AR Prefecture

006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

CANNES
PAYS DE
LÉRINS

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION

CANNES PAYS DE LERINS

ARRONDISSEMENT DE GRASSE

DEPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES

REPUBLIQUE FRANÇAISE

EXTRAIT DU REGISTRE
DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE

SÉANCE DU JEUDI 30 JUIN 2022 - 9H00

DÉLIBÉRATION N° 1

OBJET

PLAN DE MOBILITE (PDM) DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION CANNES PAYS DE LERINS.
AUTORITE ORGANISATRICE DE LA MOBILITE - ARRET DU PROJET DU PDM

L'an deux mille vingt deux et le trente juin à neuf heures le Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins (C.A.C.P.L.), dûment convoqué conformément aux dispositions des articles L. 5211-1, L. 5211-11, L. 2121-7, L. 2121-10 et L. 2121-12 du Code Général des Collectivités Territoriales s'est assemblé au siège de la salle du Conseil Communautaire de Cannes située 31 boulevard de la Croisette à l'Hôtel de ville annexe de la Ville de Cannes, sous la Présidence de M. David LISNARD

Etaient présents :

M. David LISNARD
M. Georges BOTELLA
M. Christophe FICHELANTINO
Mme Odile GOUNY DOZOL
M. Jean-Michel ARNAUD
Mme Françoise BRUNETEAUX
M. Gilles CIMA
Mme Joelle ARIN
Mme Emma VERAN
Mme Charlotte CLUET
M. Grégon BONETTO
Mme Véronique PIEL
Mme Marie POURREYRON
M. Jacques GAUTHIER
Mme Béatrice GABELIN
M. André FRIZZI
Mme Mireille BOSSY
Mme Ana-Paula MARTINS DE OLIVEIRA
M. Christian TARICCO
Mme Muriel DI BARI
M. Bernard ALENDA
Mme Michèle ALMES
M. Didier CARRETERO
Mme Florence ROMIUM
M. Jacques NESA
M. Marc OCCELLI
Mme Stéphanie DONNET ANDRIVON
M. Franck GALBERT
M. Mike CASTRO-DEMARIA
Mme Chantal CHASSERIAUD
M. Gilles GAUCI
M. Eric CHAUMIER
M. Patrick PEIRETTI
M. Charles BAREGE
Mme Fleur FRISON-ROCHE
Mme Denise LAURENT
Mme Maryse IMBERT
Mme Françoise QUINALDE-GUIGNARD

formant la majorité des membres en exercice

Etaient excusés :
M. Sébastien LEROY qui avait donné pouvoir à M. Eric CHAUMIER
M. Yves PGRENET qui avait donné pouvoir à M. Bernard ALENDA
M. Richard GALY qui avait donné pouvoir à Mme Fleur FRISON-ROCHE
M. Nicolas GORJUX qui avait donné pouvoir à Mme Ana-Paula MARTINS DE OLIVEIRA
M. Frans CHIKU qui avait donné pouvoir à Mme Emma VERAN
Mme Noémie DEWAVRIN qui avait donné pouvoir à M. Grégon BONETTO
M. Thomas DE PARIENTE qui avait donné pouvoir à M. André FRIZZI.
M. Jean Pierre PANSIER qui avait donné pouvoir à M. Jacques GAUTHIER
Mme Sophie INGALLINERA qui avait donné pouvoir à Mme Marie POURREYRON
M. Jean-Marc CHIAPPINI qui avait donné pouvoir à Mme Mireille BOSSY
Mme Aurélie CRAPIZ qui avait donné pouvoir à Mme Charlotte CLUET
M. Eric CATANESE qui avait donné pouvoir à M. Christian TARRICO
Mme Magali CITELLI-DEN HAMER qui avait donné pouvoir à M. Gilles CIMA
M. Hervé AINEJAN qui avait donné pouvoir à Mme Joelle ARIN
Mme Michèle TABAROT qui avait donné pouvoir à Mme Muriel DI BARI
Mme Monique BARRICU qui avait donné pouvoir à Mme Michèle ALMES.
M. Bruno PUGLYRE qui avait donné pouvoir à M. Didier CARRETERO
Mme Suzanne BLONDEAU-MENACHE qui avait donné pouvoir à Mme Florence ROMIUM.
Mme Christine LEGUILLIEC qui avait donné pouvoir à M. Patrick PEIRETTI
Mme Muriel BERGUA qui avait donné pouvoir à M. Gilles GAUCI.
Mme Marie TARDIEU qui avait donné pouvoir à M. Charles BAREGE
M. Christophe OLIVIER qui avait donné pouvoir à Mme Denise LAURENT
M. Guy LOPINTO qui avait donné pouvoir à Mme Maryse IMBERT.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Etait absente :
Mme Julie FLAMBARD

Mme Odile GOUNY LOZOL a quitté la séance après la vote de la question n° 1 en donnant pouvoir à Mme Véronique FIE.
M. Gilles C MA a quitté la séance après le vote de la question n° 24 en donnant pouvoir à Mme Béatrice GIBELIN.

L'approbation des procès-verbaux des séances du Conseil Communautaire des 11/03/2022 et 05/04/2022 est reportée à la prochaine séance.

La liste des délibérations communautaires du Bureau ainsi que celle des décisions communautaires prises en application des articles L. 5211-10 et L. 2122-22 du Code Général des Collectivités Territoriales sont communiquées aux élus.

La liste des marchés publics et avenants suite à la délibération n° 7 du 17 juillet 2020 et en application des articles L. 5211-2 et L. 2122-23 du Code Général des Collectivités Territoriales est communiquée aux élus

En application des articles L. 5211-1 et L. 2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales, M. Grégor BONETTO est désigné comme secrétaire de séance

Au cours de la séance le Conseil Communautaire s'est prononcé sur l'affaire suivante

En l'absence de Monsieur Richard GALY, rapporteur, Monsieur David LISNARD, Président, prend la parole.

VU le Code Général des Collectivités Territoriales (C.G.C.T.) ;

VU le Code des Transports, notamment les articles L. 1214-1 et suivants et articles R. 1214-1 et suivants ;

VU la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (Loi LOTI) ;

VU la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (Loi LAURE) prescrivant pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants l'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains ;

VU la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (Loi MAPTAM) introduisant la notion d'Autorités Organisatrices de la Mobilité ;

VU la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (Loi LOM), plus particulièrement l'article 18 transformant les Plans de Déplacements Urbains en Plans de Mobilité et renforçant les objectifs en termes de mobilité solidaire de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de limitation de l'étalement urbain et de développement des mobilités partagées et actives (logistique et mobilités scolaires) ;

VU l'arrêté préfectoral du 23 avril 2013 portant création de la Communauté d'Agglomération des Pays de Lérins au 1er janvier 2014, regroupant les Communes de Cannes, Le Cannet, Mandelieu-La Napoule, Mougins et Théoule-sur-Mer, modifié par arrêtés préfectoraux des 27 mai 2015, 23 décembre 2016, 28 décembre 2018, 24 décembre 2019 et 1er juin 2021 portant notamment transfert de nouvelles compétences

VU les nouveaux statuts de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins (C.A.C.P.L.) ;

VU la délibération du Conseil Communautaire n° 45 du 21 décembre 2016 portant prescription de l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la C.A.C.P.L. ;

CONSIDERANT les éléments figurant ci-après :

I. Rappels réglementaires

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a fait évoluer le Plan de Déplacements Urbains (PDU) en Plan de Mobilité (PDM). Ce changement est entré en application au 1er janvier 2021.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022
CA Cannes Pays de Lérins

Le PDM est un document obligatoire pour la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins (C.A.C.P.L.), Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), dont le ressort territorial compte 168 000 habitants (obligation en vigueur depuis la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 susvisée).

Le PDM « *détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes. Le PDM vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité* » (articles L. 1214-1 à 37 et R. 1214-1 à 11 du Code des Transports).

Le PDM permet de définir les grandes orientations de la politique de mobilité à l'échelle du territoire intercommunal pour les dix prochaines années. L'échelle opérationnelle du PDM est le périmètre de la C.A.C.P.L. Néanmoins, les réflexions menées, comme les orientations, doivent être compatibles avec les autres réflexions de planification et d'aménagement du territoire à une échelle plus large, notamment celles du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Ouest des Alpes-Maritimes (SCoT Ouest) approuvé en mai 2021.

Le Plan Climat-Air-Énergie Territorial (P.C.A.E.T.) de la Communauté d'agglomération est en cours de construction. Il intégrera notamment le Schéma Directeur de développement des Infrastructures de Recharge ouvertes au public pour les Véhicules Electriques et les véhicules hybrides rechargeables (S.D.I.R.V.E.), ce qui permettra de compléter l'action dédiée aux infrastructures de recharge du PDM.

II. Historique de la démarche d'élaboration

Le précédent document-cadre encadrant les mobilités était le Plan de Déplacements Urbains (PDU) du Syndicat Intercommunal des Transports Publics (SITP) de Cannes - Le Cannet - Mandelieu-La Napoule. Les orientations et les actions ne s'appliquaient donc pas sur le même périmètre que le présent PDM.

La phase de diagnostic du PDM a été réalisée entre mai et octobre 2019, permettant de constater et d'identifier des enjeux de mobilité pour le territoire de la C.A.C.P.L.. Elle a consisté en la collecte d'un ensemble de données, leurs analyses et la présentation des enjeux induits des analyses.

Afin de favoriser un travail concerté, des ateliers participatifs ont été organisés sur les Communes de Cannes, de Mandelieu-La Napoule, de Mougins et de Théoule-sur-Mer. Pour chaque commune, trois ateliers se sont tenus avec des objectifs différents :

- **Atelier 1 : Établir une connaissance partagée de la situation des déplacements ;**
- **Atelier 2 : Co-construire des orientations permettant d'améliorer les déplacements ;**
- **Atelier 3 : Proposer des actions pour le projet communal et intercommunal de mobilités.**

En complément de ces ateliers réalisés par visioconférence et conclus par une réunion spécifique, des enquêtes digitales ont été administrées aux habitants. Elles ont permis aux personnes n'ayant pu assister aux ateliers participatifs de contribuer à la concertation. Selon la même logique que les ateliers, trois séquences d'enquêtes digitales ont été diffusées, à l'issue de chaque atelier. Ces enquêtes ont permis d'enrichir les contributions des participants aux ateliers et de les prioriser.

Cette phase de concertation a justifié et consolidé les enjeux de mobilité de la Communauté d'agglomération, et leur priorisation.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022
CA Cannes Pays de Lerins

Entre décembre 2020 et octobre 2021 la stratégie du Plan de Déplacement a été élaborée par le biais de grandes orientations. Lors d'une Conférence Territoriale des Maires, tenue en novembre 2021, ces orientations globales ont été validées.

La stratégie du PDM a été traduite en plan d'actions précis, dont la rédaction s'est effectuée entre novembre 2021 et mars 2022. Au total 45 fiches actions ont été réalisées, toutes détaillées, chiffrées et localisées.
Une concertation avec les communes concernées par les fiches actions s'est déroulée entre janvier et mars 2022, période au cours de laquelle les actions ont été consolidées grâce aux échanges avec les acteurs locaux.

Enfin, la Conférence Territoriale des Maires du 10 juin 2022 a permis de valider l'ensemble des actions et de leur budget associé.

III. Documents constituant le PDM

Le PDM de la C.A.C.P.L. se compose de quatre documents et de trois annexes.

Les quatre documents du PDM sont :

1. **Le rapport de diagnostic et les enjeux ;**
2. **La présentation de la stratégie ;**
3. **Le plan d'actions qui comprend 45 actions ;**
4. **La synthèse.**

Les annexes du PDM sont :

1. **L'annexe environnement et son résumé non technique ;**
2. **L'annexe d'accessibilité ;**
3. **La synthèse de la concertation.**

IV. Le programme d'actions

La stratégie élaborée et validée se décline en trois axes de travail, au sein desquels sont développées les 45 fiches actions. Ces trois axes répondent aux enjeux et orientations identifiés lors du diagnostic. Les fiches actions sont toutes contextualisées, détaillées dans leur contenu, localisées sur le territoire communautaire, priorisées, chiffrées et identifient les acteurs impliqués ainsi que les potentiels partenaires et financements.

AXE 1 - Une accessibilité performante : Un levier d'attractivité du territoire (16 actions)

Penser et coordonner l'accessibilité du territoire pour tous les modes et tous les publics à travers un schéma d'accessibilité

- Hiérarchiser le réseau viaire ;
- Retravailler les aménagements adéquats par rapport aux fonctionnalités des axes ;
- Améliorer la compétitivité du réseau ferré : rôle d'animateur et d'amélioration de l'intermodalité.

Déterminer le niveau d'intermodalité à mettre en œuvre sur les différents points d'entrée

- Identifier les principaux points d'intermodalité avec un travail fin autour de ces pôles pour les modes actifs et les transports collectifs ;
  Rationnaliser le stationnement sur les secteurs à enjeux.

Poursuivre le développement et l'amélioration du réseau de transports en commun

- Prolonger le PALM EXPRESS pour un total de 21,9 km de ligne en jonction avec la Commune de Mouans-Sartoux ;

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022
CA Cannes Pays de Lérins

- Offrir une fréquence de 10 minutes au PALM EXPRESS, avec 50 % de la population intercommunale à moins de 500 mètres de la ligne

Etoffer les connexions entre les territoires
- Conforter le réseau de transports collectifs sur l'axe Cannes - Grasse ;
- Renforcer les connexions avec les ports d'intérêts majeurs, notamment Sophia Antipolis ;
- Desservir les principaux Pôles d'Echanges Multimodaux (Cannes, nouvelle gare de La Bocca, Mandelieu, Mougins et Mouans-Sartoux)

Penser l'urbanisme en relation avec la mobilité
- Intégrer le PALM EXPRESS dans les projets urbains (Bocca Centre, Basti de Rouge, Le Cannet-Rocheville, Cœur de Mougins) ;
- Densifier l'urbanisation autour des arrêts de transports collectifs structurants et les rendre accessibles.

AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : La mobilité au cœur de la qualité de vie (14 actions)

Construire un système vélo et sécuriser la pratique avec des itinéraires aménagés
- Construire un maillage d'itinéraires cyclables ;
- Réduire les vitesses et améliorer le partage de la route ;
- Réaliser un Schéma Directeur Cyclable, permettant de faire un état des lieux précis des aménagements existants, de déterminer ceux à créer et les discontinuités à résorber avec un chiffrage et un calendrier précis.

Résorber les coupures créées par les infrastructures routières et ferroviaires
- Améliorer la sécurité des piétons et vélos sur le franchissement de l'autoroute A8 et des voies ferrées (15 franchissements identifiés sur lesquels des travaux seront réalisés)

Réguler et réglementer le stationnement en faveur de l'accessibilité du territoire
- Diversifier l'offre de stationnement, avec des parkings de covoiturage, des parkings relais en lien avec le PALM EXPRESS, ainsi qu'une gestion du stationnement des deux roues motorisés ;
- Réglementer sur les secteurs à enjeux en étendant les zones réglementées en lien avec l'offre de transport par exemple ;
  Rationaliser l'offre de stationnement en centralité en lien avec la diversification des modes, en libérant de l'espace sur voirie dans les secteurs à enjeux afin de sécuriser les modes actifs

AXE 3 - Un territoire décarboné et connecté : Les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable (14 actions)

Poursuivre l'engagement dans les mobilités décarbonées sur le territoire
- Poursuivre le déploiement du réseau WiiiZ en implantant 60 nouvelles bornes à l'horizon du PDM ;
- Equiper les parcs en ouvrage d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques ;
- Décarboner les véhicules affectés aux services publics (30 bus électriques à l'horizon 2023) ;
- Déployer le projet Hydrogène « Cannes Lérins H2 », consistant en l'acquisition de 54 bus à hydrogène et plus de 20 véhicules de collecte des ordures ménagères (C.A.C.P.L. & C.A.S.A.).

Développer les nouvelles technologies au service de la mobilité dans une optique de territoire connecté
- Développer une politique de covoiturage en poursuivant le travail sur la mise à disposition d'une plateforme de covoiturage pour les usagers ;
- Expérimenter le véhicule autonome sur le territoire et notamment desservant les zones peu denses et les quartiers les moins bien desservis ;
- Promouvoir l'outil « Compagnon de Mobilité » en continuant à le développer et créer une Maison de la Mobilité offrant ces conseils de mobilité aux habitants ;

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- Expérimenter les nouvelles solutions de stationnement intelligent, qui transmettent notamment des informations en temps réel sur la localisation des places disponibles (parking intelligent, parkings partagés, information à message variable, etc.),
- Expérimenter pour une logistique urbaine moins impactante, par la mise en place d'une plateforme locale facilitant l'organisation de la logistique urbaine.

Améliorer le suivi des données avec la réalisation d'un observatoire des mobilités

Action transversale (1 action)

Enfin, une action transversale vise à la coordination des dynamiques de mobilité à différentes échelles : celle de la C.A.C.P.L. et de ses différentes Communes, ainsi que des associations locales et l'échelle élargie du Pôle Métropolitain CAP Azur.

Objectifs :

Le PDM 2022 de la C.A.C.P.L. a pour ambition d'aller mobilité durable et accessible du territoire. Il vise également à favoriser le changement de pratiques de mobilité et à garantir les conditions d'un cadre de vie de qualité.

Le programme d'actions constitué de 45 actions portant sur l'articulation de l'ensemble des modes de déplacement, permet de fixer les objectifs de report modal suivants, à l'horizon 2032 :

- Conforter la pratique importante des déplacements à pied et augmenter la part modale (36 % au lieu de 34 %) ;
- Multiplier par cinq la part des déplacements à vélo pour la porter à 5 %. Pour cela, le PDM prévoit un investissement important en faveur du vélo avec 26 €/an et par habitant engagés à l'échelle du territoire ;
- Augmenter la part des déplacements en transports collectifs pour la porter à 7 %. L'amélioration de l'offre en transport collectif urbain portée par la poursuite de la réalisation du PALM EXPRESS associée au projet de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) va permettre ce développement ;
- Ces différentes actions vont permettre de faire baisser l'usage de la voiture à 47 % au lieu de 55 % actuellement
- En parallèle, le PDM prévoit d'avoir une stagnation de la part modale des deux roues motorisés qui est de 5 % avec un accompagnement sur les pratiques de stationnement et sur la sécurité ;
- Ces objectifs de report modal visent l'ensemble du territoire communautaire et s'appuient sur une stratégie de mobilité volontariste et engageante, déclinée dans le plan d'actions du PDM. Cependant, ces objectifs portent de l'EMD (Enquête Ménage Déplacements) de 2009 réalisée sur l'ensemble des Alpes Maritimes. Une nouvelle EMD est prévue fin 2022 avec des résultats en 2023. Cette nouvelle enquête ménage pourra permettre ensuite de requestionner les objectifs d'évolutions de reports modaux en tenant compte de l'évolution des pratiques entre 2009 et 2022
- Des nouveaux objectifs pourront ainsi être reformulés lors de l'évaluation à mi-parcours du PDM en 2027

V. Budget estimatif

Le budget total de mise en œuvre du PDM de la C.A.C.P.L. sur les dix années est estimé à 315 millions d'euros, soit un coût annuel par habitant égal à 200,00 €. La répartition de ce coût est équivalente entre la Communauté d'agglomération et ses Communes membres (50/50). Ce budget estimatif prend en compte les coûts de chaque action avant les potentiels financements externes, explicités dans les fiches actions.

Ce budget global se répartit entre les thématiques de la manière suivante :

	Répartition du budget global	Entités compétentes
Transition énergétique (Hydrogène)	26 %	C.A.C.P.L. / État / UE

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Transports en commun	23 %	C.A.C.P.L.
Cycles	18 %	CD06 / Communes
Piétons	18 %	Communes
Voiture individuelle	6 %	CD06 / Communes
Stationnement (régulation de l'offre, stationnement innovant, P+R, etc.)	4 %	C.A.C.P.L. / Communes
Communication / Partage de données / Aide au changement de comportement / Compagnon de mobilité, etc.	2 %	C.A.C.P.L. / Communes
Logistique urbaine	2 %	Communes
Alternatives au véhicule particulier (covoiturage, autopartage, etc.) et véhicules électriques	1 %	C.A.C.P.L.

VI. L'arrêt du projet

Le calendrier de mise en œuvre du PDM de la C.A.C.P.L. est le suivant :

- Juin 2022 : Arrêt du projet ;
- Mai 2022 - Novembre 2022 : Concertation et enquête publique ;
- Décembre 2022 : Finalisation du document et approbation du PDM ;
- 2022 - 2027 : 1ère phase de mise en œuvre du plan d'actions ;
- 2027 : Evaluation obligatoire à mi-parcours du PDM ;
- 2027 - 2032 : 2ème phase de mise en œuvre du plan d'actions ;
  2032 : Evaluation obligatoire

En conséquence, le Conseil Communautaire est appelé à :

- ARRETER le projet de Plan de Mobilité (PDM) de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins, tel que présenté en annexe ;

- DECIDER que ce projet de PDM sera soumis pour avis aux personnes publiques associées et fera l'objet d'une enquête publique ;

- AUTORISER M. le Président, ou le Vice-président délégué aux Transports, au Déploiement et aux Travaux du PALM EXPRESS, à la Voirie et aux Parcs de stationnement communautaires, à entamer toutes les démarches nécessaires et à signer tous actes ou documents à intervenir en exécution de la présente délibération.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Après en avoir délibéré,

Le Conseil Communautaire adopte à l'unanimité des membres présents et représentés.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an susdits (suivent les signatures).

Pour extrait conforme,

Le Président,
David LISNARD

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

CANNES
PAYS DE
LÉRINS
Communauté d'agglomération de
Cannes, Le Cannet, Mandelieu-La Napoule,
Mougins et Théoule/Mer

Plan de Mobilité (PDM) de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins, Autorité Organisatrice de la Mobilité - Arrêt du projet PDM

AR Prefecture

006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

Diagnostic du Plan de mobilité

Mobilisons-nous pour la mobilité !

22/10/2019 – version 1
18/06/2019 – Version 2 prise en compte des remarques et mise à jour

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Table des matières

1 DEMARCHE ET ENJEUX DU PLAN DE MOBILITE 3
1.1 UNE NOUVELLE AUTORITE ORGANISATRICE DE LA MOBILITE 3
1.2 UN OUTIL PARTENARIAL POUR PLANIFIER LA MOBILITE 3
1.3 LE CADRE REGLEMENTAIRE 3
1.4 L'ORGANISATION DU DIAGNOSTIC 4
2 ANALYSE TERRITORIALE 5
2.1 PERIMETRE DU TERRITOIRE D'ETUDE 5
2.2 STRUCTURATION ET EVOLUTION DE LA POPULATION SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE CANNES PAYS DE LERINS 5
2.3 STRUCTURE DE LA POPULATION 7
2.4 OCCUPATION DES SOLS ET TACHE URBAINE 8
2.5 ACTIVITE DE LA POPULATION ET EMPLOI 9
2.6 LOGEMENT 11
2.7 TOURISME 13
2.8 COMPORTEMENTS EN TERMES DE MOBILITE 17
3 CORRELATION ENTRE LES EMPLOIS ET LES DEPLACEMENTS DOMICILE TRAVAIL 19
3.1 LIEUX D'EMPLOIS ET PART DES ACTIFS TRAVAILLANT DANS LEUR COMMUNE DE RESIDENCE OU DANS UNE AUTRE COMMUNE 19
3.2 LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL 20
3.3 LES DEPLACEMENTS DOMICILES ETUDES 25
3.4 LES PRATIQUES DE DEPLACEMENTS - ENQUETE MENAGES DEPLACEMENTS 2009 27
4 LES DOCUMENTS CADRES SUR LE TERRITOIRE 29
4.1 LE SCHEMA REGIONAL CLIMAT AIR ENERGIE 29
4.2 LE SCOT 29
4.3 LES DOCUMENTS D'URBANISME LOCAUX 34
5 LA CIRCULATION 39
5.1 RELEVE SPECIFIQUE DES CONDITIONS DE CIRCULATION 39
5.2 ETAT DU TRAFIC ET TAUX D'OCCUPATION DES VOIES 46
6 LE STATIONNEMENT 50
6.1 LES POLITIQUES DE STATIONNEMENT AU SEIN DE LA CACPL 50
6.2 L'OCCUPATION 55
6.3 ENQUETE STATIONNEMENT 56
6.4 CONCLUSION : PROBLEMATIQUES ET ENJEUX 64
7 LES TRANSPORT COLLECTIFS 68
7.1 PALM BUS 68
7.2 LE RESEAU REGIONAL ZOU 77
8 LES MODES ACTIFS 82
8.1 CONTEXTE TERRITORIAL 82
8.2 LE DEVELOPPEMENT D'UN RESEAU CYCLABLE A L'ECHELLE DE LA CACPL 82
8.3 LE DEVELOPPEMENT DE SERVICES VELO 87
8.4 LA MARCHE A PIED 88
8.5 LES PRINCIPAUX ENJEUX SUR LES MODES ACTIFS 89
9 MOBILITE ALTERNATIVE 90
9.1 COVOITURAGE 90
9.2 AUTOPARTAGE 92
9.3 VEHICULES ELECTRIQUES 92
9.4 VEHICULES AUTONOMES 93
9.5 VERS UN MAAS 93
10 LA LOGISTIQUE URBAINE 94
10.1 DONNEES SUR LA LIVRAISON DES MARCHANDISES 94
10.2 DES PRATIQUES DE CONSOMMATION EN EVOLUTION 102
10.3 ANALYSE DES ARRETES 103
10.4 PROBLEMATIQUES DE LIVRAISON DES MARCHANDISES IDENTIFIEES 105
10.5 AXES DE PROGRES IDENTIFIES 108
11 ACCIDENTOLOGIE ROUTIERE 109

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

1 DEMARCHE ET ENJEUX DU PLAN DE MOBILITE

1.1 Une nouvelle autorité organisatrice de la mobilité

La Communauté d'Agglomération de Cannes Pays de Lérins (CACPL), créée le 1er janvier 2014, est devenue à la même date Autorité Organisatrice de la Mobilité sur son ressort territorial. L'intercommunalité s'est substituée au Syndicat Intercommunal des Transports Publics (SITP) qui regroupait les communes de Cannes, Le Cannet, Mandelieu-La-Napoule et a intégré la commune de Mougins qui appartenait au Syndicat Sillages et celle de Théoule-Sur--Mer, commune isolée.

Le SITP avait réalisé entre 1999 et 2004 un Plan de Déplacements Urbain à l'échelle des 3 communes et le syndicat Sillages avait validé en 2009 sont PDU. Cependant, les deux précédents documents ont plus de 10 ans et la dissolution des deux syndicats nécessite que la CACPL élabore un nouveau PDU pour son territoire.

Ce PDU, renommé par la loi LOM Plan de Mobilité (PDM) aura pour horizon 2020-2030 a pour ambition de définir les conditions d'une mobilité durable en fonction des caractéristiques du territoire. Cependant il a également pour enjeu de prendre en compte les échanges à l'échelle du bassin de vie plus large correspondant aux déplacements de ses habitants, notamment les Communautés d'agglomération de Grasse et Antibes qui composent avec la CACPL le pôle métropolitain, mais également les deux intercommunalités de l'Est Var : La communauté d'agglomération Val d'Esterel Méditerranée et la communauté de communes du Pays de Faïence.

1.2 Un outil partenarial pour planifier la mobilité

Le PMD est un outil de planification de la mobilité à l'échelle de l'agglomération. Il questionne les initiatives déployées localement, au sein des communes, mais également en lien avec les territoires voisins. L'élaboration d'un Plan de Mobilité est un temps de concertation et de questionnement sur la vision de la mobilité de demain sur le territoire qui permet d'identifier les coûts partis et de proposer des outils de développement des mobilités de demain sur le territoire.

La démarche du Plan de Mobilité a pour enjeu d'identifier les différentes dynamiques sur la mobilité de les requestionner par rapport à leur réponse aux enjeux de mobilité et ainsi de pouvoir les conforter voire et identifier les étapes ultérieures de mise en œuvre. Le PDU réalisé en 1999 par le STIP a ainsi pu poser les jalons qui ont permis la réalisation du Palm Express.

A ce titre là toute la démarche du PM de la CACPL prévoit un travail important de concertation auprès des acteurs internes de la CACPL, les instances de l'agglomération, les communes et de leurs partenaires. Ce travail a pour objectif d'élaborer des pistes d'actions qui permettront à chacun de se déplacer facilement et confortablement dans un espace urbain de qualité. En effet, le territoire de la CACPL se caractérise par une qualité de vie importante, les acteurs ont tous à cœur de proposer des actions qui permettent une articulation du développement urbain et de la mobilité qui permette de conserver cet atout, tout en tenant compte de l'enjeu environnemental important sur le poids des transports sur la qualité de l'air et les émissions de CO2.L

Le Plan de Mobilité de la CACPL intervient à une période charnière en effet l'adoption fin 2019 de la loi Mobilité intègre de nouveaux objectifs qui sont pour certains déjà en cours de réflexion ou de déploiement sur le territoire on peut citer différents points :

- L'information des usagers sur la mobilité avec des enjeux forts sur les centrales de mobilités qui sont appelée à devenir des outils d'information multimodal : Transports collectifs, covoiturages, stationnement…
- Le déploiement très fort de l'électromobilité avec des seuils de renouvellement croissant pour les administrations et entreprises. Cette initiative vient dans la continuité de ce qui était déjà imposé pour les renouvellements des flottes de transport collectifs,
- L'instauration des zones à faible émission avec des réflexions à avoir sur les cœurs de ville et les accès des véhicules particuliers et de la logistique urbaine,

Le Plan de Mobilité permettra ainsi que la CACPL ait une vision cadre qui lui permette de mettre en application tous ces objectifs

1.3 Le Cadre réglementaire

Le Plan de Mobilité est élaboré par une Autorité Organisatrice la Mobilité (AOM), compétence de la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins. Cependant, dans les thématiques abordées, il touche tous les acteurs de la mobilité du territoire, qu'ils soient acteurs privés, publics, forces économiques, administrations, mais aussi et surtout les résidents et citoyens, usagers des réseaux de transports publics, des routes, trottoirs et pistes cyclables au quotidien.

Les PDM est un outil de planification de la mobilité initié depuis les années 80 qui a pris de l'importance au fil des années au fur et à mesure du développement des préoccupations écologiques et sociales autour des transports :

- **1982 –** La loi LOTI (Orientation des Transports Intérieurs) crée les plans de déplacements urbains et initie le principe de tenir compte des différents modes (Piétons, vélos, Transports collectifs, marchandises et entreprises) et de diminution du trafic automobile
- **1996 –** La loi LAURE (Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie) a rendu obligatoire la démarche pour les intercommunalités de plus de 100 000 habitants
- **2000 –** La loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) précise les thèmes à décliner dans le PDU et y ajoute les notions de partage modal de la voirie et de sécurité ainsi que les notions de tarification et billettique intégrées. De plus le PDU doit être compatible avec le SCOT et le PLU devra être mis en compatibilité avec le PDU.
- **2004 –** Une ordonnance rend obligatoire l'évaluation environnementale des PDU
- **2005 – 2015 –** La loi sur l'égalité des chances créé les Schéma Directeurs d'Accessibilité et les Plans de Mise en accessibilité de la voirie et des espaces recevant du public et les annexes au PDU. En février 2015 cette obligation est remplacée par les SDA-AP Agendas d'accessibilité programmée
- **2014 –** La loi MAPAM (Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles) a eu un impact fort sur une des thématiques du PDU, le stationnement, via sa dépénalisation
- **2015 –** La loi NOTRE (Nouvelle Organisation Territoriale de la République) transforme les compétences des agglomérations qui deviennent Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) et transfère les transports interurbains aux régions.
- **2019 –** La Loi Mobilité modifie les PDU en Plans de Mobilité et précise encore le contenu. Deux points importants : la mise à disposition des données sur la mobilité et l'instauration de zone à faibles émissions est créé avec pour la CACPL la réalisation d'une étude de définition des périmètres d'une ou plusieurs ZFE d'ici 2022.

Les thèmes devant être intégrés au PDM :

- L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements et le partage modal équilibré de la voirie
- La diminution du trafic automobile
- Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements économes et moins polluants
- L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération
- L'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics de stationnement
- Le transport et la livraison des marchandises
- L'encouragement pour les entreprises et administrations à établir un plan de mobilité (rendu obligatoire pour les entreprises de plus de 100 salariés sur un site par la loi de transition énergétique pour la croissance verte)

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- La mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements
- La réalisation, configuration et localisation d'infrastructures à charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides

1.4 L'organisation du diagnostic

Le diagnostic de la CACPL s'est déroulé d'avril à octobre 2019. Durant toute cette période, des entretiens ont été réalisés avec les différents acteurs et partenaires du territoire. Ces entretiens avaient pour objectif de recueillir des informations sur les politiques menées et projets en cours et de pouvoir récupérer les données d'entrées. De plus, différentes visites sur le terrain ont été réalisées afin de se rendre compte de la réalité du territoire pour les différents modes de transport.

Deux investigations supplémentaires ont également été réalisées pour actualiser les données du territoire :

- Un relevé des états du trafics, sur les principales voiries du territoire, issu des données en temps réels, récupérées auprès des smartphones, ce relevé a été effectué en juin et août 2019 afin d'apporter des données sur les congestions en période scolaire et au moment du pic estival.
- En septembre, Une enquête de rotation du stationnement sur les différentes communes du territoire. Cette enquête a été réalisée sur des échantillons de places de stationnement portant sur des secteurs réglementés ou non afin d'avoir une idée des usages du stationnement et des rotations existantes au niveau des secteurs commerçants.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

2 ANALYSE TERRITORIALE

2.1 Périmètre du territoire d'étude

La communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins créé le 1er janvier 2014 est une collectivité du Département des Alpes Maritimes regroupant 5 communes :

- Cannes,
- Le Cannet,
- Mandelieu-la-Napoule,
- Mougins,
- Théoule-Sur--Mer.

Le territoire de la communauté d'agglomération comporte 158 000 habitants. Il est situé sur le littoral de la Côte d'Azur à l'ouest du Département des Alpes Maritimes, dans une frange littorale fortement urbanisée et est entouré de trois communautés d'agglomération. A l'est se trouve la communauté d'agglomération de Sophia Antipolis (CASA), au Nord celle du Pays de Grasse (CAPG) et à l'ouest le département du Var avec la communauté d'agglomération du Val Estérel Méditerranée (CAVEM).

2.2 Structuration et évolution de la population sur le territoire de la communauté d'agglomération de Cannes Pays de Lérins

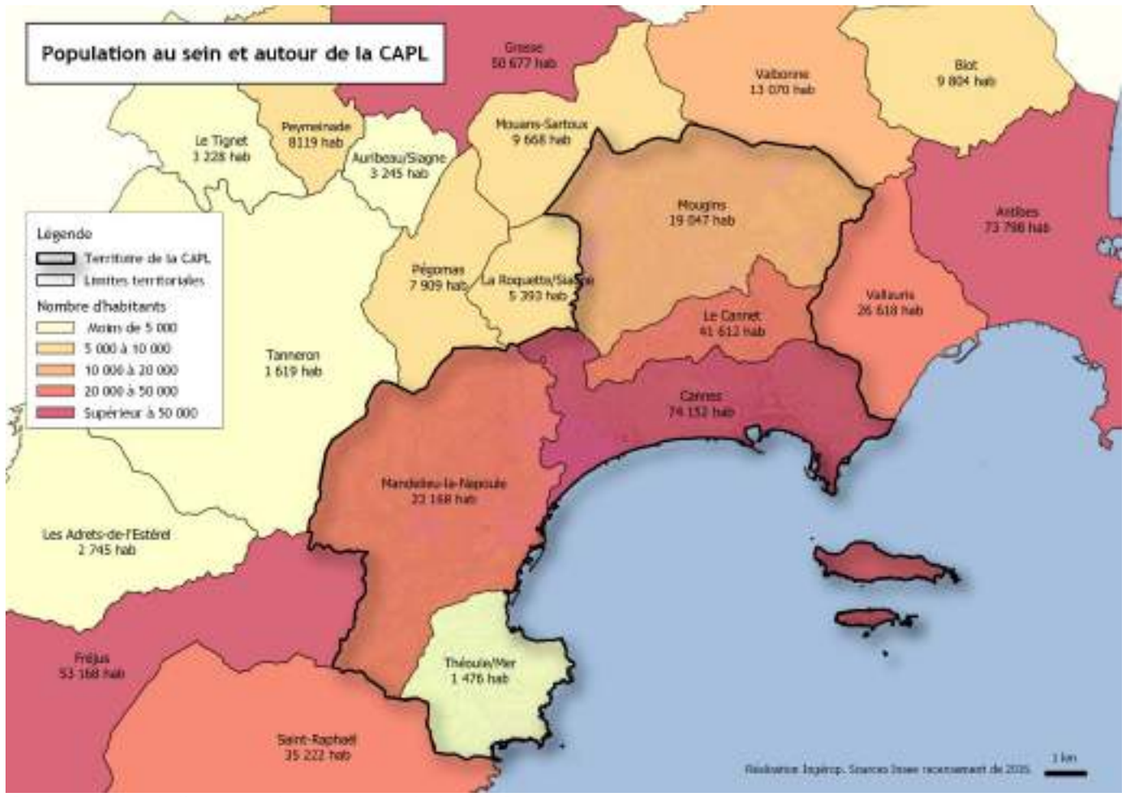
2.2.1 Une population inégalement répartie

On dénombrait en 2016 158 455 habitants (Source INSEE) sur le territoire de la CACPL (soit 15% de la population du département des Alpes-Maritimes) répartis ainsi :

Communes	Nombre d'habitants	Superficie (km²)	Poids de population	Densité (Hab./Km²)
Cannes	74 152	19,62	47%	3 779,4
Le Cannet	41 612	7,71	26%	5 397,1
Mandelieu-la-Napoule	22 168	31,37	14%	706,7
Mougins	19 047	25,64	12%	742,9
Théoule-sur-Mer	1 476	10,49	1%	140,7
CACPL	158 455	94,83		1 670,9

Figure 1 : Répartition de la population (source INSEE recensement 2016)

Sur le territoire du département des Alpes-Maritimes, la population se concentre principalement sur le littoral qui regroupe 63% de la population totale pour seulement 6% de sa superficie. Cette répartition s'observe aussi au sein de la CACPL, puisqu'il s'agit d'un territoire très peuplé constitué de communes côtières ou très proches de la mer Méditerranée.



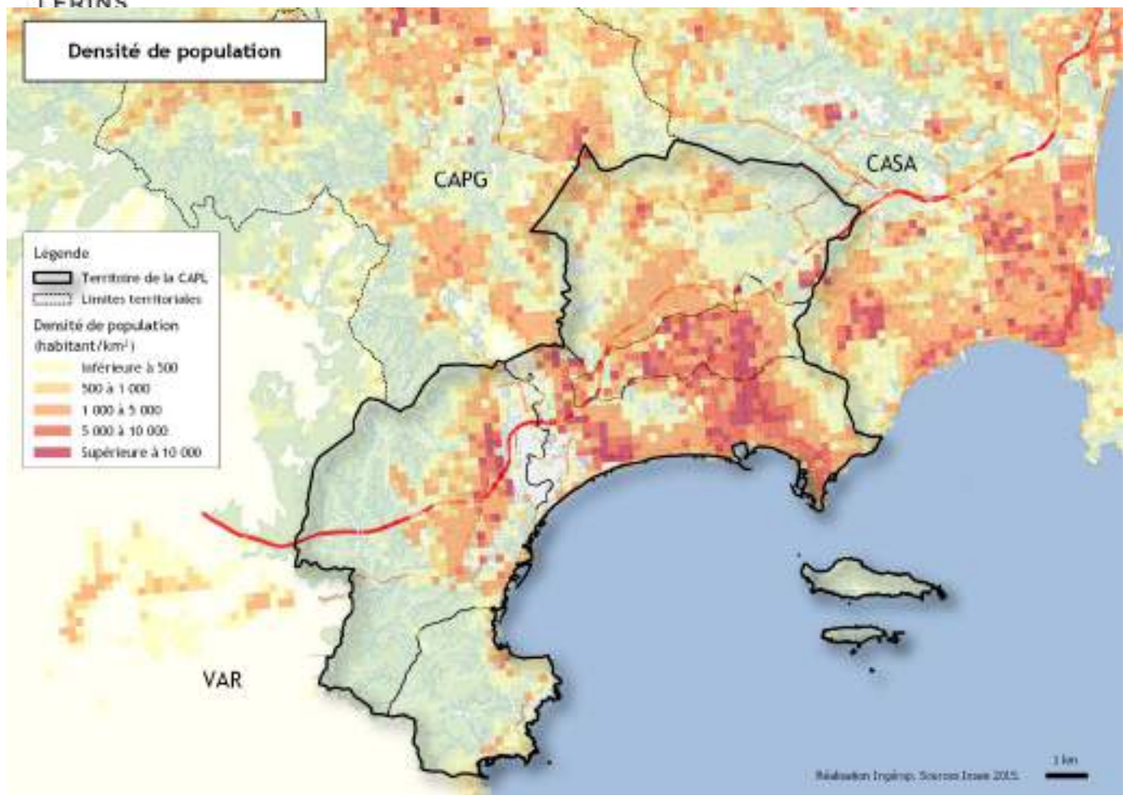
Carte 1 : Population au sein et autour de la CACPL

La commune de Cannes, avec ses 74 000 habitants, forme le centre attractif de la CACPL. Aux alentours, plusieurs communes telles que Grasse ou Antibes, forment des centres urbains de taille équivalente à Cannes. Au sein de la CACPL, la population est inégalement répartie entre les différentes communes. La ville de Cannes concentre 47% de la population totale de la CACPL alors que celle de Théoule-Sur--Mer en représente seulement 1%.

La densité de population moyenne à l'échelle de la CACPL est de 1 671 hab./km² en 2016 (source INSEE). Elle est largement supérieure à la moyenne nationale (105 hab./km²) et à la moyenne du département (252 hab.km²). La densité moyenne du littoral des Alpes-Maritimes est quant à elle de 2 142 hab./km². La CACPL est donc un territoire fortement urbanisé mais qui reste moins dense que la moyenne du littoral du département.

Cette densité élevée cache cependant d'importantes disparités entre les communes. La commune du Cannet, avec ses 5 397 habitants/km², est la commune la plus dense de la région. Avec la commune de Cannes (4 329 hab./km² sur le continent), elles forment un centre urbain très dense. Le centre urbain formé par les communes de Cannes et du Cannet regroupe plus de 70% de la population du territoire. Les communes voisines de Mougins et de Mandelieu-la-Napoule sont moins denses (autour de 700 hab./km²) tandis que Théoule-sur-Mer, commune plus isolée au sud de la CACPL, est très peu dense. Les espaces naturels importants situés sur ces deux communes et notamment le massif de l'Esterel situé directement en bordure du littoral permettent d'expliquer cette situation.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



Carte 2: Densité de population au sein et autour de la CACPL, carroyage de 200m (Insee 2015)

Cette disparité est aussi visible à l'intérieur des communes, où l'urbanisation n'est pas homogène. Ainsi, sur le territoire de Cannes et du Cannet, on observe des zones ou l'urbanisation est supérieure à 10 000 hab./km² et d'autres ou elle est inférieure à 500 hab./km². A Mandelieu-la-Napoule et à Théoule-sur-Mer, les forts reliefs concentrent l'urbanisation sur la zone côtière. A Mandelieu-la-Napoule, la densité est très forte en centre-ville tandis qu'elle diminue rapidement lorsque l'on s'en éloigne.

La commune de Mougins, située plus dans les terres possède aussi des densités variables. La densité est supérieure à 5 000 habitants par km² sur la partie sud, en continuité avec Le Cannet, et également vers le Nord et vers le secteur du Val de Mougins. Cependant, le reste de la commune possède une urbanisation continue mais de faible densité (inférieure à 500 habitants/km²). La partie Ouest n'est pas urbanisée, puisqu'il s'agit du Parc naturel de la Valmasque.
Une continuité dans la densité de population est visible entre les territoires de la CACPL et ceux de la CASA et de la CAPG alors qu'une vraie rupture, due au massif naturel de l'Esterel, s'observe vers le territoire du Var.

Les zones fortement urbanisées de l'agglomération sont propices à la mise en place d'un réseau de transports alternatif rapide et efficace. Cependant, l'agglomération est aussi caractérisée par sa multipolarité et par la présence de zones peu urbanisées, et d' « habitats diffus » qui induisent un grand nombre de déplacements en voiture particulières et demande donc une réflexion approfondie sur les politiques publiques de déplacements.

2.2.2 *Evolution de la population / Dynamique démographique*

Le territoire a connu jusqu'en 2008 une forte augmentation de sa population. Depuis 2008, l'évolution annuelle de la population est plus faible et très variable (de –3,5% à + 3,5%) en fonction des années.

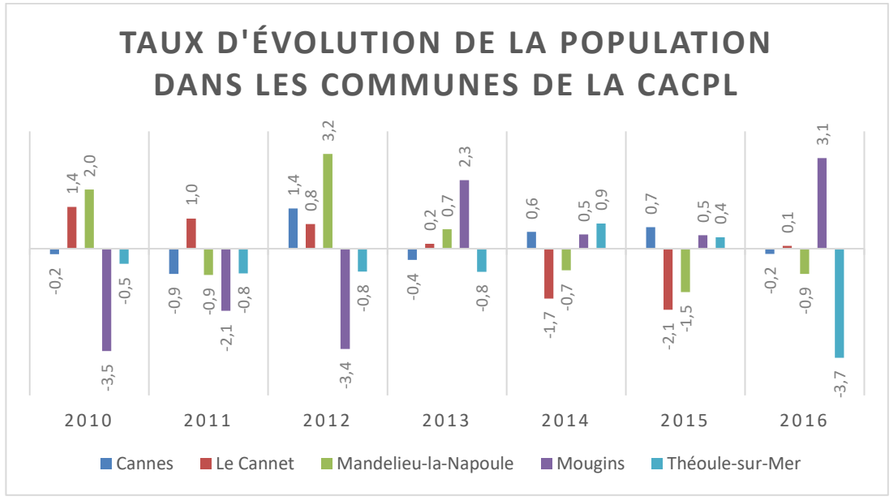
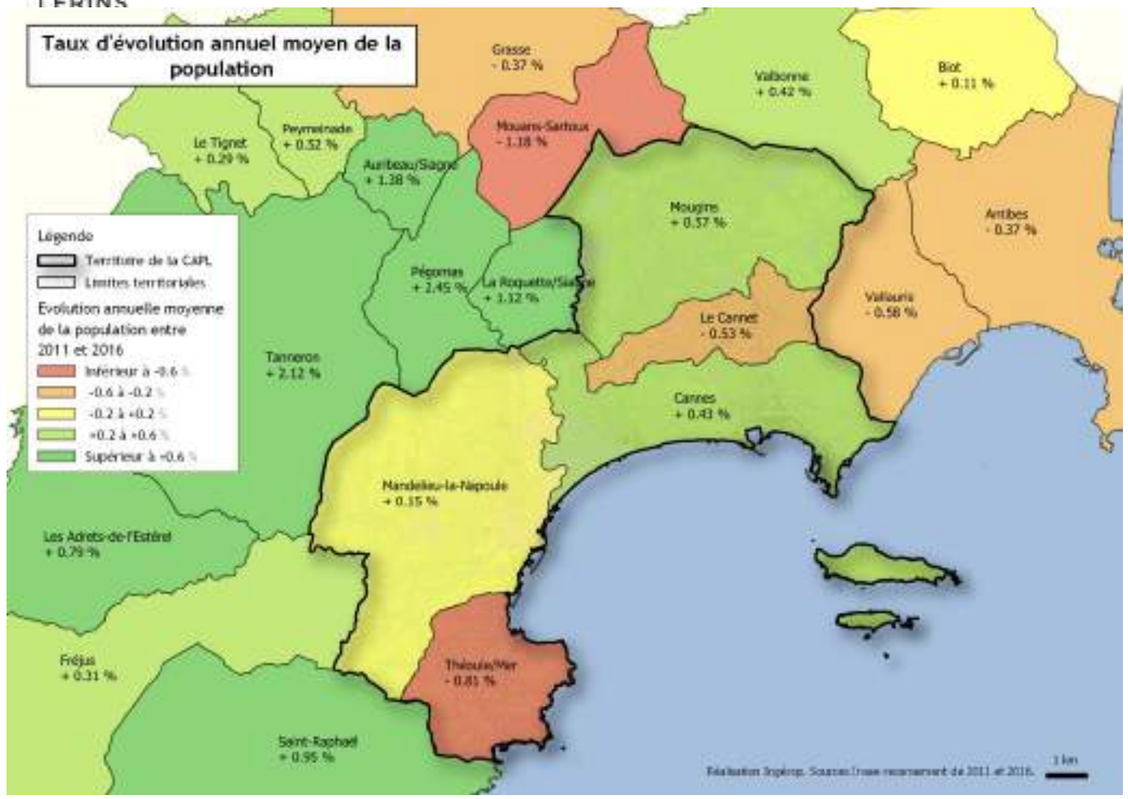


Figure 2 : Taux d'évolution de la population dans les communes de la CACPL (INSEE)

Le taux d'augmentation moyen annuel de la population de la CACPL entre 2011 et 2015 est de 0,13%. Ce taux est supérieur à celui observé dans le département (0,05%), mais inférieur à la croissance démographique de la France métropolitaine (0,44%). Cependant, ce taux global sur le territoire de la CACPL n'est pas très représentatif car l'évolution diffère en fonction des communes.
Entre 2011 et 2015, on observe en effet une augmentation de la population dans les communes de Cannes, Mougins et Mandelieu-la-Napoule alors que celles du Cannet et de Théoule-sur-Mer voient leurs populations diminuer. Cependant, ces augmentations et/ou diminutions fluctuent comme le montre le graphique.

Cette évolution moyenne quasiment neutre (+0.13%) montre un essoufflement de l'urbanisation du littoral observé à partir de 2008. Il peut être provoqué par plusieurs facteurs tels qu'une taille des ménages qui réduit du fait du phénomène de décohabitation ou du fait d'une augmentation du nombre de résidences secondaires.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



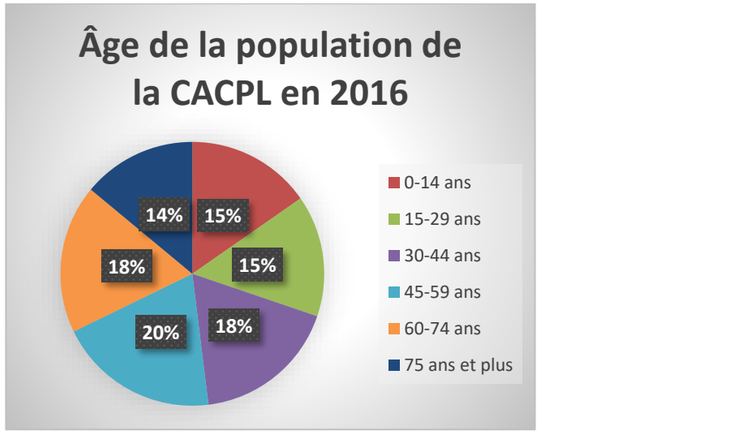
Carte 3 : Evolution annuelle moyenne de la population entre 2011 et 2016 (INSEE)

Les projections démographiques du SCOT Ouest portées à 2040 mettent en évidence la perspective d'une croissance douce, tangentielle à la croissance observée ces 10 dernières années, certainement différenciée en fonction des entités territoriales.

2.3 Structure de la population

La répartition de l'âge de population de la communauté d'agglomération de Cannes Pays de Lérins est plutôt équilibrée avec une représentation équivalente des différentes tranches d'âges. La composition de la population est similaire à celle des Alpes-Maritimes :

- Comparativement aux autres classes d'âges une légère prédominance de la classe d'âges 45-59 ans (20 %), similaire à ce qui est observé à l'échelle de la France,
- Une part plus faible des moins de 30 ans qui composent 30% de la population sur la CACPL contre 34% à l'échelle française,
- Près d'un tiers de la population est âgé de 60 ans ou plus. La part de personnes âgées (60 ans et plus) sur le territoire étudié (32%) est légèrement plus élevée que dans les Alpes-Maritimes (30%) et significativement plus élevée que la moyenne de la population française (25%), cet écart est encore plus fort sur les plus de 75 ans.



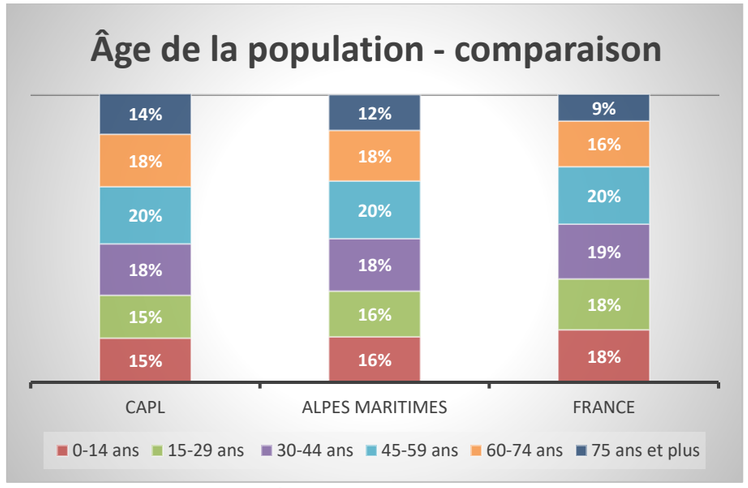
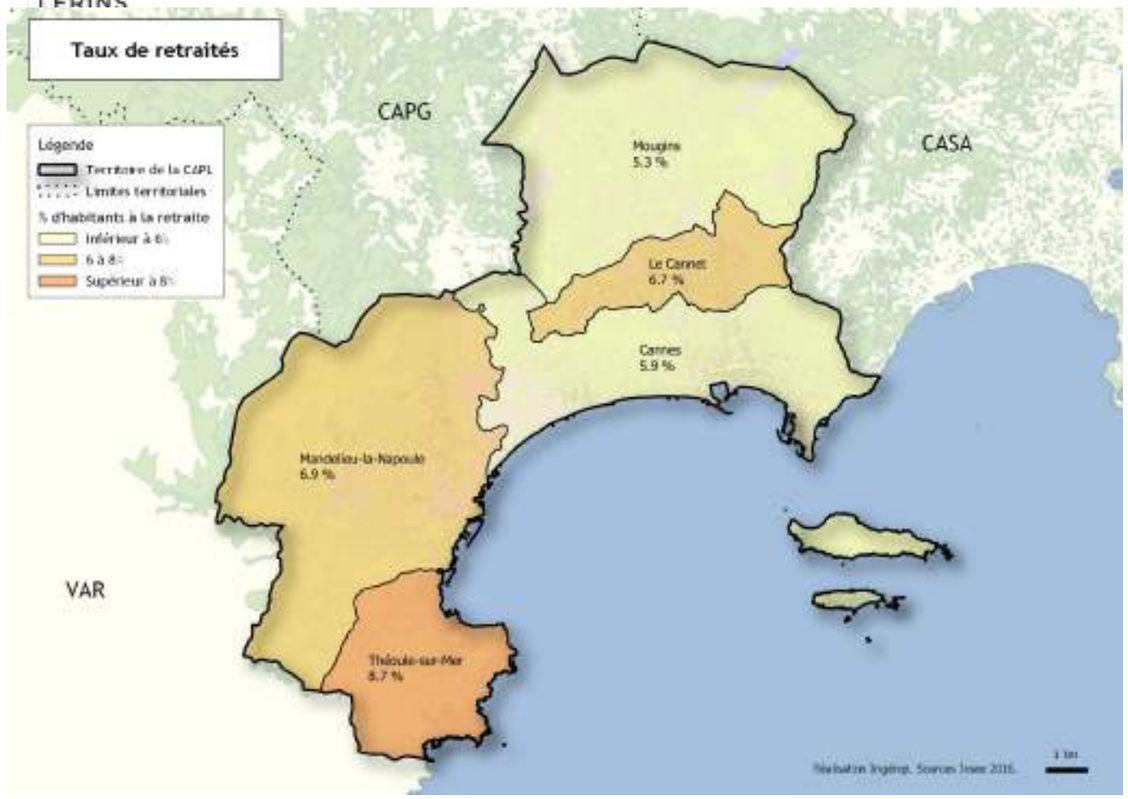


Figure 3 : Graphiques de répartition de la population de la CACPL selon l'âge

Les retraités représentent 6% des habitants de la CACPL, soit la même proportion que dans les Alpes-Maritimes. Ce pourcentage est très légèrement inférieur à la moyenne française (7%) (source INSEE). Il est à noter que le taux de retraités, au sens de l'INSEE tient compte de critères spécifiques. Ces chiffres sont donc à ne pas confondre avec le taux de population de plus de 60 ans.

La part des retraités dans la population totale est faible à Cannes et à Mougins, autour de la moyenne nationale au Cannet et à Mandelieu-la-Napoule et plus élevée à Théoule-sur-Mer (8,7%).

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



Carte 4 : Taux de retraités sur le territoire

Le territoire de la CACPL héberge une population plus vieille que la moyenne du département et que celle de la France. Ce facteur impacte la mobilité du territoire. En effet, une partie plus importante de la population est susceptible de voir sa capacité de mobilité réduite avec un nombre de déplacements quotidiens moindre ainsi que des besoins spécifiques d'accessibilité renforcées aux réseaux de transports collectifs, aux commerces et aux établissements de santé.

2.4 Occupation des sols et tâche urbaine

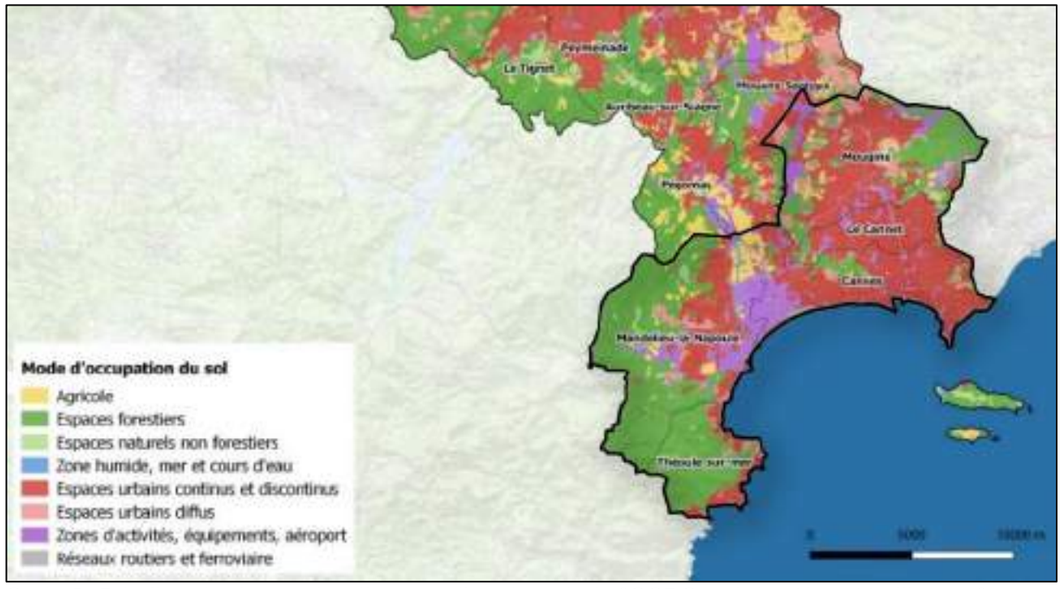
2.4.1 Occupation des sols

- *Une urbanisation importante*

Le territoire de la CACPL connait une urbanisation rapide et diffuse, principalement marquée par un étalement autour de l'agglomération structurante de Cannes et du littoral. Le littoral est ainsi fortement urbanisé avec sur la CACPL 30 kms de côtes et 92 % d'artificialisation[1].
Les communes de Cannes et du Cannet sont presque entièrement occupées par des espaces construits (à l'exception des îles du Lérins).

Les zones dédiées à l'emploi sont principalement concentrées autour de l'aéroport de Cannes Mandelieu et de la vallée de la Siagne, mais également à Mougins avec une partie de la technopôle de Sophia Antipolis.

Les espaces urbains composent les 2/3 du territoire de la CACPL.



Carte 5 : Extrait carte des modes d'occupation des sols du SCOT Ouest des Alpes-Maritimes – Source IGN, ENVEN, DREAL

- *Peu d'espaces agricoles*

Les espaces agricoles sont très restreints sur ce secteur du littoral et plus présents dans l'arrière-pays notamment le long de la Siagne.

- *Des espaces naturels remarquables*

Au sein de son territoire, la CACPL possède quatre grands ensembles paysagers distincts :

- Le massif de l'Estérel : un parc naturel départemental qui crée une rupture de l'urbanisation et une frontière naturelle avec le Var. Ce massif s'étend sur les communes de Mandelieu-la-Napoule et Théoule-sur-Mer. Mandelieu est également bordé au nord par le Massif du Tanneron,
- La Basse Vallée de la Siagne,
- Le parc départemental de la Valmasque : espace forestier situé sur la commune de Mougins et sur lequel est implanté en partie la technopôle de Sophia Antipolis,
- Les îles de Lérins : archipel classé Natura 2000 regroupant une forte biodiversité marine.

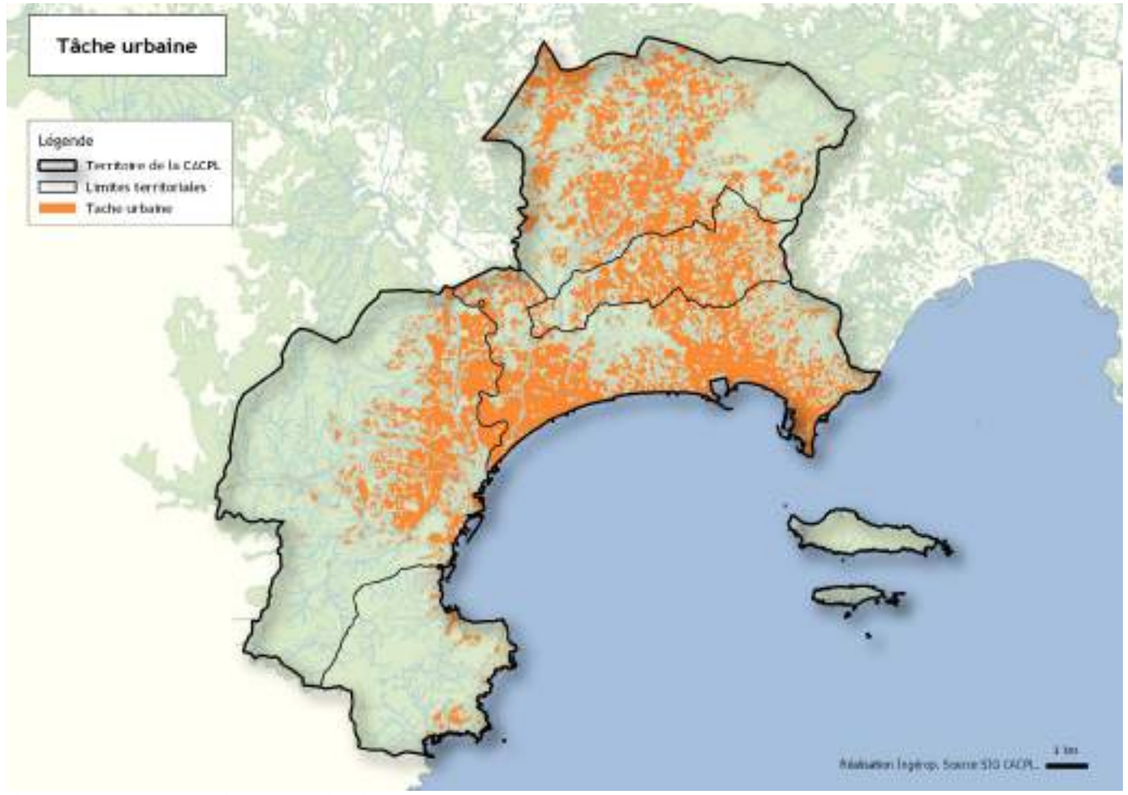
Les espaces forestiers et naturels occupent 1/3 du territoire de la CACPL.

[1] Urbanisation massive et rapide d'un espace littoral pour accompagner son développement touristique.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

2.4.2 Tâche urbaine

Sur ce secteur du littoral fortement attractif, l'urbanisation s'est développée en adéquation avec la géographie du territoire. Sur les communes de Théoule-sur-Mer et Mandelieu-la-Napoule, le relief oblige une concentration de l'urbanisation en bord de mer. En revanche les communes du Cannet, de Cannes et de Mougins ont une urbanisation qui gagne l'ensemble de l'emprise de la commune hors espaces naturels identifiés.



Carte 6 : Tache urbaine sur la CACPL

Au sein du territoire de la CACPL on observe aujourd'hui une répartition hétérogène de la population : des zones très denses, où la mise en place de transport collectif efficace et attractif est facilitée, et des zones plus diffuses, souvent d'habitats individuels, où la desserte est plus compliquée. Pour ces zones, les déplacements doivent être pensés spécifiquement afin de trouver des solutions adéquates et durables.

2.5 Activité de la population et emploi

2.5.1 Activité de la population

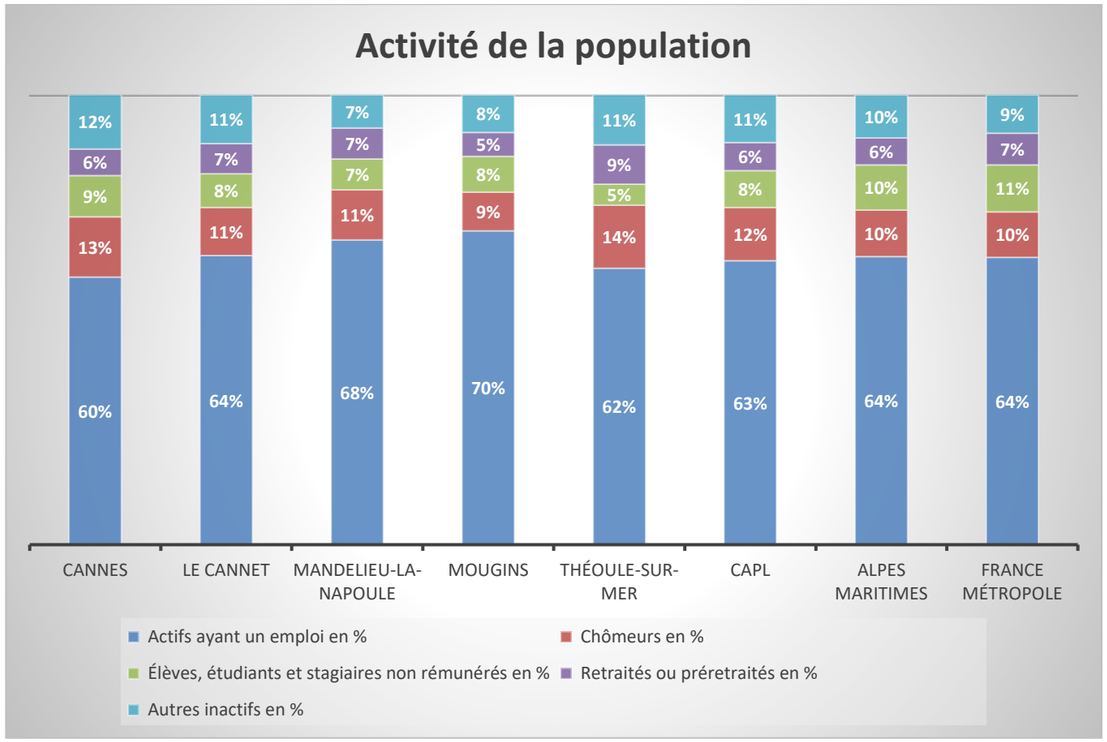
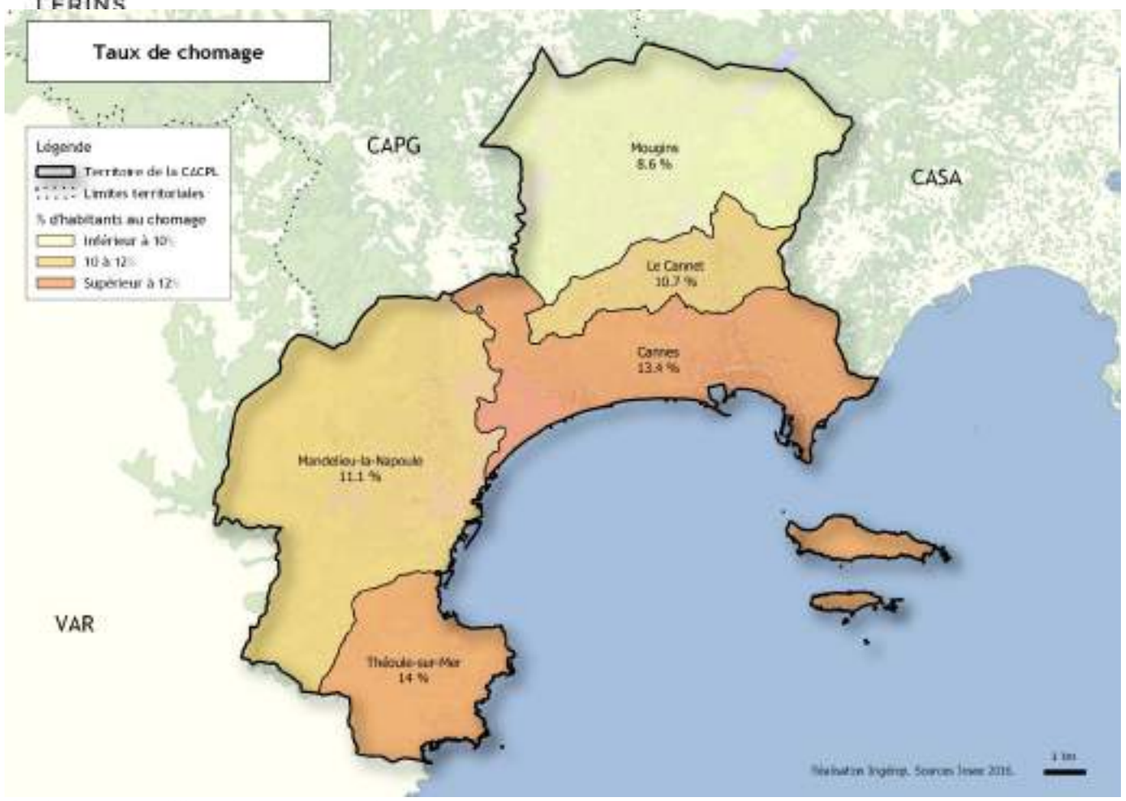


Figure 4 : Graphique de répartition de la population par commune selon leur activité (Insee 2016)

Selon l'INSEE (données 2016), la répartition de l'activité de la population est assez similaire entre les différentes communes de la CACPL, et similaire à la répartition observée dans le département et en France.

La commune de Cannes regroupe un peu moins d'actifs et plus de chômeurs alors que Théoule-sur-Mer a une proportion plus importante de retraités et moindre d'élèves. La commune de Mougins est pour sa part caractérisée par une proportion d'actifs plus importante et une proportion de retraités et de chômeurs plus faible.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



Carte 7 : Répartition du taux de chômage par commune

Le taux d'activité sur le territoire est légèrement plus faible qu'à l'échelle du département avec un pourcentage d'actifs de 63% dans la CACPL contre 64% dans les Alpes-Maritimes.
Le territoire de la CACPL concentre légèrement plus de chômeurs (12%) que la moyenne en Alpes-Maritimes (10%) et que la France (Hors DOM, 10%). La part d'étudiant est quant à elle de 3% bien plus faible dans la CACPL que la moyenne nationale. Le territoire possède peu d'établissements d'enseignement supérieur.

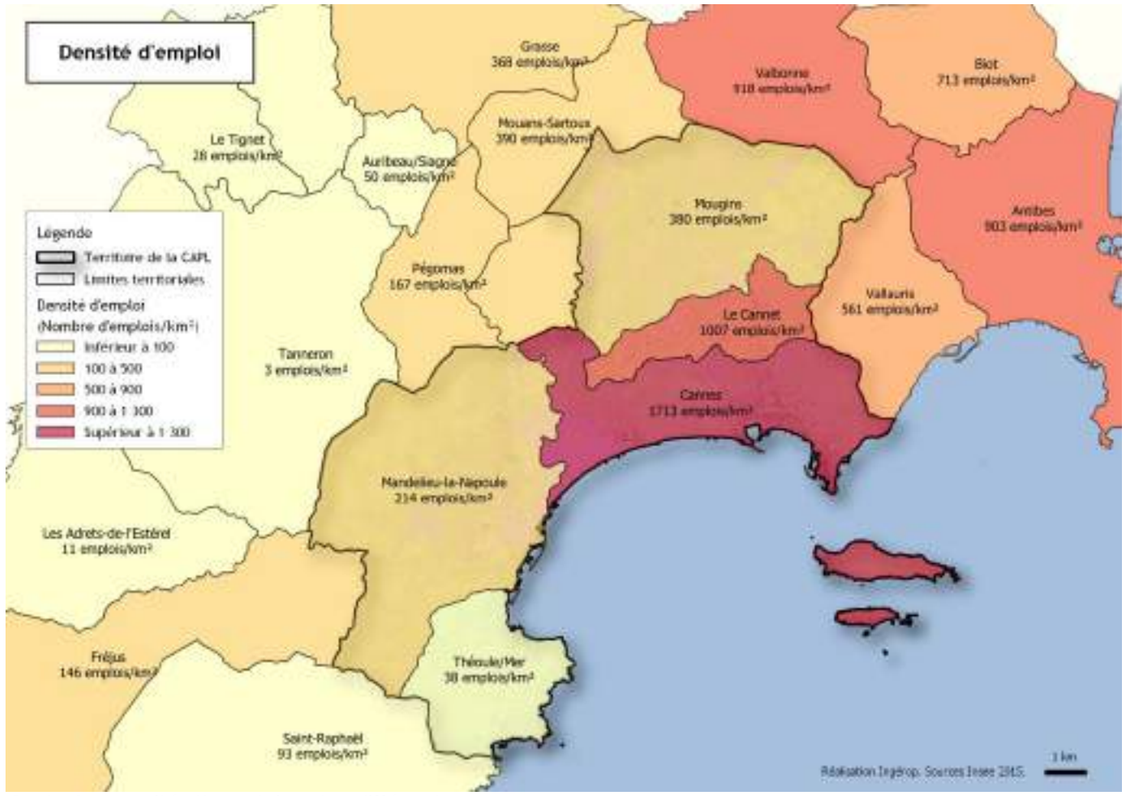
L'analyse de l'évolution des activités entre 2011 et 2016 a montré une tendance de baisse du nombre de retraités et d'augmentation du nombre de chômeurs, similaire à ce qui est observé à l'échelle nationale.

En effet, la part des retraités baisse dans toutes les communes de la CACPL sauf à Théoule-sur-Mer, commune dans laquelle l'augmentation des retraités est même importante.

Le taux de chômage moyen sur le territoire de la CACPL (11,8%) est plus élevé que le taux moyen des Alpes-Maritimes (10,3%) et de la France (10,1%). Ce taux ne se répartit pas de façon homogène sur le territoire : les communes de Cannes et de Théoule-sur-Mer ont un taux élevé alors que la commune de Mougins possède un taux faible.
Le taux de chômage est en augmentation dans toutes les communes de la CACPL (+0,37% par an entre 2011 et 2016). Cette augmentation est plus forte que dans le département (+0,30 par an) et qu'en France (+0,24% par an).

2.5.2 *Emploi*

Plusieurs zones d'activités maillent le ressort territorial de la CACPL mais aussi ses alentours directs. Ces zones, de plus ou moins grande taille, génèrent des déplacements domicile-travail importants. Au sein du territoire, les emplois sont concentrés sur les communes de Cannes et du Cannet (71% de l'emploi du territoire de la CACPL est situé sur ces 2 communes), mais plusieurs communes alentours concentrent des emplois attractifs pour les actifs résidents dans la CACPL (Valbonne avec une partie de la technopôle de Sophia Antipolis, Antibes, Nice etc.).



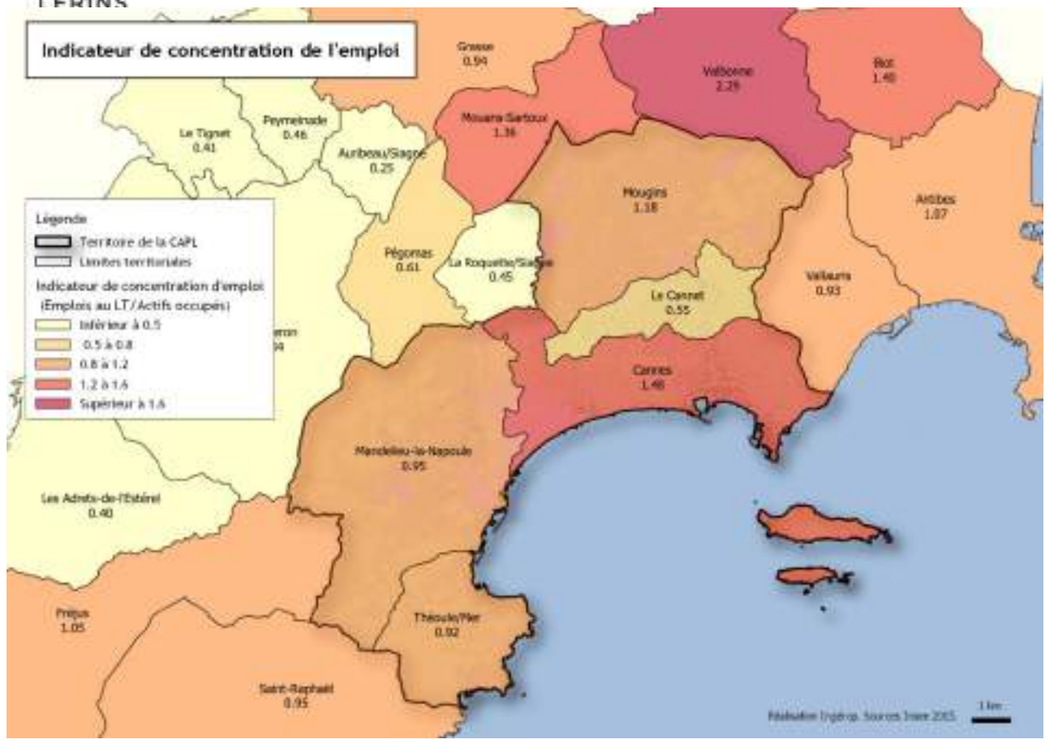
Carte 8 : Densité d'emploi sur les différentes communes

L'indicateur de concentration de l'emploi mesure le rapport entre le nombre d'emplois proposés dans un territoire donné et la population active qui y réside.

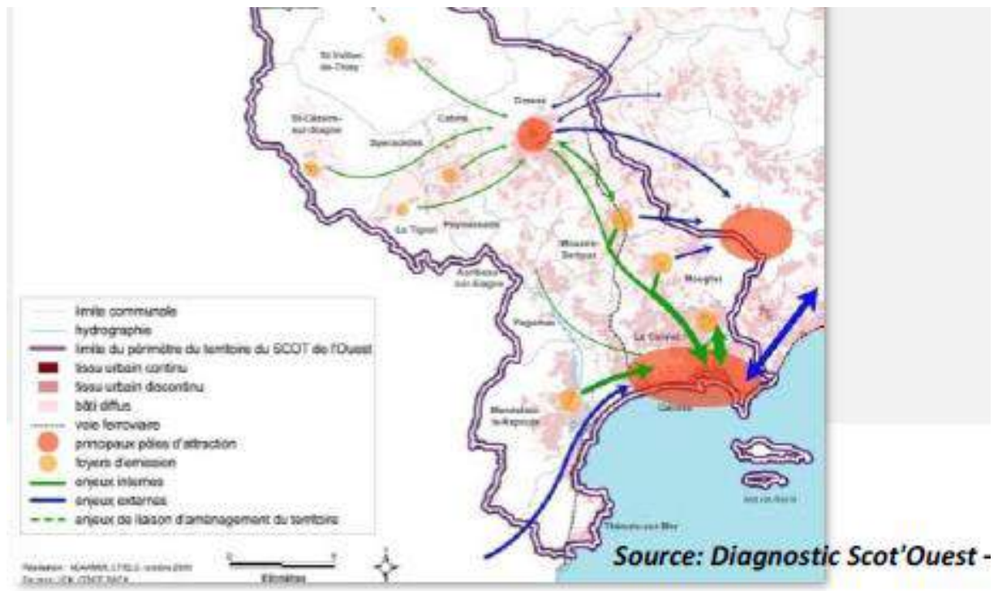
La commune de Valbonne, accueillant une grande partie de la zone d'emploi de Sophia Antipolis, a un indicateur de concentration d'emploi très élevé. Cannes possède également un ratio élevé et concentre donc un grand nombre d'emplois par rapport à sa population : pour deux actifs habitant Cannes, 3 emplois sur la commune sont présents. Le Cannet a quant à lui un indice faible, pour une forte population il ne concentre que peu d'emplois (deux fois plus d'habitants que d'emplois). Les autres communes de la CACPL ont un indicateur proche de 1. Cela signifie qu'elles disposent environ le même nombre de résidents actifs que d'emplois.

Le SCoT Ouest identifie une diminution du nombre d'emplois au sein de la CACPL depuis les années 2010.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



Carte 9 : Carte de l'indicateur de concentration de l'emploi (source INSE 2015)



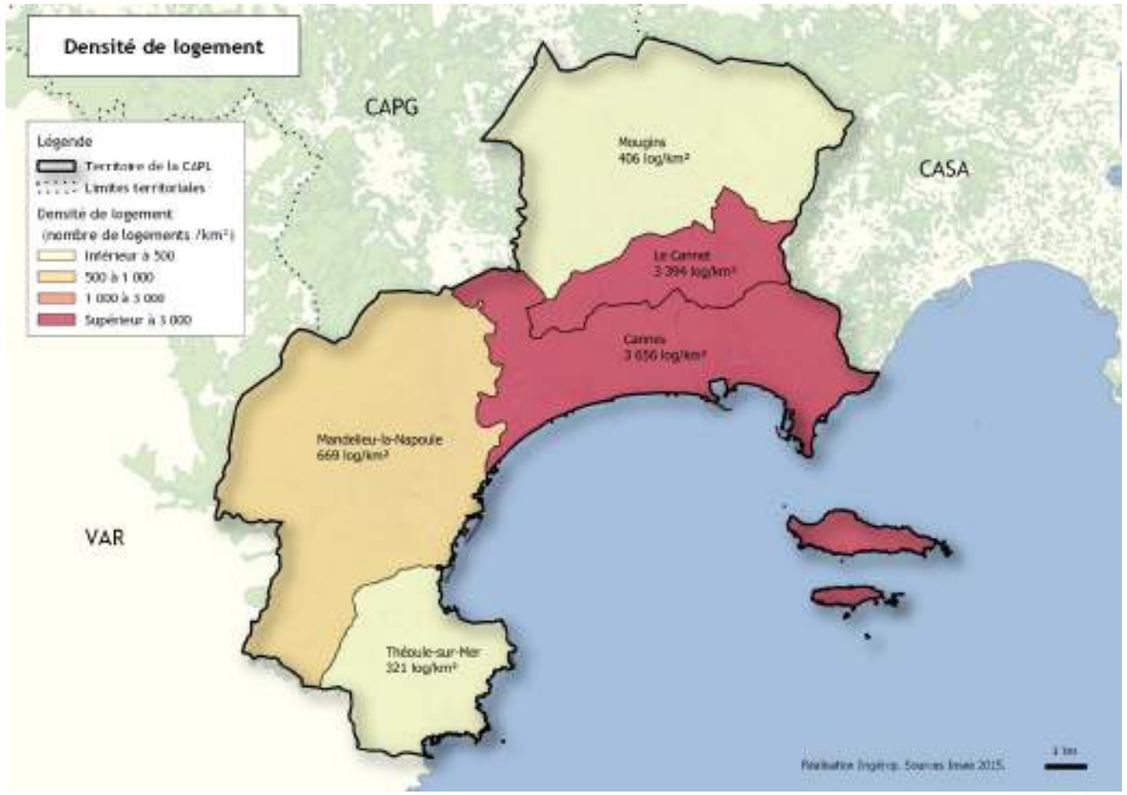
Carte 10 : zones d'emplois, pôles d'attractions (Source SCoT'Ouest)

Les principaux pôles d'emplois pour les habitants de la CACPL sont situés dans la commune de Cannes, au sein de la technopôle de Sophia Antipolis ainsi que dans la métropole de Nice Côte d'Azur.

La présence d'un grand nombre et d'une grande variété d'emplois au sein des communes rend le territoire attractif, pour y vivre et/ou pour y travailler. Cela permet aux habitants de trouver du travail proche de leur lieu de vie, synonyme de meilleur qualité de vie. Les déplacements internes sont souvent plus courts et donc plus facilement réalisables en modes doux ou en transports en commun. Cependant, cela implique aussi des déplacements d'actifs ne vivant pas sur le territoire et venant y travailler, déplacements plus longs et favorables à l'utilisation de la voiture individuelle.
Le territoire est ainsi particulièrement attractif pour les communes de l'arrière-pays de l'est varois qui concentre moins d'emplois

2.6 Logement

Différentes typologies d'habitat sont observables dans les communes de la CACPL. Avec en moyenne 1,9 habitants par ménage, la CACPL est représentative des Alpes-Maritimes (2 hab./ménage), et en deçà de la moyenne française (2,2 hab./ménage).

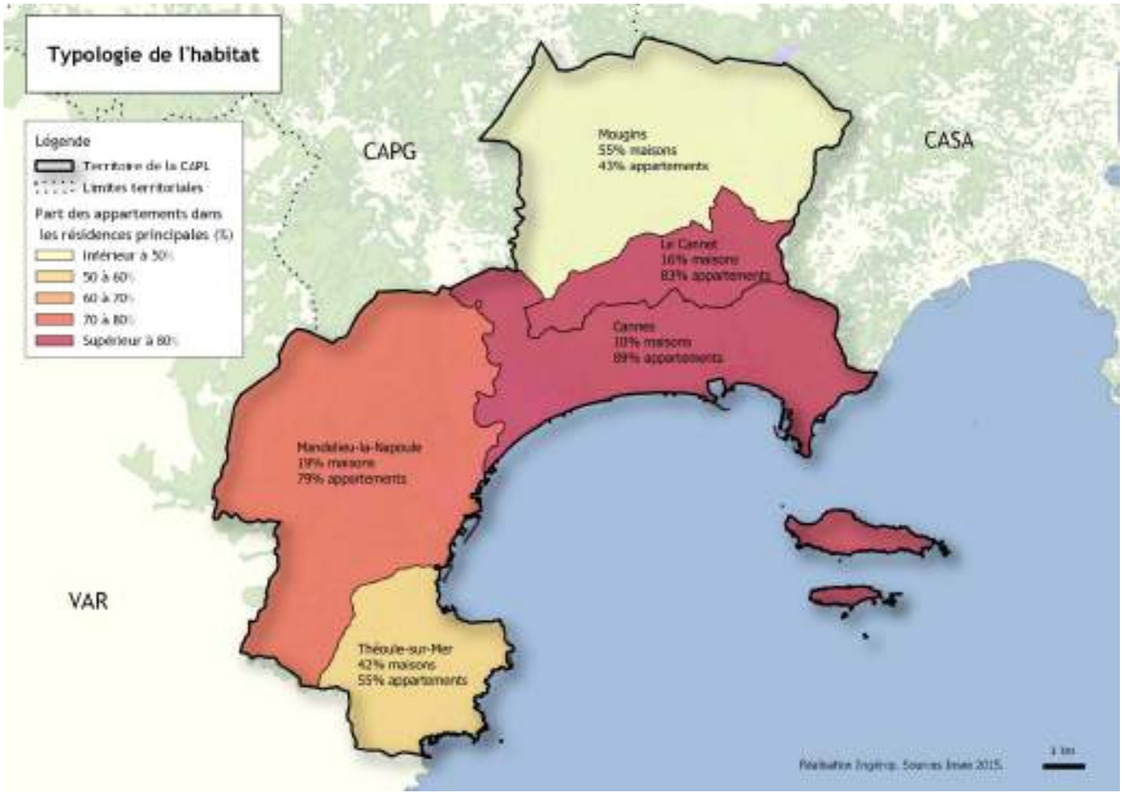


Carte 11 : Carte de densité de logement (source INSEE 2015)

La densité de logement est très importante dans les communes de Cannes et du Cannet, ce qui est en accord avec les données sur la densité de population. Les communes de Mougins, Mandelieu-la-Napoule et Théoule-sur-Mer sont quant à elles très peu denses. Les importants reliefs de ses deux dernières communes donnent lieu à de grands espaces non urbanisés. En réalité, cette densité est donc nulle dans les zones naturelles et plus importante dans les zones urbanisées. Pour Mougins l'urbanisme est beaucoup plus étalé et réparti à l 'échelle communale avec une densité plus faible.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

La densité de logement au Cannet est plus faible que dans la commune de Cannes alors que sa densité de population est plus importante. La part importante de logements secondaires de Cannes ainsi qu'un nombre d'habitant plus élevé par logement au Cannet peuvent expliquer cette répartition.



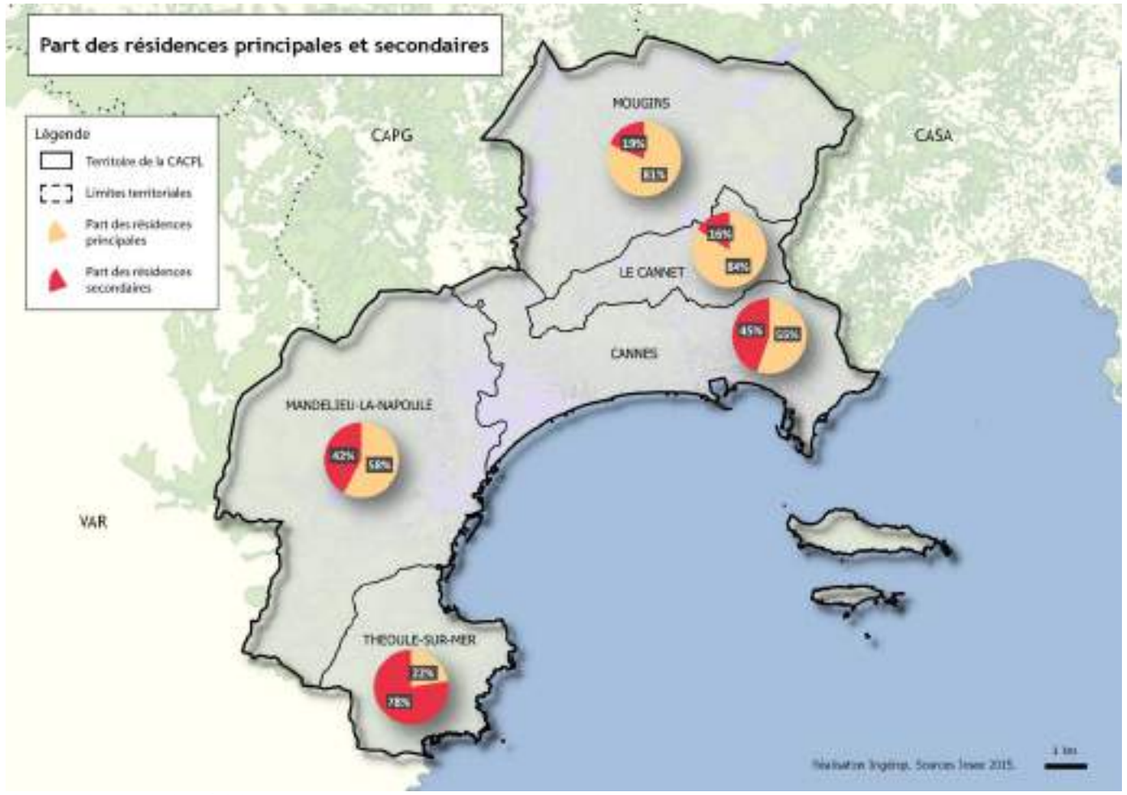
Carte 12 : Typologie de l'habitat répartition collectif/ Individuel (Source INSEE 2015)

La répartition entre la part d'appartements et de maisons individuelles varie d'une commune à l'autre selon deux typologies différentes. On observe une grande majorité d'appartements dans les communes de Cannes, Le Cannet et Mandelieu-la-Napoule. Les communes de Théoule-sur-Mer et de Mougins possèdent une répartition plus homogène avec à la fois des maisons et des appartements. Entre 2010 et 2015, la part de maisons individuelles a légèrement diminué dans toutes les communes sauf à Théoule-sur-Mer où elle a augmenté.
A Théoule-sur-Mer et à Mougins, les logements sont en moyenne plus grands que ceux situés à Cannes, au Cannet, et à Mandelieu-la-Napoule. Cela est dû au fait qu'une plus grande proportion de maisons y est présente.

Les résidences principales sont occupées pour la moitié environ par des propriétaires. Cette répartition est relativement similaire sur les différentes communes. Entre 2011 et 2015, la part des propriétaires a augmenté dans toutes les communes sauf à Théoule-sur-Mer où elle a diminué.

On observe sur le territoire de la CACPL une bipolarisation des types de logements. La CACPL est un territoire très attractif, notamment en termes de tourisme avec un littoral très fréquenté en période estivale. Le climat méditerranéen, particulièrement doux, amène de nombreux ménages à y implanter leur résidence secondaire. La part de ces résidences secondaires, dans l'habitat au sein de la CACPL, est très élevé et très hétérogène selon les communes. Les communes de Cannes et Mandelieu-la-Napoule possèdent autour de 45% de logements secondaires alors que Le Cannet et Mougins n'en possèdent que très peu (autour de 17%). En revanche, à Théoule-sur-Mer, les logements secondaires représentent les ¾ des logements de la commune. L'importance du stock des résidences secondaires est un élément caractéristique du territoire de la CACPL (et du SCoT 'Ouest plus largement) puisqu'elles représentent 35% du volume de logements.

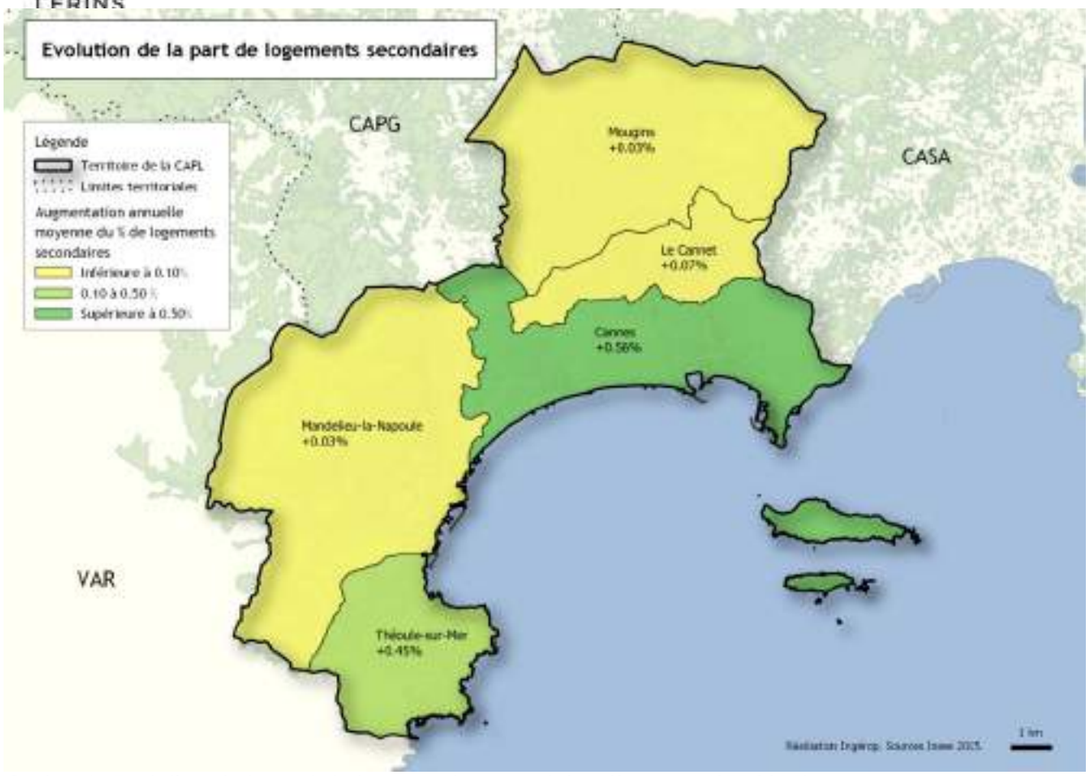
Au total, la CACPL regroupe 47 510 logements secondaires, ce qui représente en saison touristique potentiellement 237 550 personnes présentes en plus (L'INSEE considérant d'un point de vue touristique une capacité moyenne de de 5 lits par résidences secondaires).



Carte 13 : Part de résidences secondaires (source INSEE 2015)

Cette dynamique s'intensifie puisque la proportion des logements secondaires est en augmentation, plus ou moins forte, dans toutes les communes de la CACPL, ce qui explique donc bien en partie la baisse de population à Cannes.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



Carte 14 : Evolution de la part de logements secondaires (Source INSEE 2015)

Des résidences secondaires qui entrainent une majoration de la population présente
Les différents entretiens avec les communes ayant une forte proportion de résidences secondaires ont montré que celles-ci sont occupées une partie importante de l'année ce qui entraine une population présente à l'année, et donc se déplaçant sur le territoire, plus importante que celle du recensement Insee.

2.7 Tourisme

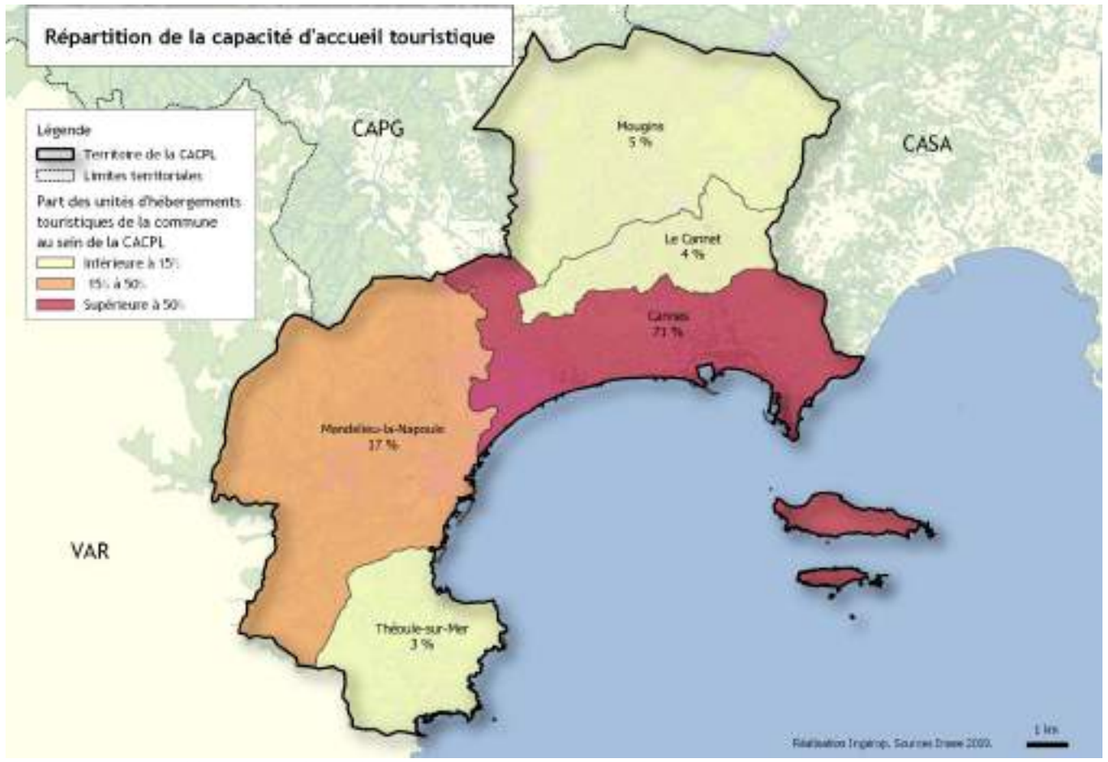
Avec plus de 1 700 000 visiteurs par an, dont une forte proportion en été, la CACPL est l'une des principales aires urbaines de France durant la période estivale. L'attractivité de son territoire repose sur divers facteurs : son climat chaud, ses paysages azuréens, ses plages, sa culture. Des évènements culturels, au rayonnement international, rassemblent à des moments spécifiques de l'année une très forte population sur Cannes et ses environs.
La saisonnalité touristique est marquée entre fin mai avec le festival de Cannes et jusqu'à fin septembre. Le pic de fréquentation se situe sur la période estivale et plus particulièrement sur la première quinzaine d'août. Dans certaines communes, la population est donc amenée à doubler voire tripler, parfois pendant plusieurs mois.

Deuxième destination de congrès de France après Paris, Cannes héberge tout au long de l'année un fort tourisme d'affaire. Au total, une cinquantaine de manifestations phares accueillent plus de 300 000 professionnels à Cannes, notamment grâce au Palais des Festivals et des Congrès, véritable locomotive économique.

L'importance du tourisme est donc une caractéristique spécifique de la communauté d'agglomération de Cannes Pays de Lérins, qui implique des particularités en termes de mobilité. En effet, les pics de population, entre tourisme et résidences secondaires, impliquent des enjeux différents : une population plus nombreuse à se déplacer, des centres villes et points d'intérêts sur-fréquentés, des flux de véhicules et des besoins en stationnement décuplés etc.

Pour répondre à cet enjeu, le SCoT 'Ouest exprime le souhait de développer une stratégie touristique structurée pour l'Ouest des Alpes-Maritimes en renforçant le tourisme d'affaire et le tourisme culturel, en structurant les capacités d'accueil. Le tourisme déjà présent sur le territoire va donc être amené à augmenter, et une stratégie spécifique est donc nécessaire en termes de mobilité.

2.7.1 Répartition de l'offre marchande d'hébergement



Carte 15 : Répartition des unités d'hébergement dans la CACPL

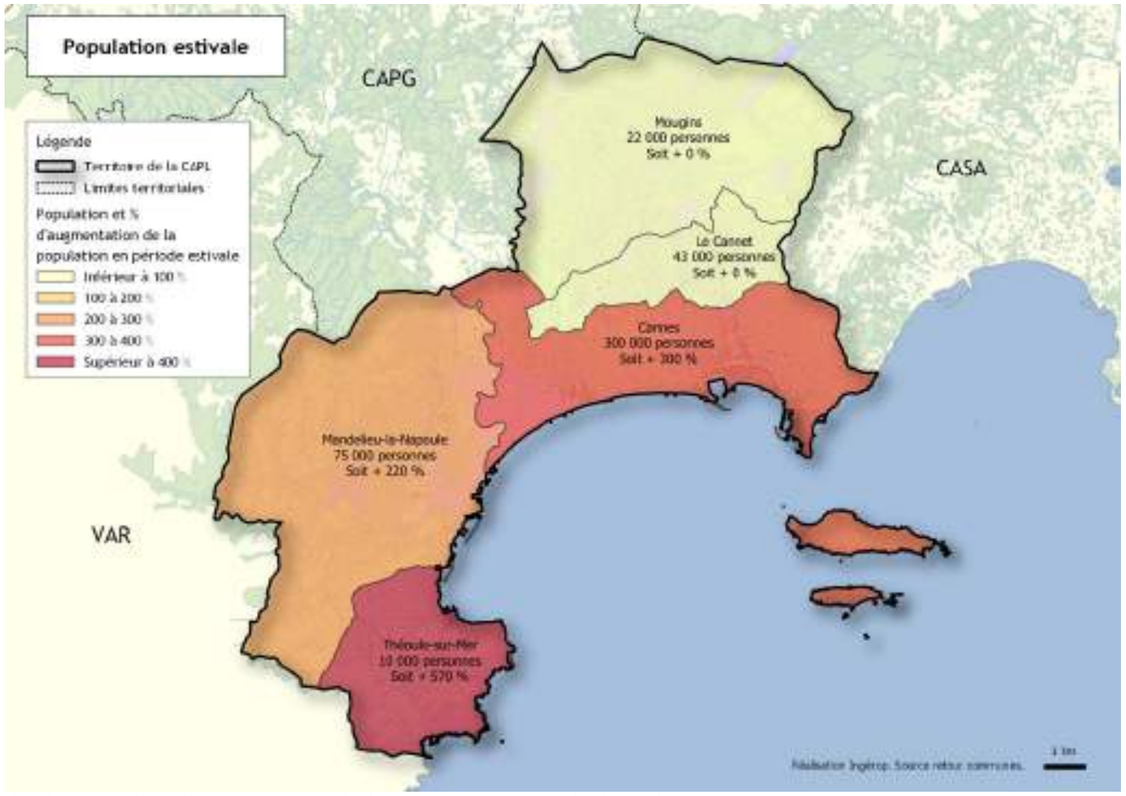
Il faut noter que les données sur l'hébergement marchand comptent les personnes passant une nuitée sur le territoire (en moyenne les visiteurs passent 6 à 7 nuits sur le territoire), dans des structures touristiques (hôtels, campings etc.) mais ne comptabilisent pas les hébergements en location directe de type airbnb par exemple. Les visiteurs à la journée ne sont pas non plus comptabilisés dans les chiffres suivants.

L'offre marchande sur le territoire de la CACPL est très importante. On dénombre au total 10 415 unités d'hébergements (source INSEE), ce qui représente plus de 27 000 lits en hébergement marchands. Sont comptabilisés comme unité d'hébergement les chambres en hôtel, les emplacements de camping, les chambres en village vacances, en résidence de tourisme ou en auberges de jeunesse, c'est-à-dire tous les lieux recensés permettant d'héberger temporairement des personnes. Ce nombre ne prend pas en compte les systèmes tels que Airbnb par exemple.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

L'offre marchande est inégalement répartie sur le territoire de la CACPL. Cannes concentre une grande majorité de l'offre touristique : en effet, 71% des unités d'hébergements marchands y sont localisées. Mandelieu-la-Napoule est aussi une commune accueillant de nombreux touristes. En revanche, les communes du Cannet et de Mougins ne sont pas situées directement sur le littoral et sont moins attractives : l'offre touristique y est donc très faible. Théoule-sur-Mer est une commune qui n'accueille pas beaucoup de touristes en infrastructure touristique (hôtel, camping etc.) mais avec une forte proportion de logements secondaires.

2.7.2 Evolution de la population en saison touristique



Carte 16 : Estimation de la population présente en période estivale

Les logements secondaires et les hébergements touristiques, additionnés à une population de passage à la journée, induisent donc de très gros pics de population en saison estivale dans les communes de Cannes, Mandelieu-la-Napoule et Théoule-sur-Mer. Dans cette dernière commune, les pics peuvent représenter une population six fois plus importante que la population habituelle. A Cannes, cela représente jusqu'à quatre fois la population locale.

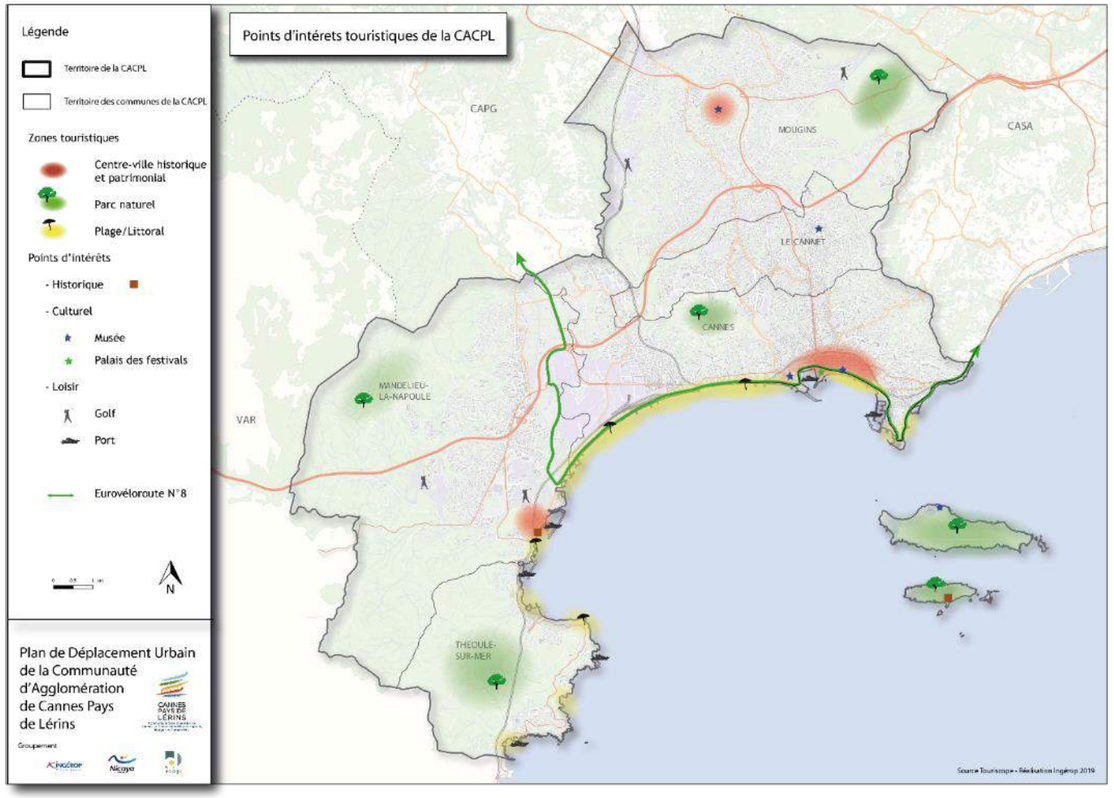
De vrais enjeux concernant les déplacements, quelques soient les modes, sont donc à considérer.

Au total sur le territoire, la population locale **de 158 000 résidents annuels**, additionnée à l'hébergement marchand et aux résidences secondaires, peut atteindre plus **de 500 000 habitants** sur certaines périodes.

2.7.3 Points d'intérêt touristique

De nombreux lieux touristiques, pour la plupart situés à Cannes, attirent les visiteurs en journée ou en soirée durant la période estivale. Les principaux points d'intérêt touristique sont localisés sur la carte. Il s'agit notamment du littoral et les plages, les îles de Lérins, la croix des Gardes (parc naturel), le palais des festivals, le centre-ville de Cannes, etc.

Plusieurs musées, accueillant au total plus de 200 000 visiteurs sur l'année, sont localisés sur le territoire. Le plus visité est le musée de la mer, situé sur l'ile Saint Marguerite (81 000 visiteurs en 2017). Cela rajoute un attrait aux îles de Lérins, très fréquentées en été. Le réseau de navettes permettant de rejoindre les îles doit donc être efficace pour transporter ces visiteurs.



Carte 17 : Localisation des points d'intérêt touristiques

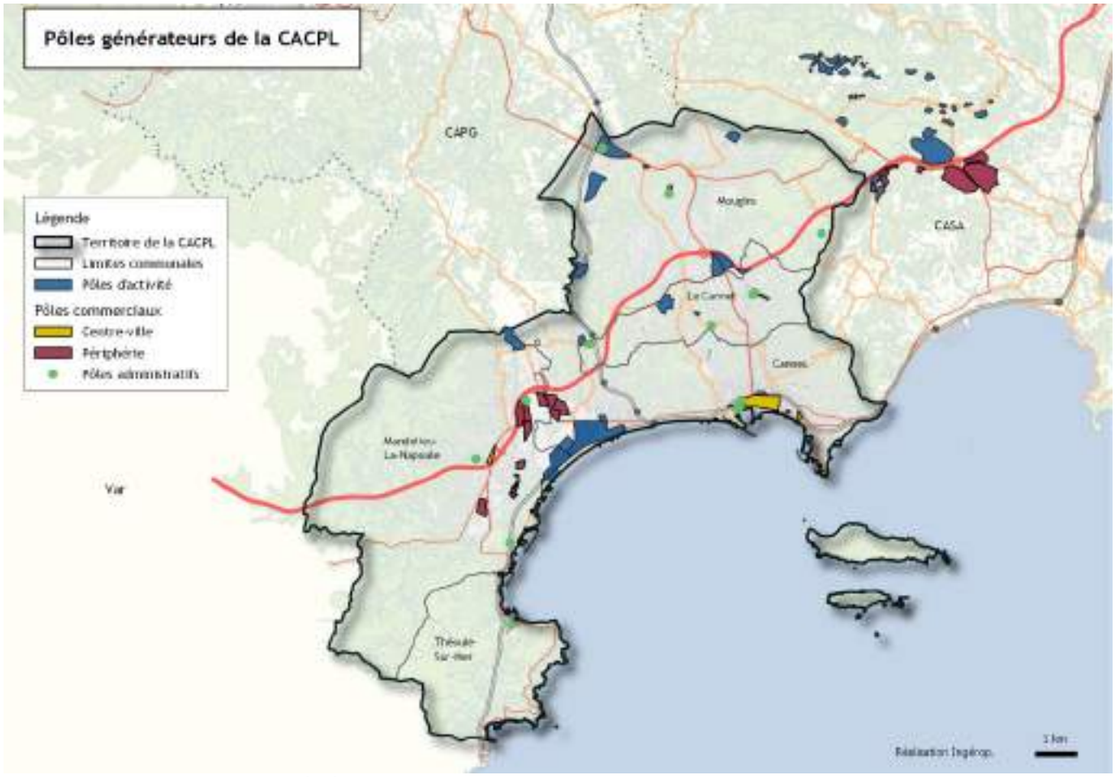
Cette très forte hausse de la population en période estivale a un impact majeur sur les infrastructures de transport avec notamment des besoins en stationnement très importants. Les déplacements sont alors plus difficiles malgré la mise en place de navettes estivales spécifiques, car de nombreux déplacements en voiture individuelles viennent s'ajouter aux flux habituels.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

2.7.4 Impact du développement urbain sur les déplacements

Le développement urbain entraine un urbanisme étalé, favorisant les déplacements en mode motorisé individuel. Les documents réglementaires et notamment le SCoT visent à limiter cet étalement urbain. La localisation des différents pôles générateurs de déplacements à une incidence importante sur les modes de transports utilisés. Sur le territoire de la CACPL, les pôles générateurs sont très nombreux et très divers.

2.7.5 Pôles d'activités, commerciaux et administratifs



Carte 18 : Carte des pôles générateurs de la CACPL

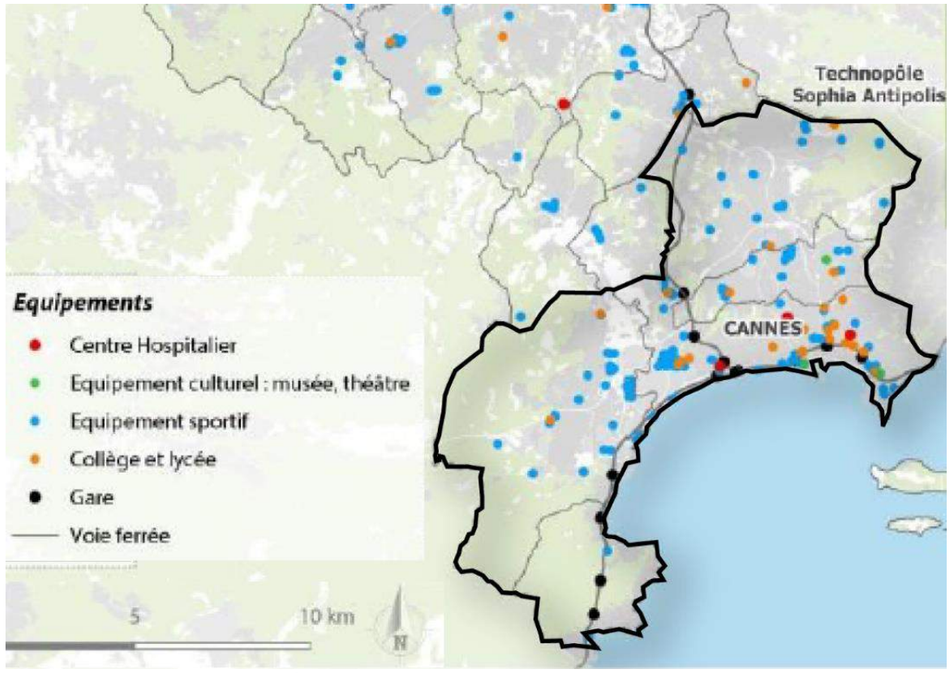
Les pôles d'activités sont nombreux, notamment en périphérie de la commune de Mougins. Cette commune étant moins desservie par les transports en communs, ces pôles d'emplois favorisent les déplacements motorisés individuels. On identifie également sur cette carte la technopôle de Sophia Antipolis et le fait qu'elle est excentrée vis-à-vis des communes de la CACPL et notamment de Mougins.

Autour de l'aéroport de Cannes-Mandelieu, des zones commerciales et zones d'activités se côtoient, formant un pôle très attractif et à proximité de zones d'habitats denses.

De nombreux pôles d'activités ou commerciaux sont localisés à proximité des échangeurs de l'A8, et donc facilitant leur accès en voiture depuis des distances relativement importantes. Ces secteurs ont en effet des rayonnements qui portent au-delà de la CACPL

2.7.6 Equipements

- *Equipements divers*



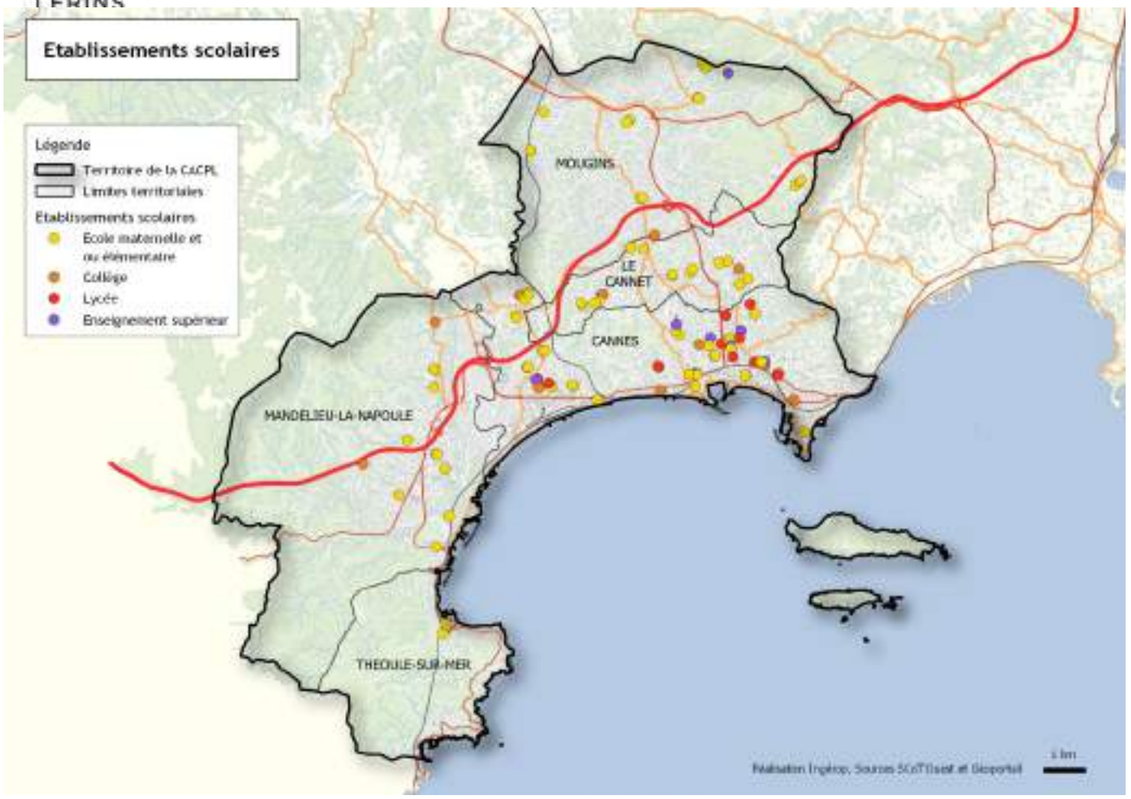
Carte 19 : Localisation des équipements au sein de la CACPL (source SCoT 'Ouest)

Selon le SCoT 'Ouest, le territoire de la bande littorale, dispose d'un niveau d'équipements satisfaisant. Les équipements sportifs sont notamment très présents et bien répartis sur le territoire. Les équipements culturels sont eux concentrés dans le centre de Cannes. Du point de vue de la santé, le territoire compte 5 pôles hospitaliers : 3 à Cannes et 2 à Mougins.

- *Les équipements éducatifs*

Le territoire de la CACPL abrite de nombreux équipements éducatifs des différents niveaux scolaires. Une grande partie des établissements est localisée à Cannes (57% des établissements scolaires pour 47% de la population). Des écoles maternelles, primaires et des collèges sont présents sur tout le territoire alors que les lycées et établissements d'enseignement supérieur sont localisés presque exclusivement sur la commune de Cannes.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



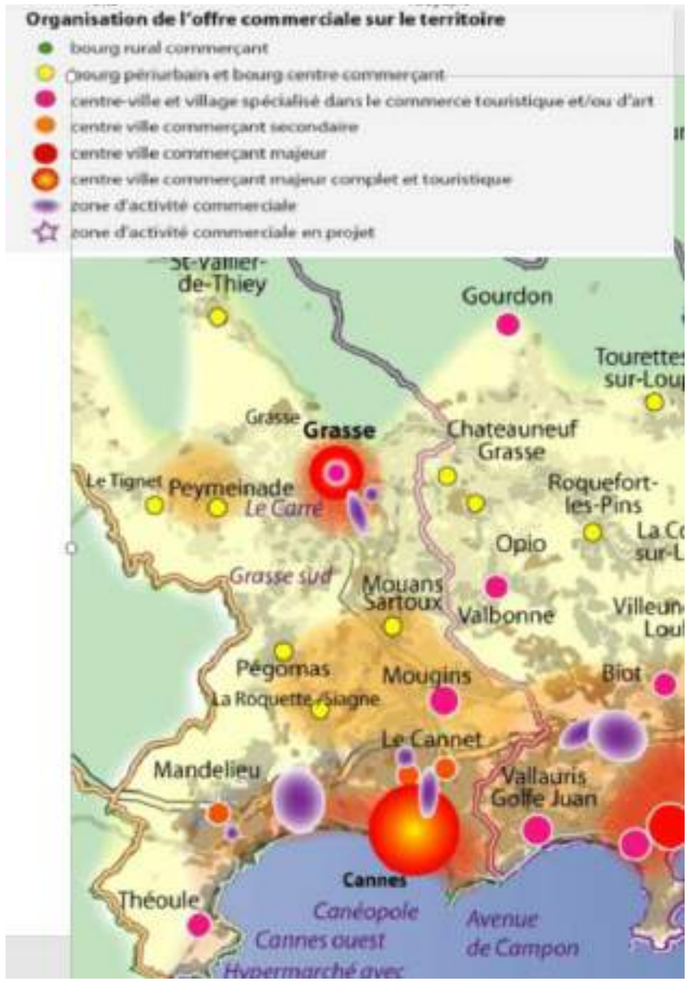
Carte 20 : Répartition des établissements scolaires au sein de la CACPL

Les établissements du primaire ont un maillage important qui permet de privilégier la sécurité et l'accessibilité à pied et à vélo. IL y en en en effet un enjeu d'apprentissage de l'écomobilité et de prise de conscience des bienfaits sur la santé dès le plus jeune âge. A partir du collège et du lycée la concentration des équipements à Cannes induit de nombreux déplacements quotidiens vers la commune principale.
Le réseau de transport collectif se doit donc de répondre à ces besoins de dessertes des scolaires vers la ville principale.

2.7.7 Offre commerciale

Le développement des centres villes commerciaux ou de zones commerciales en périphérie de ville n'impliquent pas les mêmes enjeux en termes de mobilité. Il est donc important de comprendre la dynamique du territoire concernant l'offre commerciale. A l'échelle de la CACPL mais également avec un rayonnement au-delà, Cannes est un pôle commercial majeur très attractif qui concentre les fonctions de centre-ville commerçant majeur tout en ayant une forte attractivité touristique. Différentes zones commerciales jalonnement ensuite le territoire dont la plus importante entre Mandelieu-la-Napoule et Cannes a une attractivité sur l'ouest du département des Alpes-Maritimes et donc un rayonnement à l'échelle du SCoT. Mougins avec son centre-ville historique a également un rayonnement spécifique.

L'offre commerciale, très attractive, est donc génératrice de déplacements à une échelle plus large. Le réseau de transports collectifs actuel semble s'appuyer sur les secteurs commerciaux (centres villes mais aussi centres commerciaux périphériques), facilitant leur accès par des modes alternatifs au véhicule motorisé individuel.



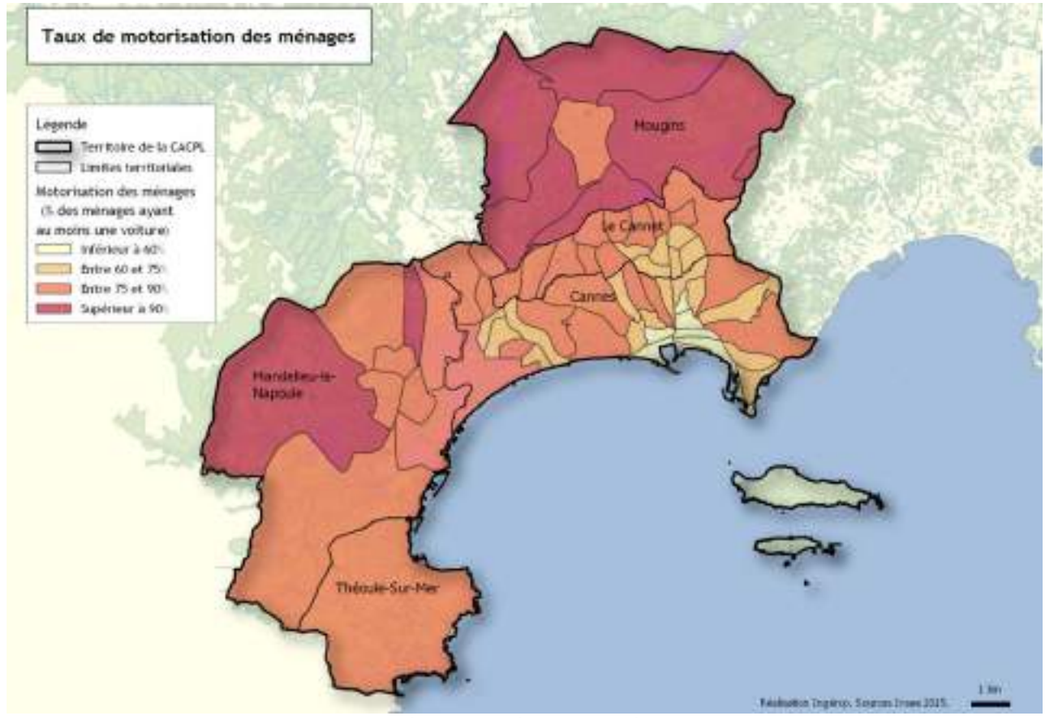
Carte 21 : Répartition de l'offre commerciale sur le territoire (Source SCoT 'Ouest)

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

2.8 Comportements en termes de mobilité

2.8.1 Motorisation des ménages

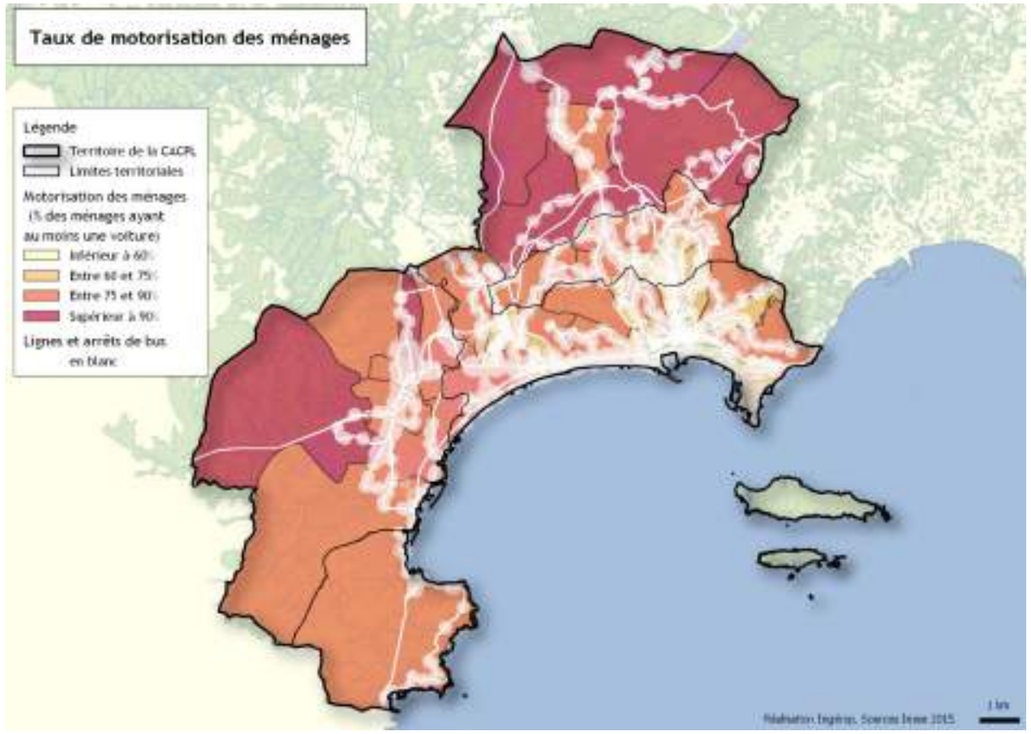
Le taux de motorisation des ménages sur le territoire de la CACPL (77,2%) est similaire à celui des Alpes-Maritimes (77,4%) et inférieur au taux global en France (82,9%).
Cette valeur moyenne cache cependant des disparités puisque Cannes a un taux nettement inférieur au taux moyen du département (70,8%) et que toutes les autres communes ont des taux plus élevés, notamment les communes les moins denses avec pour Mougins un taux d'équipement de 94%.



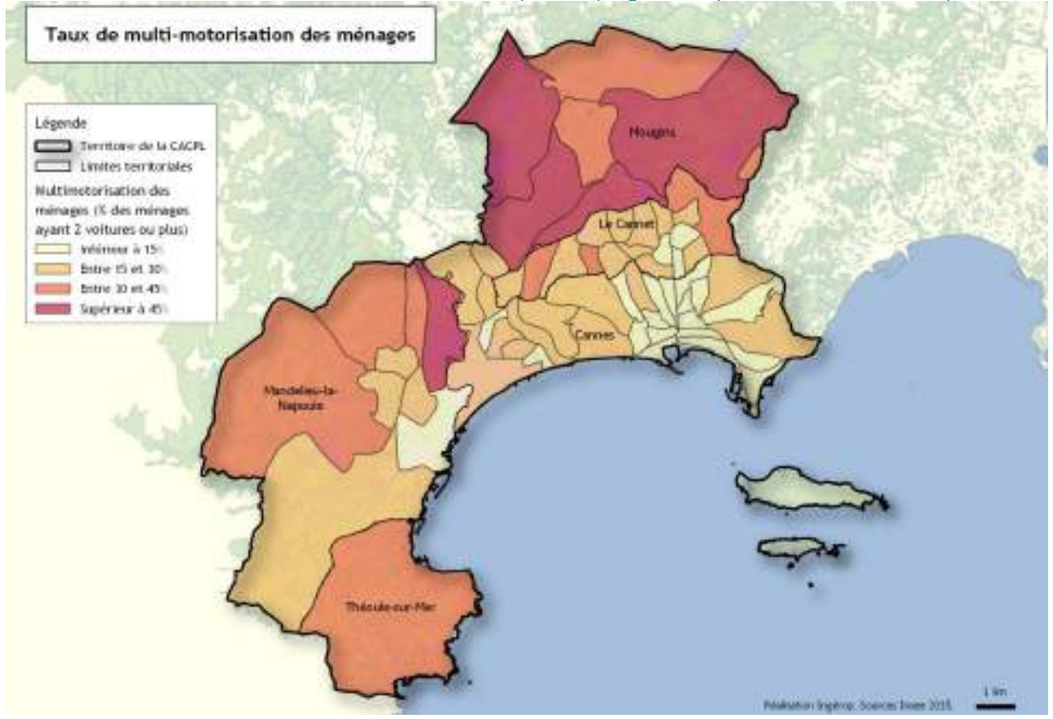
Carte 22 : Taux de motorisation des ménages (découpage à l'Iris)

La mise en relation du taux de motorisation avec la desserte des transports collectifs permet d'observer un lien étroit. En effet, les zones les plus motorisées sont les zones les moins bien desservies et à l'inverse, les taux les plus faibles sont observés dans les Iris où la desserte est présente et forte sur la totalité de la zone.

Le taux de multi motorisation de la CACPL est de 22%, ce qui est plus faible que le taux dans le département (26,3%) et beaucoup plus faible que le taux en France (34,2%) Cette multi motorisation est bien plus élevée dans les communes de Mougins, Mandelieu-la-Napoule et Théoule-sur-Mer alors qu'elle est très faible à Cannes.



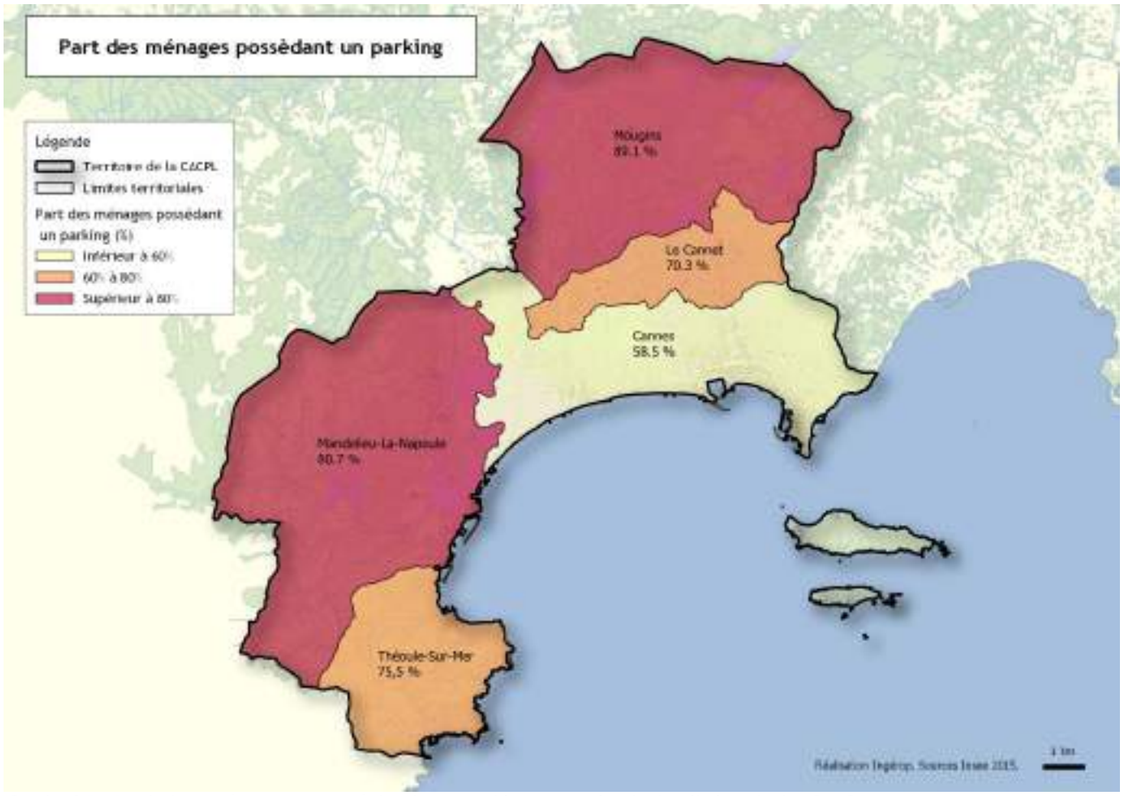
Carte 23 : Corrélation entre taux de motorisation (découpage à l'Iris) et desserte des transports collectifs



Carte 24 : Taux de multi motorisation des ménages (Découpage à l'Iris)

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

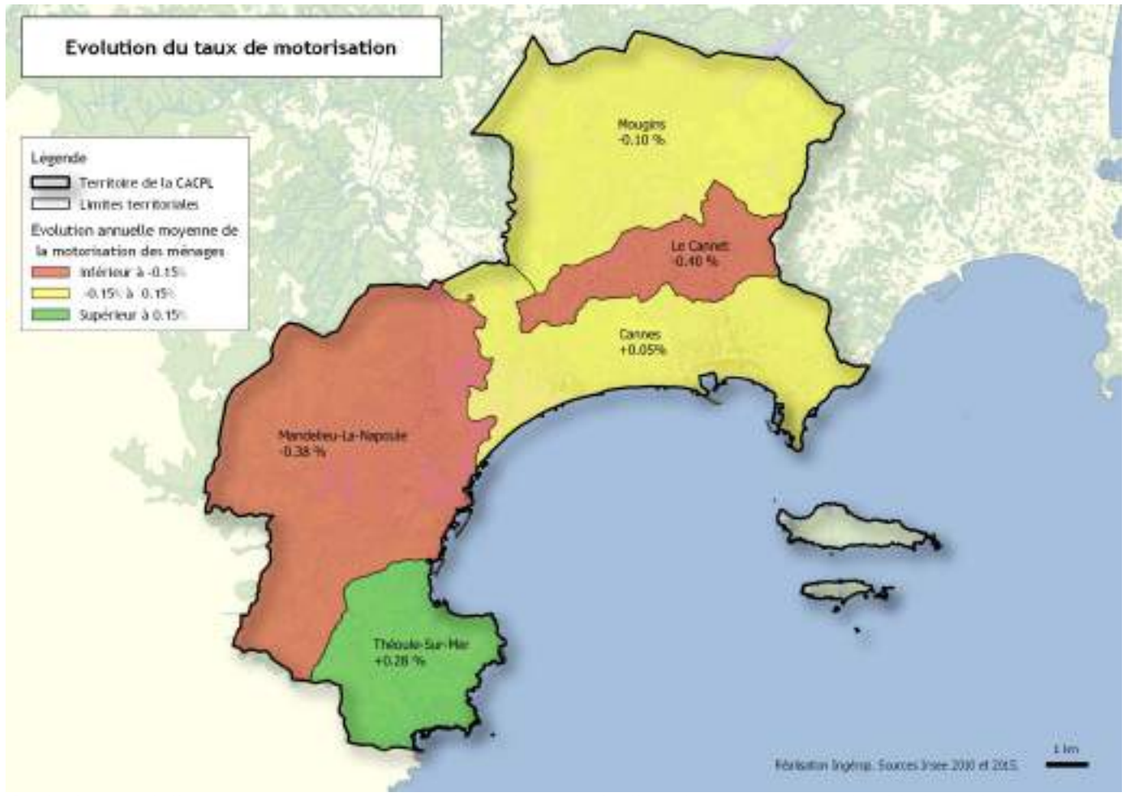
Le taux plus faible de motorisation dans la commune de Cannes et du Cannet est à connecter à la part plus importante de résidences collectives plus anciennes, ayant une offre moindre de stationnement au sein de l'hébergement, ainsi qu'à une taille des ménages plus faible.
Ces deux communes ont également des problématiques en hausse de stationnement des deux roues motorisés qui montrent une pression importante sur les places de stationnement disponibles.



Carte 25 : Part des ménages possédant un parking au sein du territoire de la CACPL

On retrouve la même répartition pour le taux de possession de parkings privés que pour le taux de motorisation avec un taux nettement moins important dans la commune de Cannes que pour les autres communes.
Il faut noter que pour chaque commune environ entre 6 et 12% des ménages possédant au moins un véhicule n'ont pas de parking ce qui donne une première estimation du besoin en termes de stationnement résidentiel (ce chiffre ne prenant pas en compte les doubles motorisations et le nombre de parkings aux logements).

L'évolution annuelle moyenne du taux de motorisation entre 2010 et 2015 montre également des disparités et des tendances différentes. Le taux reste stable à Cannes et à Mougins, il diminue à Mandelieu-la-Napoule et au Cannet mais augmente à Théoule-sur-Mer. Cela peut être dû aux dynamiques et à la mise en place de transports collectifs plus performants qui desservent mieux les communes du Cannet et de Mandelieu-la-Napoule. Pour Théoule-Sur-Mer, le taux de motorisation et de multi motorisation est relativement faible par rapport au caractère moins urbain du territoire. Mais, il est corrélé à des difficultés de stationnement.



Carte 26 : Evolution moyenne annuelle du taux de motorisation des ménages entre 2010 et 2015

On observe que la densité du littoral et le manque d'espaces disponibles sont propices à des changements de comportement en termes de mobilité avec un taux de possession des véhicules plutôt faibles et une tendance à la baisse. De plus la corrélation entre le taux de motorisation et la desserte TC est très nette.

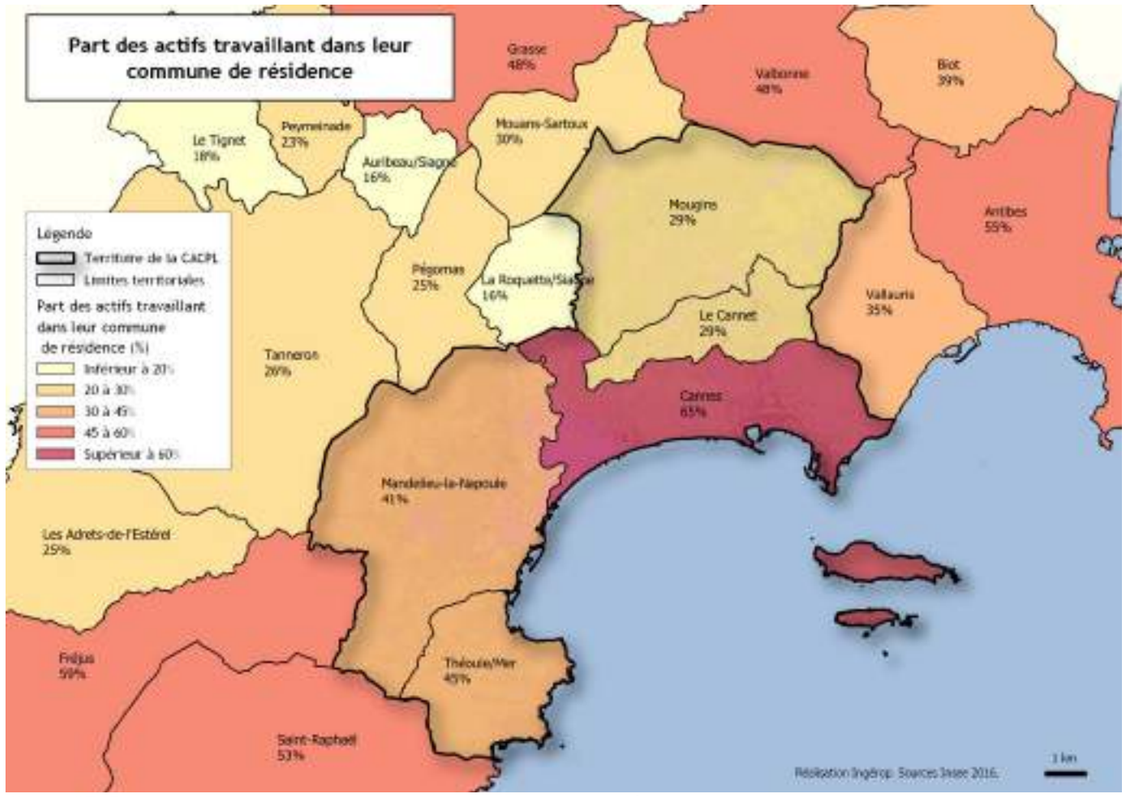
AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

3 CORRELATION ENTRE LES EMPLOIS ET LES DEPLACEMENTS DOMICILE TRAVAIL

Les trajets domicile-travail ont un poids important sur l'ensemble des déplacements d'un territoire (environ 15% des déplacements totaux). Leur compréhension permet de prendre en compte tous les enjeux et tendances du territoire afin de proposer des alternatives adaptées et efficaces à l'utilisation de la voiture. Les distances de ces déplacements se sont allongées depuis plusieurs décennies avec le développement de l'usage de la voiture, mais également en lien avec la hausse de l'immobilier sur le territoire.

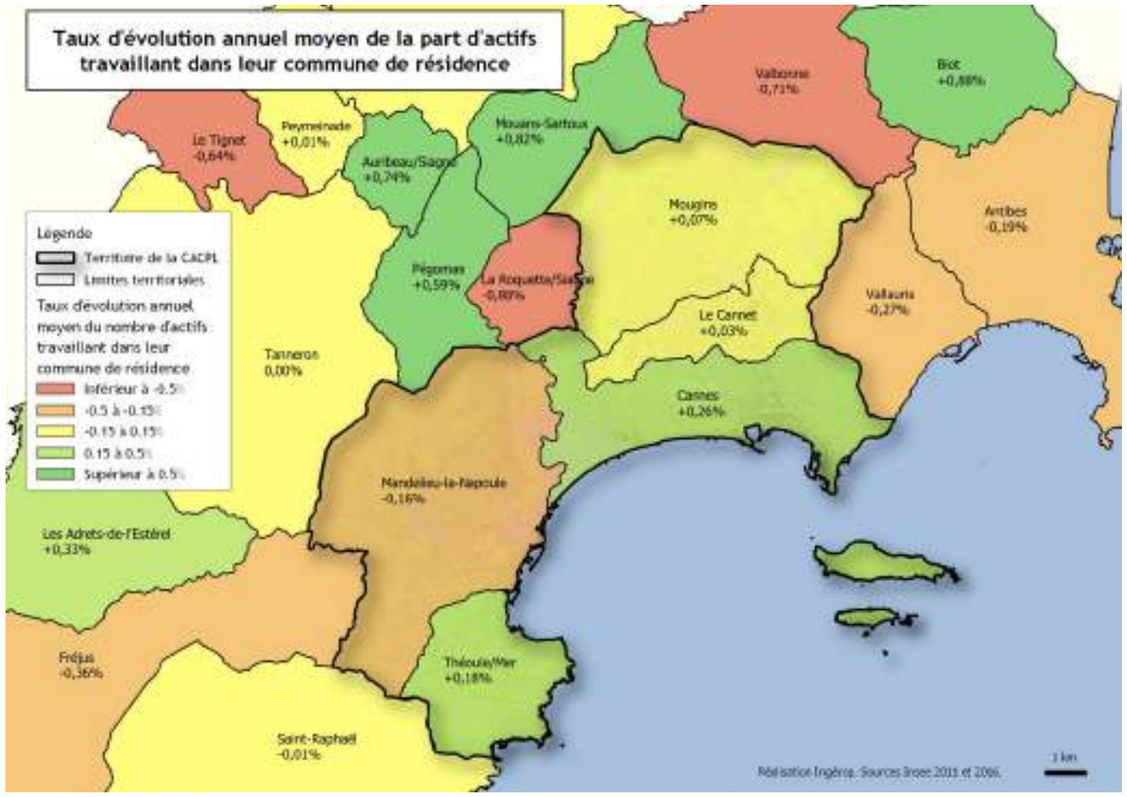
3.1 Lieux d'emplois et part des actifs travaillant dans leur commune de résidence ou dans une autre commune

La part d'actifs travaillant dans leur commune de résidence permet de se rendre compte de la part de « petits déplacements » dans les déplacements domicile-travail. Ces déplacements plus courts sont souvent plus faciles à réaliser en mode doux ou en transports collectifs.



Carte 27: Part des actifs travaillant dans leur commune de résidence

A Cannes où, comme évoqué précédemment, le nombre d'emplois est très important, 65% des actifs travaillent dans la commune, ce qui correspond au chiffre le plus important du secteur Ce qui est permis par le nombre d'emplois et leur diversité. En revanche, à Mougins ou Mandelieu-la-Napoule, où les taux d'emploi/actifs sont proches et supérieurs à 1, plus de la moitié des habitants travaillent en dehors de la commune. Ces chiffres sont observés également sur les autres communes de la technopôle de Sophia Antipolis, la spécialisation de l'emploi ainsi que la décentralisation de la technopôle par rapport aux cœurs urbains sont des facteurs explicatifs. Au Cannet, le grand nombre d'habitants et le peu d'emplois oblige les gens à se déplacer hors de la commune pour travailler.



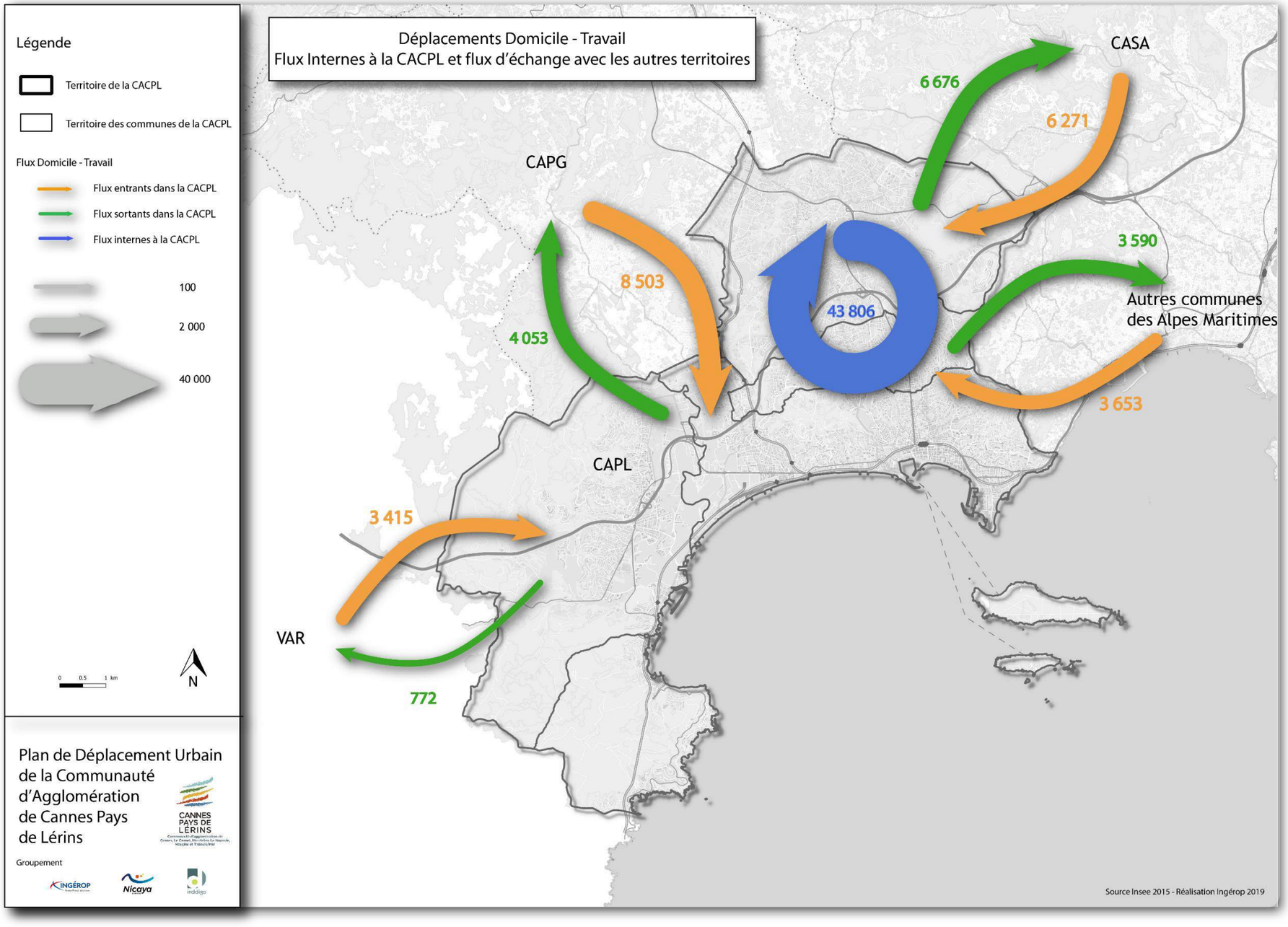
Carte 28 : Taux d'évolution des actifs travaillant dans leur commune de résidence

La part d'actifs travaillant dans leur commune de résidence est à l'échelle du territoire en augmentation depuis 6 ans. Différents facteurs peuvent expliquer cette évolution : ils peuvent être intrinsèques au territoire (saturation du réseau routier, choix urbains etc.), ou externes (coûts des carburants, politiques de télétravail etc.). Ces facteurs amènent la population à privilégier un rapprochement du lieu de travail et d'emploi.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

3.2 Les déplacements domicile-travail

3.2.1 Répartition des flux



Carte 29 : Déplacements domicile - travail échange avec les autres territoires

La carte suivante permet d'identifier les déplacements entre la CACPL et les territoires voisins : la CASA, la CAPG et le Var.

On dénombre plus de 80 000 déplacements domicile-travail par jour, en lien avec la CACPL (déplacements internes, entrants ou sortants du territoire de la CACPL).

55% des déplacements domicile-travail sont effectués en interne au territoire de la CACPL.

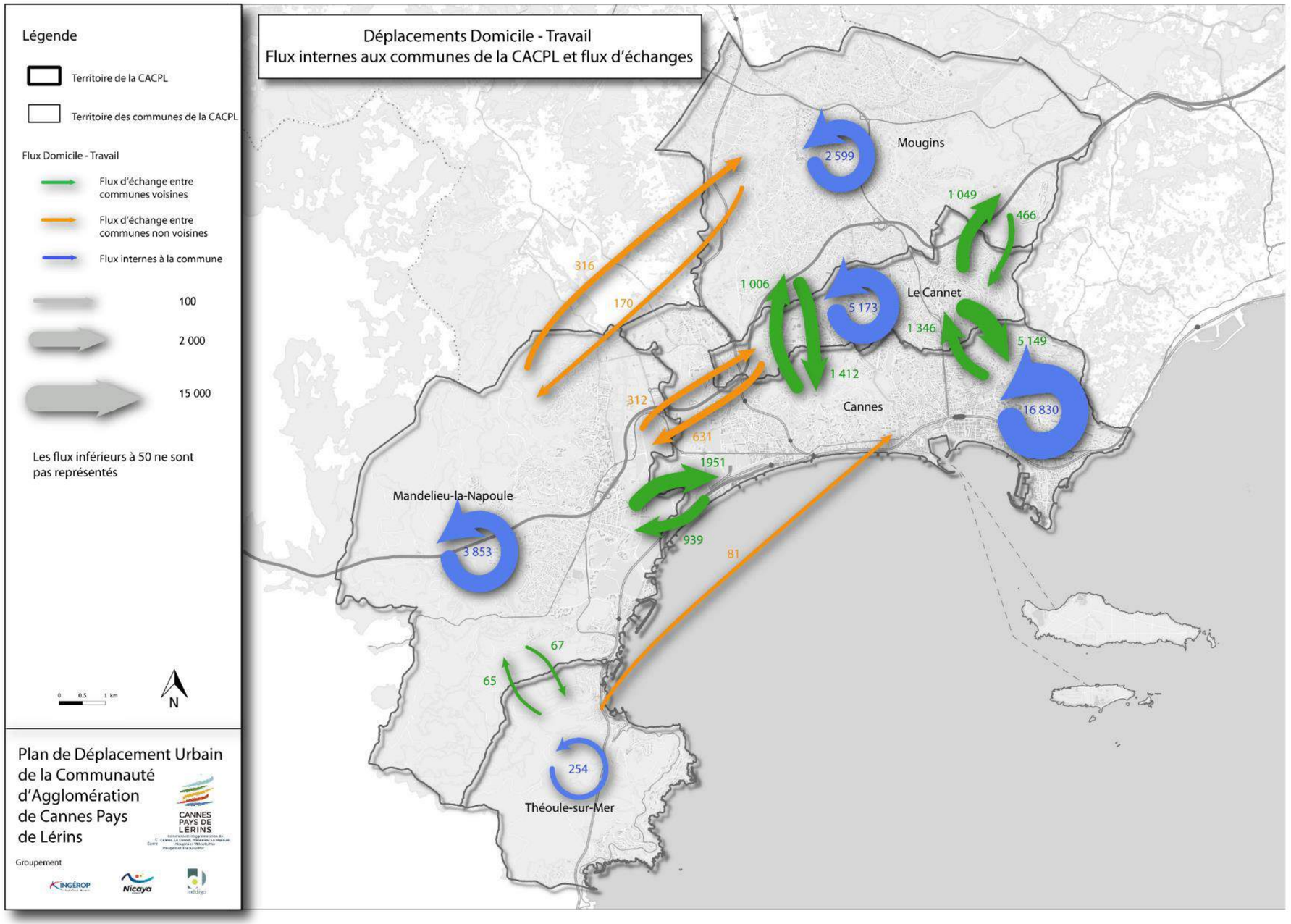
Le territoire de la CACPL est fortement attractif depuis la CAPG. En effet, pour 2 actifs venant travailler depuis la CAPG seul 1 actif de la CACPL se rend dans la CAPG.

Entre les territoires de la CACPL et de la CASA, les échanges sont relativement équilibrés (autour de 6500 déplacements dans chaque sens).

Les échanges sont nettement moindres avec le territoire du Var même si 3 400 personnes viennent travailler dans la CACPL depuis le Var. On observe que la rupture provoquée par le massif de l'Esterel limite les échanges et les continuités entre Mandelieu-La-Napoule, Théoule-sur-Mer mais aussi toute la CACPL et le Var.

Des échanges faibles, mais équilibrés ont lieu avec les autres communes du département des Alpes-Maritimes et principalement en provenance ou à destination de Nice (plus de 50% des autres flux).

AR Prefecture
006 200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



L'analyse des déplacements domicile-travail internes montre la forte attractivité de Cannes au sein de la CACPL. 66% des flux représentés sont en lien avec Cannes (flux internes, entrants ou sortants de la commune de Cannes).
Mougins ressort également comme un pôle d'attraction important en termes d'emplois

Les flux internes aux communes sont plus ou moins importants selon les communes et notamment selon leur taille de population. Les flux d'échanges entre les communes limitrophes sont bien présents. A l'inverse, les flux d'échanges sont très faibles entre communes non limitrophes voisines.

Carte 30 : Déplacements domicile travail internes au territoire

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

3.2.2 *Répartition des échanges par commune*

En lien avec les cartes précédentes le graphique suivant permet d'identifier :

- La forte part de Cannes tant sur les flux internes que de flux entrants,
- Pour Mougins une répartition relativement équilibrée,
- Pour Théoule-Sur-Mer, le Cannet et Mandelieu une part moindre de flux entrants vers la commune.

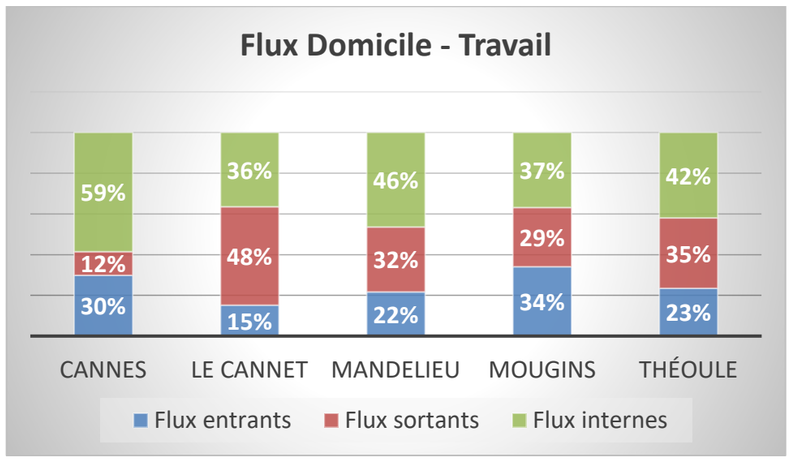


Figure 5: Graphique de répartition des flux domicile-travail par commune

3.2.3 *Modes de transport utilisés pour se rendre au travail*

- *Analyse globale*

En 2016, l'utilisation de la voiture particulière reste le mode privilégié des habitants de la CACPL pour se rendre au travail (67,4%). En comparaison avec la moyenne des Alpes-Maritimes (64,9%), l'utilisation de la voiture est plus importante, sauf pour les habitants de Cannes.

A Cannes, plus d'un habitant sur 10 se déplace en 2 roues, ce qui est relativement élevé. Ces trajets sont principalement effectués en deux roues motorisés comme le montre la demande en stationnement pour ce type de véhicules.

A Mougins, commune de la CACPL où le taux de motorisation est le plus fort, près de 9 déplacements sur 10 se font en mode motorisé. La faible densité de la commune son relief et les lieux de travails et excentrés des centres villes favorisent l'utilisation motorisée.

La part d'utilisation des transports en commun pour les migrations pendulaires est de 9,9% au sein de la CACPL, elle est un peu plus faible que la part moyenne dans les Alpes Maritimes (13,2%). Cette utilisation des transports en commun est cependant très variable selon les communes. Ainsi à Cannes et au Cannet elle dépasse les 10% et se rapproche fortement de la moyenne départementale, pour des villes de moins de 100 000 habitants ce chiffre est plutôt correct. A Mougins et à Théoule-Sur-Mer, seuls 3% des déplacements domicile-travail se font en transports collectifs, ce qui représente une proportion très faible de la population.

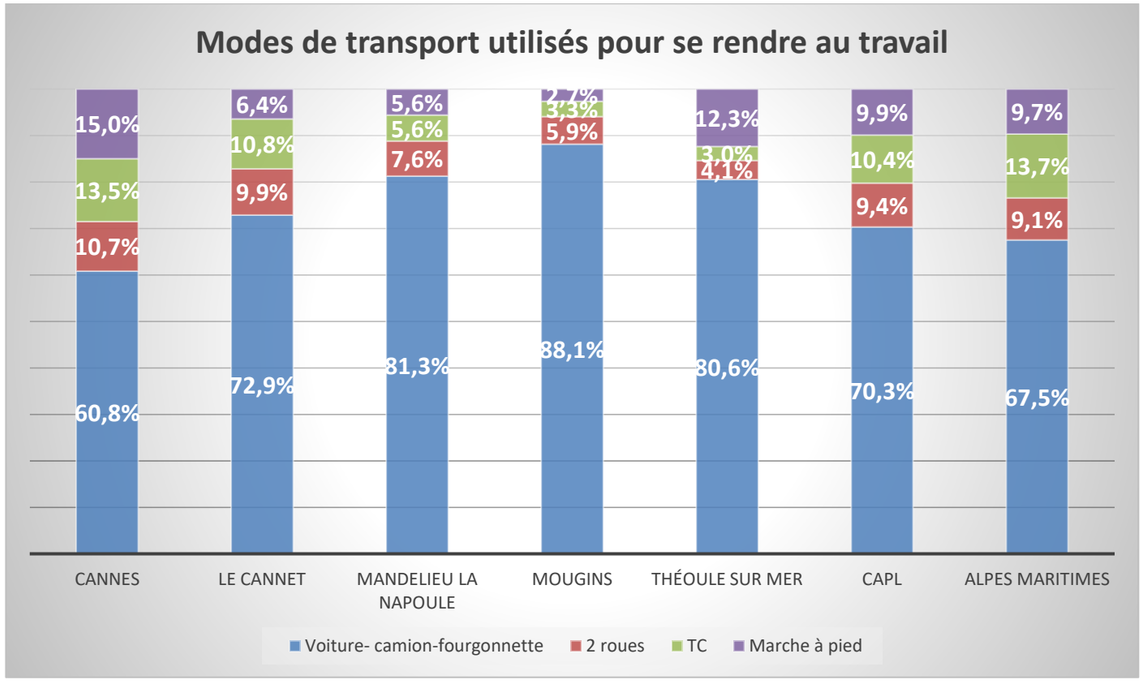


Figure 6 : Mode de transport domicile travail par commune flux internes et sortants (INSEE 2016)

- *A l'échelle de la CACPL*

Les flux internes à la CACPL sont caractérisés par des distances relativement faibles et donc un choix plus large de modes de transport. Cependant, la voiture particulière reste majoritaire (62%). Des reports modaux sont donc possibles vers la marche à pied, le vélo et les transports collectifs.
Lorsqu'on sort du territoire de la CACPL la voiture particulière est très fortement majoritaire ; seuls les transports collectifs ont une part modale constante.

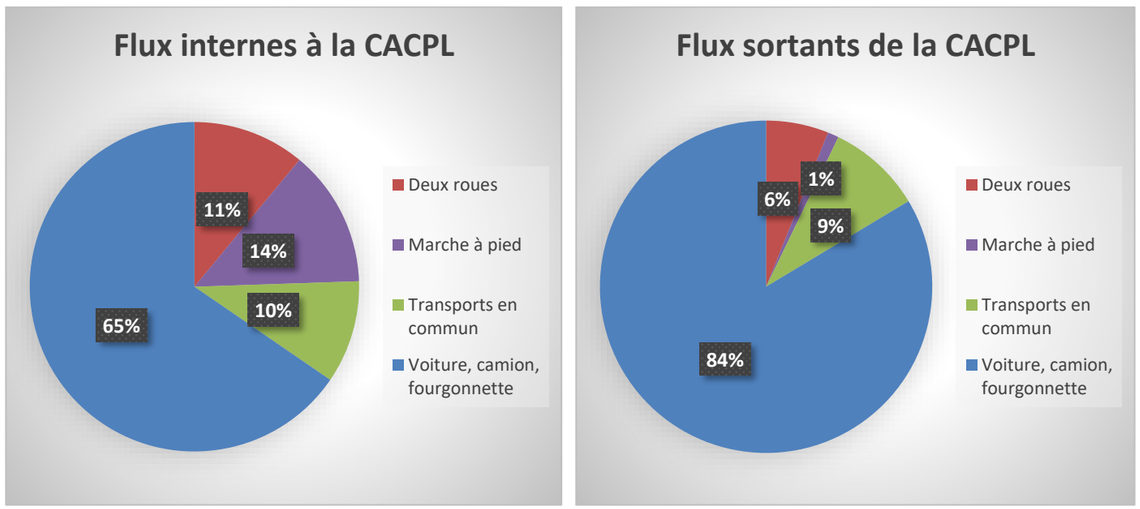


Figure 7: Répartition des parts modales flux Internes et sortants de la CACPL

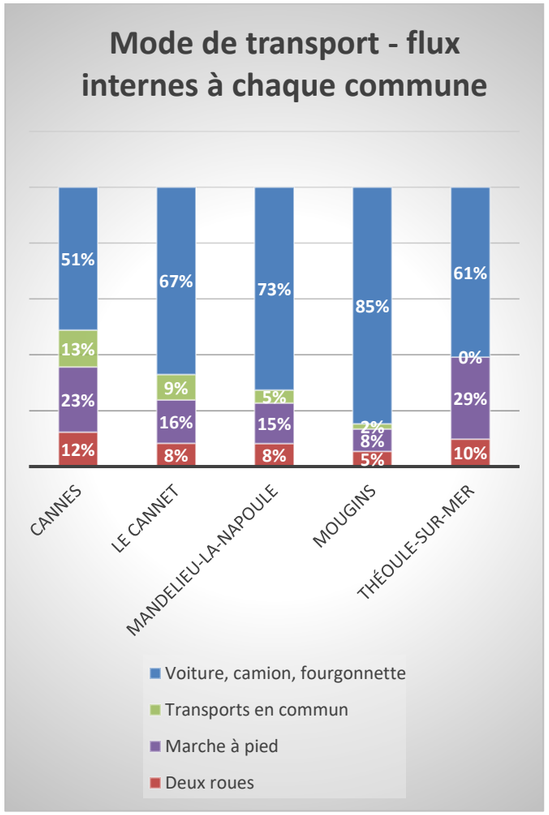
AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- *A l'échelle des communes*

Les flux internes à chaque commune sont plus propices aux déplacements modes doux puisque les déplacements sont plus courts. L'utilisation de la voiture particulière est plus faible mais reste au sein de chaque commune le principal mode de déplacement. Notamment à Cannes, où l'usage de la voiture particulières reste élevé au regard de la densité de la commune et de sa desserte en transports collectifs.

Cette forte proportion de l'usage de l'automobile similaire à d'autres territoires de même taille peut s'expliquer par différents facteurs : certaines professions sont captives de la voiture car elles ont besoin de se déplacer dans la journée, de plus la présence massive de stationnements gratuits ou peu chers près du lieu de travail est un levier très important sur l'usage de la voiture. Celle-ci a également tendance à être plus utilisée sur les trajets combinés (enfants, courses etc.) car elle offre une plus grande flexibilité. De plus, les dimensions des communes de la CACPL couplées aux contraintes de relief tendent à faire baisser la part modale des piétons sur les distances inférieures à1 km et des vélos sur les distances inférieures à 5 km.

La marche à pied à Mandelieu-la-Napoule, au Cannet et à Mougins est peu utilisée pour les déplacements domicile-travail. A Mandelieu-la-Napoule et à Mougins, la faible densité et l'étalement urbain empêchent les déplacements piétons, car les distances sont plus longues. Au Cannet un nombre important d'habitants travaillent hors de la commune, cependant le taux d'utilisation des transports collectifs est relativement important (11,2% pour les flux sortants) A Théoule-sur-Mer, une forte proportion des déplacements s'effectue à pied (23,8 %). L'urbanisation, bien que faible, est concentrée sur le littoral.



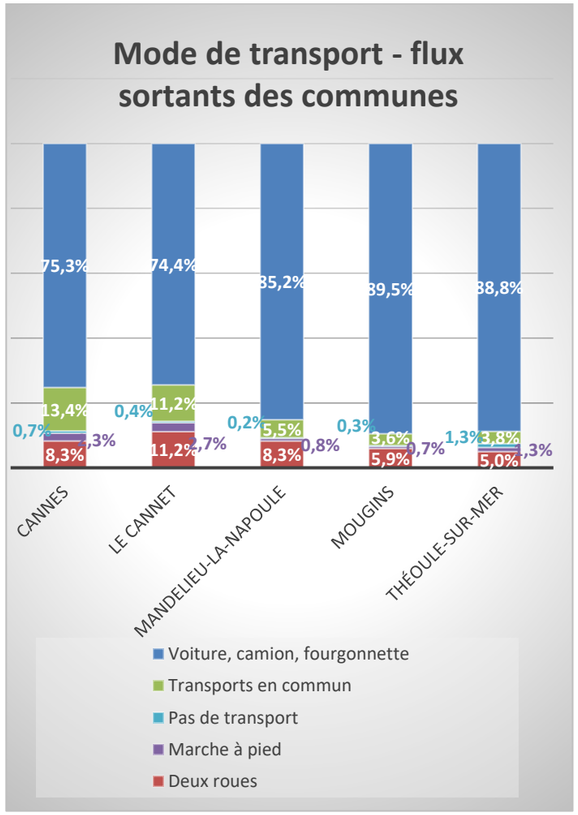


Figure 8 et Figure 9 : Répartition des modes de transport pour les déplacements domicile travail internes et sortants des communes

Les flux sortants, pour la plupart bien plus longs, sont marqués par une dépendance plus forte à la voiture individuelle. Les déplacements motorisés représentent plus de 80% de tous les déplacements. Ce graphique montre aussi une utilisation des transports collectifs plus importante à Cannes et au Cannet ou les transports sont plus développés.

Les lieux de travails excentrés, comme c'est le cas de la technopôle de Sophia Antipolis, sont favorables à l'utilisation de la voiture particulière et induisent des congestions, de la pollution et de nuisances sonores. Le Plan de Déplacement Mobilité doit prendre en compte ces différents enjeux afin d'identifier des propositions adaptées, innovantes et efficaces favorisant le report modal vers d'autres moyens de transports. Sur ces déplacements plus longs l'implication des entreprises dans la recherche d'alternatives est un point important.

- *Comparaison des parts modales du Transport en Commun avec d'autres communes et d'autres communautés d'agglomération*

- Comparaison de Cannes et de communes de tailles relativement similaires

Communes	Part modale des TC	Nombre d'habitants
France	15,7%	
Cannes	13,5%	74 152
Antibes	11,3%	73 798
La Rochelle	11,3%	75 736
Chambéry	15,4%	59 183
Annecy	10,1%	126 419
Bayonne	3,8%	50 589

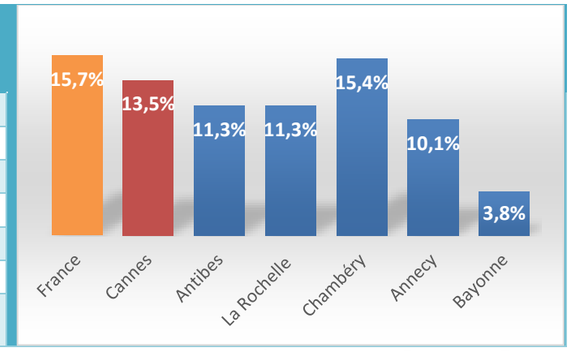


Figure 10 : Comparaison de la part modale des Transports collectifs dans les déplacements Domicile Travail dans différentes villes (Source INSEE 2016)

La part modale de la France comprend les grandes agglomérations et en particulier la région parisienne sur laquelle la part modale des transports collectifs est largement supérieures aux agglomérations de la taille de la CACPL.
La part modale des TC pour se rendre au travail à Cannes est supérieure à celle observée à Antibes ou à La Rochelle. Chambéry, pourtant moins peuplée, a une part modale de TC plus importante que Cannes.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

e.

- Comparaison de la CACPL et d'agglomérations de tailles relativement similaires

Communautés d'agglomération	Part modale des TC	Nombre d'habitants
France	15,7%	
CACPL	10,0%	158 455
CASA	7,7%	175 868
CAPG	4,1%	101 795
CA du Grand Chambéry	10,4%	133 638
CA du Grand Annecy	7,3%	200 322
CA du Pays Basque	3,9%	306 306
CA de La Rochelle	7,2%	168 692
Aire urbaine de Saint Denis	9,9%	204 304
Métropole Nice Côte d'Azur	19,6%	538 769

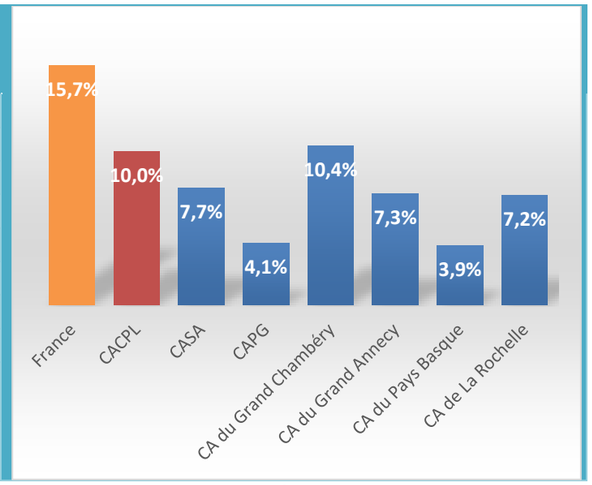


Figure 11 : Comparaison de la part modale des Transports collectifs dans les déplacements Domicile Travail dans différentes communautés d'agglomération (Source INSEE 2016)

En comparaison aux agglomérations alentours (CASA, CAPG), la part modale des transports collectifs pour se rendre au travail est plus élevée dans la CACPL (10% contre 7,7% pour la CASA et 4.1% pour la CAPG). Le territoire de la CACPL, plus proche du littoral et plus dense, se prête mieux à des déplacements en transport en commun et le réseau Palm Bus est plus attractif.

Le taux observé est relativement similaire au taux du Grand Chambéry, territoire regroupant 133 638 habitants contre 158 455 pour la CACPL. Ce taux est plus élevé que de nombreux autres territoires (Grand Annecy, Pays Basque, CA de La Rochelle etc.).

Il semble donc que la part modale du transport collectif sur le territoire soit plutôt dans une moyenne haute des villes de tailles équivalentes en France.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

3.3 Les déplacements domiciles études

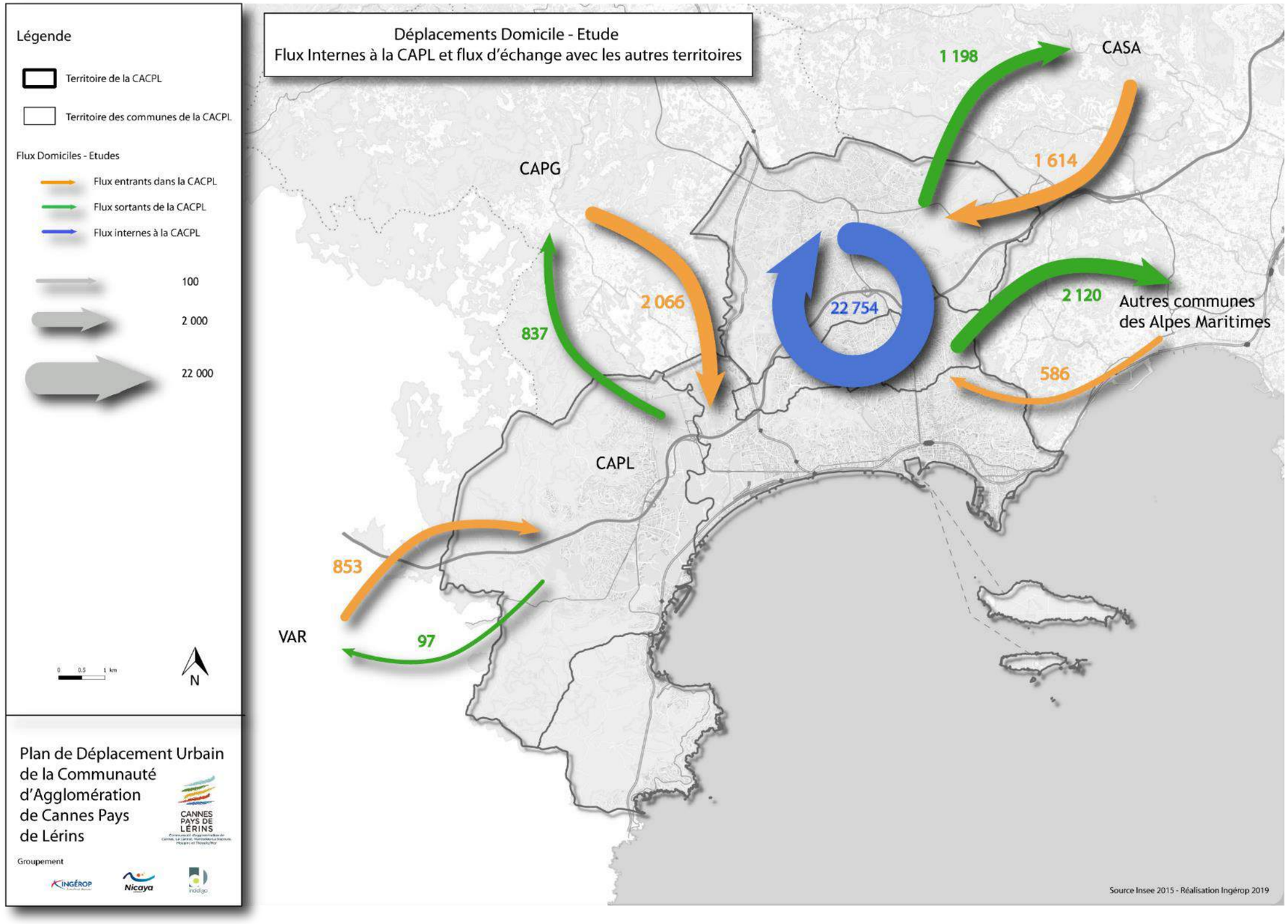
Les flux domiciles-études sont plus faibles que les flux domicile-travail, le nombre d'actif étant plus important que le nombre d'étudiants.

Cette carte montre la forte attractivité de la CACPL pour les habitants du Pays de Grasse. En effet, un grand nombre d'élèves résidents dans la CAPG viennent étudier dans la CACPL (plus de 2 étudiants entrants dans la CACPL pour 1 sortant).

On remarque aussi une forte attractivité des établissements scolaires et universitaires de Nice : 86 % des flux depuis la CACPL vers d'autres communes des Alpes-Maritimes sont des élèves allant étudier à Nice (flux externe le plus élevé).

On observe à nouveau des échanges relativement équilibrés avec la CASA et des échanges très faibles avec le territoire de Var. Certains élèves viennent étudier à Cannes ou Mandelieu-la-Napoule grâce à des lignes scolaires interurbaines, mais très peu d'élèves partent étudier dans le Var.

75% des flux totaux entrants sur le territoire de la CACPL sont dirigés directement vers la commune de Cannes. Cela montre un fort rayonnement des établissements scolaires cannais, au-delà du périmètre de la CACPL.



Carte 31 : Déplacements Domicile - Etude échange avec les autres territoires

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

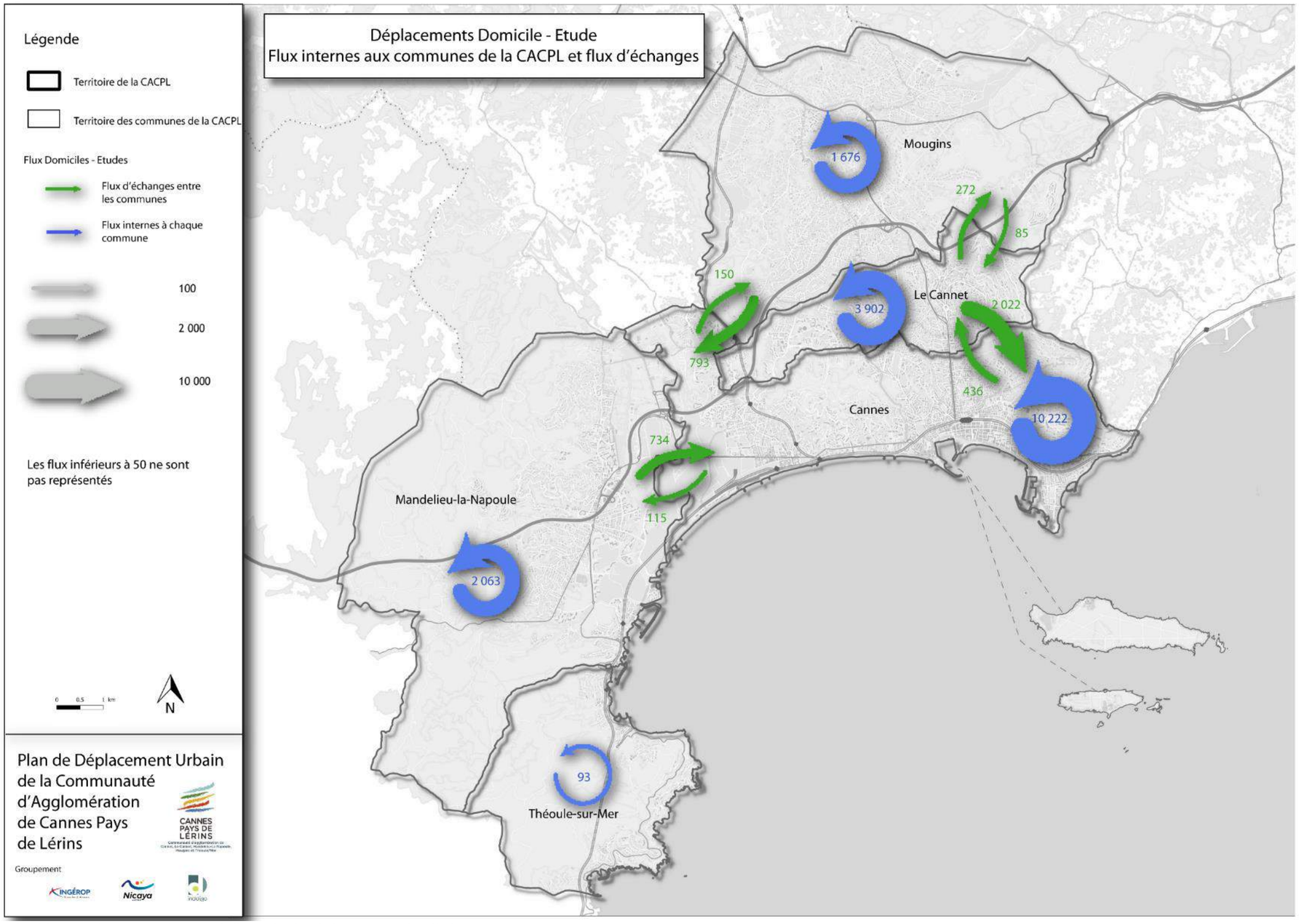
Cette carte montre que les flux d'échanges entre les communes de la CACPL sont relativement faibles. En effet, 80% du total des flux sont des flux internes à chaque commune. Cela signifie que les élèves se déplacent peu d'une commune à l'autre pour leurs études dans la logique de la carte scolaire

Ces déplacements des scolaires internes aux communes sont des cibles importantes pour les modes actifs : vélo et marche à pied. Il est donc primordial de veiller à la bonne accessibilité des établissements :

- Confort des cheminements piétons,
- Sécurisation des accès à vélo.

Parmi les flux d'échanges, 77 % sont des flux entrants dirigés vers Cannes. Cela montre à nouveau une forte attractivité des structures scolaires cannoises.

On observe qu'il n'y a pas d'échanges significatifs entre les communes non limitrophes.



Carte 32 : Déplacements Domicile - Etudes internes au territoire

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

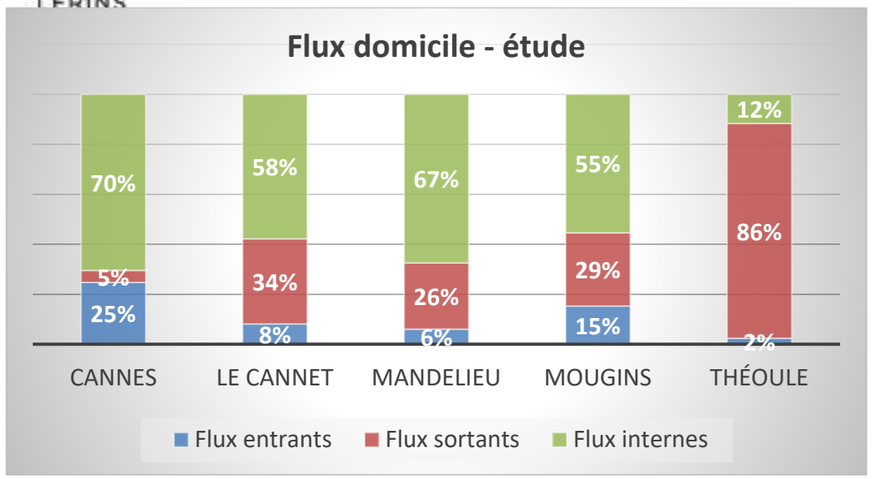


Figure 12 : Répartition des déplacements domicile - étude

Comme pour les déplacements domicile-travail, le graphique suivant permet à nouveau d'identifier la forte attractivité de Cannes tant en termes de flux internes que de flux entrants. Cannes concentre en effet un grand nombre d'école maternelles, primaires, de collèges, de lycées et d'établissements d'études supérieures qui attirent les élèves des communes alentours. Pour Mougins, le Cannet et Mandelieu-la-Napoule, les flux internes sont toujours très importants, et les flux sortants sont supérieurs aux flux entrants. A l'inverse, à Théoule-Sur-Mer où il y a seulement une école maternelle et primaire on observe une majorité de flux sortants.

3.4 Les pratiques de déplacements - Enquête Ménages Déplacements 2009

Publiée en septembre 2011, l'enquête Ménages Déplacements, menée jusqu'en 2009 sur l'ensemble du département des Alpes-Maritimes et quelques communes de l'est du Var, regroupe des données statistiques sur la mobilité des habitants et les flux de déplacements. Une comparaison avec la précédente enquête de 1998 permet de connaitre l'évolution des pratiques. Au moment de sa réalisation, la CACPL n'existe pas encore. Les communes de Cannes, Mandelieu-la-Napoule et Le Cannet appartiennent au SITP de Cannes (Syndicat Intercommunal des transports publics) alors que la commune de Mougins est comprise dans le SMTS (Syndicat Mixte des Transports du Sillages). Ainsi, les communes du territoire ne sont pas toujours analysées ensemble dans la suite de l'analyse.

3.4.1 Poids majoritaire de la voiture dans la répartition modale

En 2009, entre 3,2 et 3,4 déplacements par jour tous modes sont effectués au sein de la CACPL et du Scot ouest. Cette mobilité tout mode est plus forte dans les communes de Cannes, du Cannet et de Mougins et plus faible à Mandelieu-la-Napoule et à Théoule-sur-Mer.

L'usage de la voiture particulière et des deux-roues motorisés reste dominant : 68 % des déplacements des résidents du SCOT Ouest Alpes-Maritimes sont réalisés en véhicules, en tant que conducteur ou passager, ou en deux-roues. En comparaison aux autres territoires, le Scot Ouest fait partie des territoires les plus motorisés des Alpes-Maritimes.
La part des véhicules privés dans l'ensemble des déplacements est d'autant plus importante que l'on s'éloigne du littoral. Ainsi, à Mougins, par exemple, ce taux dépasse 70% des déplacements.

De plus, on note l'importance des déplacements internes par rapport au total des déplacements. C'est en accord avec l'analyse précédente concernant les déplacements Domicile-travail ainsi que le taux d'équipement du territoire.

Le territoire de la CACPL affiche aujourd'hui un taux d'utilisation du vélo assez faible. Au regard des données de mobilité (EMD de 2009 et divers plans de déplacements à proximité), environ 1% des déplacements sont réalisés à vélo. La part modale de la marche à pied est bien plus élevée avec environ 33% des déplacements effectués à pied.

L'usage des transports collectifs dans la CACPL pour les déplacements domicile-travail (10%), deux fois plus élevé que l'usage global dans le SCoT 'Ouest et dans le SITP de Cannes (autour de 5%) met en avant l'effort de desserte des actifs, c'est à dire des secteurs d'emplois, du réseau Palm Bus. IL y a également 7 années d'écart avec les données de l'Insee qui datent de 2016 durant lequel le réseau Palm bus a vu son usage progresser.

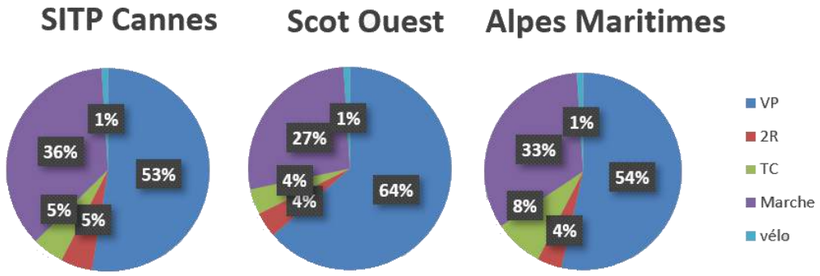
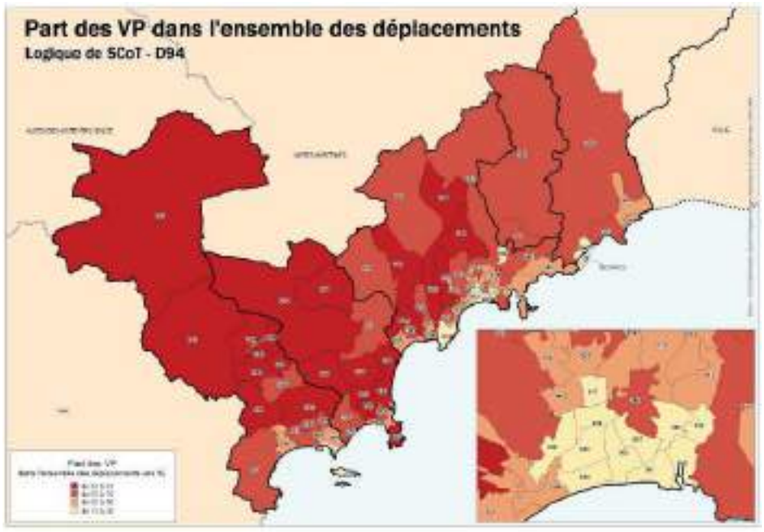


Figure 13 : Répartition modale des déplacements (EMD 2009)



Carte 33 : Part des véhicules privés dans l'ensemble des déplacements – zoom sur la CACPL (EMD 2009)

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

3.4.2 Motifs de déplacements

L'EMD montre que le motif de travail représente 14% des déplacements dans le Scot Ouest. Cette proportion est identique sur tout le territoire du département. A l'échelle du Scot, ce sont ainsi près de quatre déplacements domicile-travail sur cinq qui sont réalisés en voiture ou en deux-roues motorisés.

Le motif achat représente quant à lui 18% des déplacements, ce qui est supérieur à la moyenne des Alpes-Maritimes (16%). La part de la marche à pied pour ce motif est un peu plus élevée sur le SCOT Ouest que dans le reste du territoire des Alpes-Maritimes. Une des explications est le taux plus important de retraités, qui, en plus de se déplacer davantage que les autres pour le motif achat en semaine, se déplacent souvent à pied vers des commerces de proximité (Source SCoT 'Ouest).

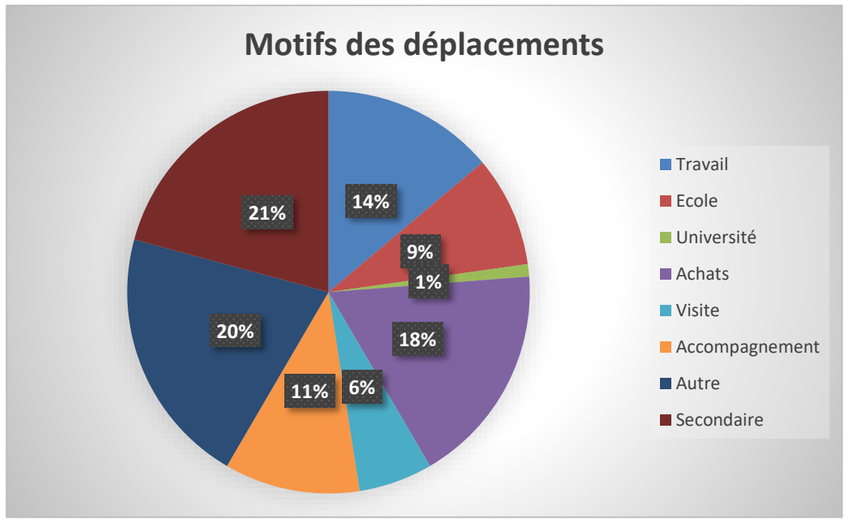


Figure 14 : Répartition des motifs des déplacements dans le Scot Ouest (EMD 2009)

3.4.3 – Analyse des données qualitatives de l'EMD de 2009

L'EMD de 2009 comportait une analyse qualitative sur les conditions de déplacements qui a permis de recueillir l'avis des habitants du territoire.
Les transports ne présentent pas le même degré de préoccupation selon le lieu d'habitation des résidents : il est plus fort à l'échelle du Département sur les territoires du Haut Pays plus isolés en termes d'infrastructures que sur le littoral mieux desservi pour l'intégralité des modes. Les transports sont aujourd'hui au 4e rang de préoccupation (contre le 3e rang en 1998).
Dans les problématiques liées aux transports, les risques d'accidents et le stationnement sont les thèmes qui préoccupent le plus. Ce sont donc des préoccupations liées à la voiture individuelle.

- *Transports en commun*

Plus de la moitié des habitants estime que la desserte s'est améliorée ces dernières années.
La part des usagers déclarant les utiliser régulièrement augmente de 23%, ce qui représente désormais plus d'un quart de la population.
Parmi les utilisateurs 50% affirment opérer un réel choix modal alternatif à la voiture.

- *Vélo*

Plus de la moitié des personnes qui ne l'utilisent pas donnent des raisons d'ordre physiques ou pratiques (âge, incompatibilité avec la longueur de leurs trajets, topographie…).

- *Covoiturage*

Le covoiturage reste une pratique peu utilisée. 20% des actifs déclarent covoiturer, dont 7% régulièrement. 60% des actifs ne trouvent spontanément aucune incitation à changer de pratique.

- *Circulation*

Près d'une personne sur deux pense que les conditions de circulation et de stationnement se sont dégradées dans sa zone d'habitation ce qui rejoint les préoccupations identifiées lors du diagnostic par les responsables politiques.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

4 LES DOCUMENTS CADRES SUR LE TERRITOIRE

4.1 Le Schéma Régional Climat Air Energie.

Le SRCAE de la Région Grand Sud a été arrêté en juillet 2013. Ce document définit les grandes orientations et objectifs notamment en matière de réduction des gaz à effet de serre, de dépendance aux énergies fossiles et de préparation au changement climatique
Pour se donner les moyens d'arriver à ses objectifs, le SRCAE définit **7 orientations** dans le secteur des **transports et de l'urbanisme :**

- 1- Structurer la forme urbaine pour limiter les besoins de déplacements et favoriser l'utilisation des transports alternatifs à la voiture, cet axe mentionne également « Optimiser la logistique urbaine à l'échelle du territoire »
- 2- Développer un maillage adapté de transport en commun de qualité,
- 3- Favoriser le développement des modes de déplacements doux,
- 4- Encourager les pratiques de mobilité responsables
- 5- Optimiser la logistique urbaine
- 6- Réduire les impacts du transport des marchandises en termes de consommation d'énergie et d'émission de GES et polluants
- 7- Favoriser le renouvellement du parc de véhicules économes et peu émissifs.



Figure 15 Les objectifs associés aux orientations du SRCAE

4.2 Le SCoT

La CACPL est en cours de réalisation d'un SCoT commun avec la CAPG. Celui-ci est porté par le syndicat mixte SCoT Ouest. Le projet initié depuis de nombreuses années a redémarré en 2016 et est actuellement en stade de finalisation, le Conseil Syndical a validé le 13 septembre 2019 le projet d'arrêt.

Le SCoT est le document d'urbanisme cadre qui fixe les orientations sur l'urbanisme à long terme sur le territoire. A ce titre, les orientations du présent PDM devront être compatibles avec le SCoT Ouest, et les différents PLU devront se mettre en comptabilité dans un délai de 3 ans.

4.2.1 Le diagnostic du SCoT

- Répartition des émissions de GES

L'analyse des données montre clairement une prédominance du secteur « transport » et du secteur « résidentiel » dans l'émission des GES.
Dans le pays de Lérins, le transport routier génère 62% des émissions de CO^2, 16% de CH^4 (juste derrière l'industrie et le secteur résidentiel) et 51% de N^20.

Le territoire du SCoT 'Ouest est marqué par des difficultés de déplacement liées à l'insuffisance des transports en commun et à la saturation des réseaux ferroviaires et routiers. Il s'inscrit néanmoins dans une dynamique de projets permettant de pallier ces problématiques. On observe une structuration du réseau sur l'axe Est-Ouest sur la Bande Littorale et Nord-Sud vers le Moyen Pays. Les améliorations apportées au réseau de la CACPL ces dernières années en font un réseau de relativement bonne qualité malgré les phénomènes de saturation ou les insuffisances capacitaires.

- *Des déplacements domicile – emploi conséquents*

Les déplacements domicile-travail sont en forte augmentation. Ils sont très nombreux depuis et vers Nice ainsi que vers la CASA (Antibes, Vallauris etc.). Additionnés, ces derniers représentent en effet plus de 70% des flux entrants et plus de 90% des flux sortants. Les flux domicile-travail calculés et représentés dans le diagnostic sont en adéquation avec l'estimation des flux présentés dans le SCoT 'Ouest.



Carte 34 : Accessibilité routière du SCoT 'Ouest

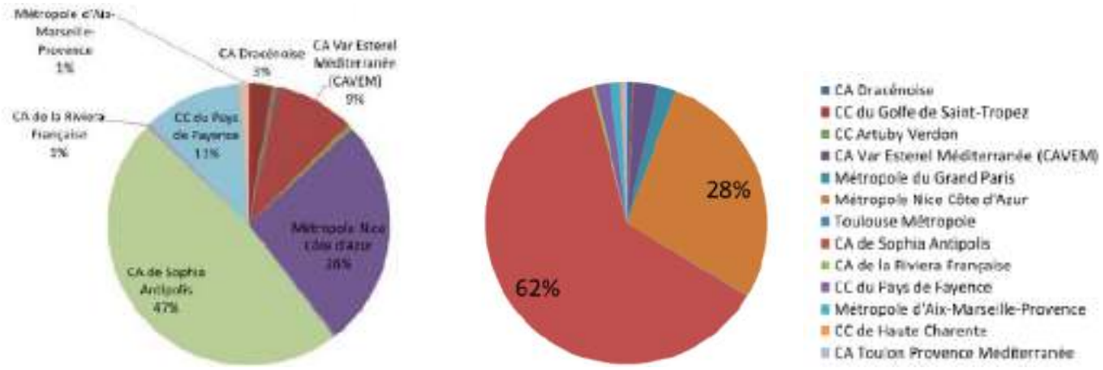


Figure 16 : Flux domicile-travail entrants (à gauche) et sortants (à droite). Source SCoT 'Ouest

- *Les grandes infrastructures de transport du territoire*

Le territoire du SCoT 'Ouest concentre des infrastructures de transports diverses. Elles sont pour la plupart localisées sur le territoire de la CACPL. Ainsi, on observe :

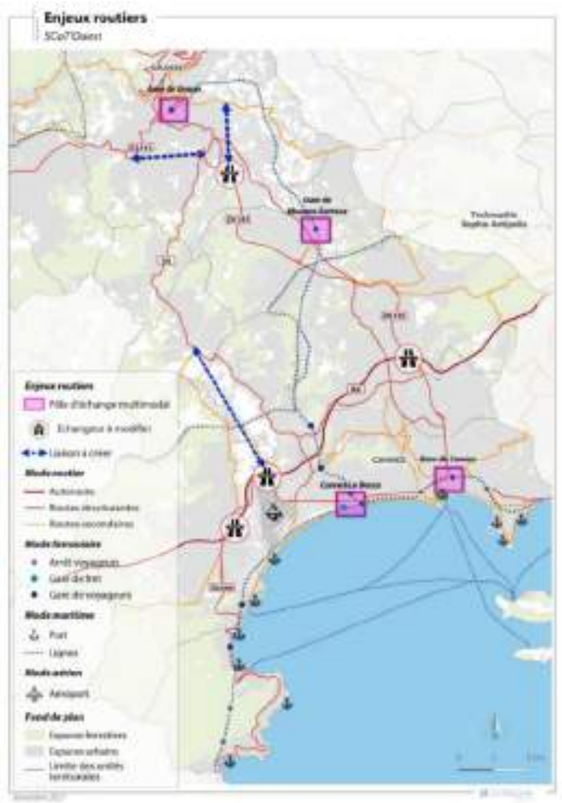
- Une accessibilité aérienne : avec deux aéroports complémentaires, l'aéroport d'affaires de Cannes Mandelieu et la proximité directe (25km de Cannes) de l'aéroport de Nice, 3éme aéroport de France.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- Un réseau ferroviaire saturé, en voie de restructuration. Deux axes ferroviaires (Est/Ouest Marseille/Nice et Nord-Sud Cannes/Grasse) desservent le territoire du Scot et la CACPL. Cependant cette desserte est insuffisante, l'offre TGV est de faible qualité et les réseaux sont saturés. Le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), qui sera progressivement réalisé entre 2022 et 2030 a pour objectif d'améliorer la desserte quotidienne de la région.
- Une offre maritime tournée vers le tourisme et les loisirs. En effet, treize ports de plaisances jalonnent le littoral de la CACPL, avec au total 6 000 places. De plus, des navettes maritimes assurent la liaison entre les ports de Cannes, Mandelieu ou Théoule-sur-Mer, et les îles de Lérins.

- Un réseau routier étoffé mais saturé. L'axe structurant du territoire de la CACPL et du SCoT 'Ouest est l'autoroute A8. Il s'agit à la fois d'un axe de transit et de desserte de la CACPL. Cet axe structurant souffre de saturation en heures de pointes. Des réaménagements des trois échangeurs du territoire sont prévus, ils permettront de mieux répartir les trafics, tout en articulant l'axe Nord-Sud. Un enjeu important est le raccordement de l'échangeur n°41 à la liaison intercommunale de La Siagne qui permettra une nouvelle liaison avec Grasse et une meilleure irrigation de la Basse Vallée de la Siagne.

  Le réseau routier départemental assure les liaisons internes vers les communes et vers Grasse (RD 6185 mais aussi avec les territoires limitrophes (RD35 vers Sophia Antipolis et RD2562 vers le Var).



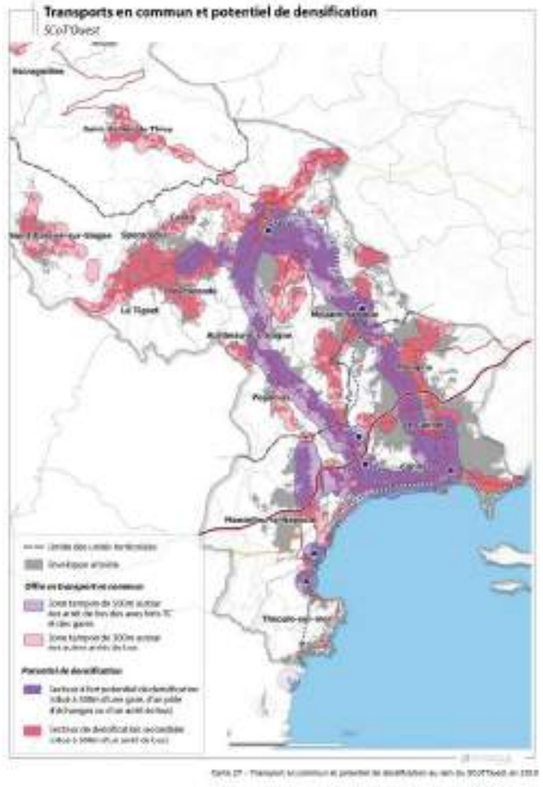
Carte 35 : Enjeux routiers issus du Diagnostic du SCoT 'Ouest

En termes de condition de déplacements routiers le diagnostic du Scot conclut sur le fait que le réseau (national et départemental) est saturé par l'addition des flux de transit, les migrations pendulaires et les déplacements de loisirs. Cette saturation provoque de forts ralentissements et pertes de temps. Les usagers choisissent alors d'emprunter des voies de dessertes locales (itinéraires de shunts) pour éviter les grands axes.

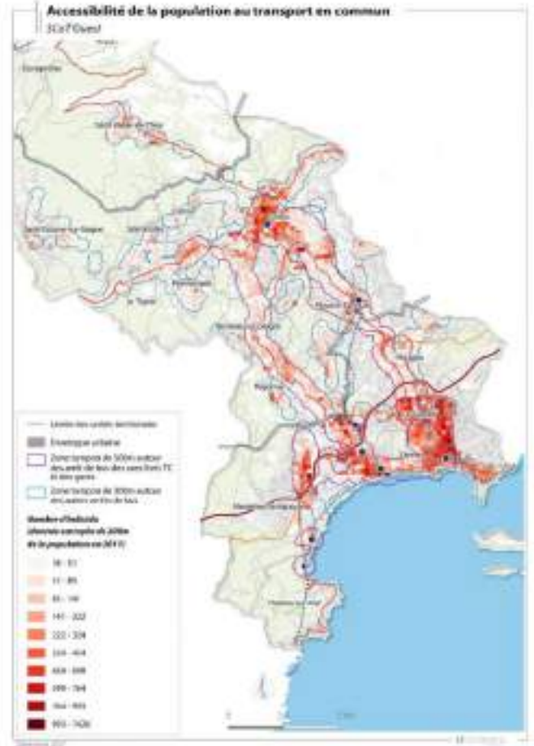
Cependant, ces itinéraires s'effectuent sur des axes qui ne sont pas dimensionnés pour recevoir un fort trafic, avec pour conséquence un impact pour les riverains (sécurité et nuisances). Des réflexions sont donc engagées pour l'amélioration du réseau routier et notamment des accès à l'A8. L'accès à la technopôle de Sophia Antipolis est aussi un enjeu identifié dans le SCoT 'Ouest. En effet, les véhicules se concentrent sur de rares points d'accès, créant de fortes congestions. Le réseau routier de la CACPL est systématiquement congestionné à toutes les heures de pointe, posant aujourd'hui des problèmes d'attractivité du territoire, de sécurité publique et d'impact environnemental (qualité de l'air et le bilan carbone du territoire).

- *Une offre de transports en communs structurante à renforcer*

La ligne Palm Express A, première ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) reliant Mandelieu au Cannet permet aujourd'hui au réseau Palm Bus d'avoir un axe structurant. Cependant, celle-ci elle demeure insuffisante en termes de connexion avec le Nord de la CACPL et le territoire de Grasse où il y a un enjeu fort d'assurer une liaison stratégique entre les deux grands pôles économiques du territoire.
A Grasse, où la congestion est aussi récurrente, un projet d'équipement de BHNS entre la gare SNCF et le centre-ville est à l'étude. En plus de permettre une décongestion des alentours de Cannes, cela permettrait une meilleure structuration et une plus grande attractivité pour les transports Nord-Sud entre la CACPL et Grasse.



Carte 36 : Potentiel de densification à proximité des transports en commun (source SCoT 'Ouest)



Carte 37 : Accessibilité au transport en commun (source SCoT 'Ouest)

En termes d'articulation entre l'urbanisme et le transport le SCoT Ouest identifie à proximité du réseau de transport structurant les secteurs à potentiels de densification.
Un point important pour avoir une cohérence entre l'offre et la demande et ainsi de créer les conditions de développement de lignes de transports collectifs structurantes avec des fréquences importantes.

Afin de réduire la prédominance de la voiture tout en répondant à la forte problématique de densification, le SCoT 'Ouest souhaite exploiter le potentiel de densification à proximité du niveau 1 du réseau de transport collectifs. Cela représente 2 590 hectares principalement sur l'axe Cannes – Grasse.

Le SCoT'Ouest envisage des liaisons maritimes afin d'alléger le trafic terrestre pour les transports urbains entre Cannes et Théoule-sur-Mer, mais aussi à plus large échelle entre Nice et Fréjus-Saint-Raphaël. La CCI doit porter une étude sur ces navettes.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- *Des modes actifs à différentes échelles*

Le territoire de la CACPL se prête plus facilement aux déplacements piétons et cyclistes que le moyen et arrière-pays. La marche à pied représente 27% des déplacements tous modes confondus (EMD 2009) dans le SCoT 'Ouest mais seulement 13% pour les déplacements domicile-travail. 43% de tous les déplacements tous motifs sont effectués à pied à Cannes. On observe une réelle différenciation entre les déplacements quotidiens et les déplacements liés aux loisirs (ou déplacements non contraints)

Malgré le relief parfois très marqué lorsque l'on s'éloigne du littoral, le principal frein à l'usage du vélo évoqué est l'absence de pistes ou d'itinéraires cyclables adaptés et sécurisés. Le réseau de pistes cyclables se développe progressivement. Cependant, il reste insuffisant. De nombreuses discontinuités et l'absence de liaison Est-Ouest sont de réelles faiblesses. De nombreux itinéraires et cyclables sont à l'étude.

- *L'intermodalité, clé de l'efficacité des mobilités*

Le territoire du SCoT 'Ouest compte plusieurs pôles d'échanges multimodaux : pôle multimodal de la gare de Cannes, le pôle de la gare de Cannes La Bocca, les pôles d'échanges multimodaux de Grasse et Mouans-Sartoux,

Le développement de l'intermodalité repose sur une articulation efficace des différents modes de transports au niveau de ces points d'intermodalité avec différents enjeux : la continuité d'itinéraires sécurisés pour les modes actifs, le positionnement judicieux de parking relais, la mise à niveau des transports en commun, la création de haltes ferroviaires etc.

- *Collecte des déchets sur la CACPL*

L'agglomération a transféré sa compétence traitement des déchets dont la gestion déchetteries à deux syndicats :

- UNIVALOM, qui assure le traitement des déchets sur les territoires du Cannet, Mandelieu-la Napoule, Mougins et Théoule-sur-Mer, et exploite les déchèteries du Cannet et de Mougins ainsi que le quai de transfert du Cannet
- SMED, qui assure le traitement des déchets produits sur le territoire de Cannes et exploite la déchèterie et les quais de transfert de cette commune

- *Synthèse des enjeux du diagnostic du SCoT*



Carte 38 : Synthèse des enjeux de mobilités

Les grands enjeux de mobilités du diagnostic SCoT'Ouest

- Routier : Amélioration des points d'échanges avec le réseau autoroutier et liaison Basse Vallée de la Siagne
- Transports collectifs :
  - Créer un réseau TC urbain structurant entre Cannes et Grasse. Structuration de pôles d'échanges optimisant les conditions d'intermodalité
  - Améliorer les liaisons avec Sophia Antipolis en améliorant notamment l'intermodalité.
- Modes actifs : Renforcer les rabattements vers les principaux pôles d'échanges, Aménagement de l'Eurovéloroute 8.

4.2.2 Le PADD

- *Synthèse du contenu du Document*

Le PADD identifie les grands axes d'aménagement et de développement du territoire. Ceux-ci articulent les problématiques d'aménagement urbain avec celles de déplacements, le transport de marchandises n'est pas directement indiqué au niveau du PADD. Le DOO repart des grands axes d'aménagements pour les décliner en orientations opérationnelles

- *Axe 1.1 la qualité de vie comme facteur d'attractivité du territoire.*

<u>1B- Articuler emploi et habitat pour abaisser le besoin de déplacements</u>

L'agglomération de Cannes restera un moteur de création d'emplois nouveaux d'ici 2040. Cela permettra de garantir le maintien d'un ratio élevé d'emplois au regard du nombre d'actifs occupés sur le secteur. La localisation réfléchie de ces nouveaux emplois, en corrélation avec les zones d'habitations actuelles et futures permettra de limiter les besoins en déplacements et notamment ceux en mode motorisé individuel. Le quartier autour de la nouvelle gare TGV est particulièrement identifié au niveau de cette articulation.

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

1C- Protéger durablement les valeurs d'un espace rare et contraint

Le SCoT propose la mise en œuvre de grandes opérations de renouvellement urbain localisées autour des grands axes et des entrées de ville avec notamment sur la CACPL :

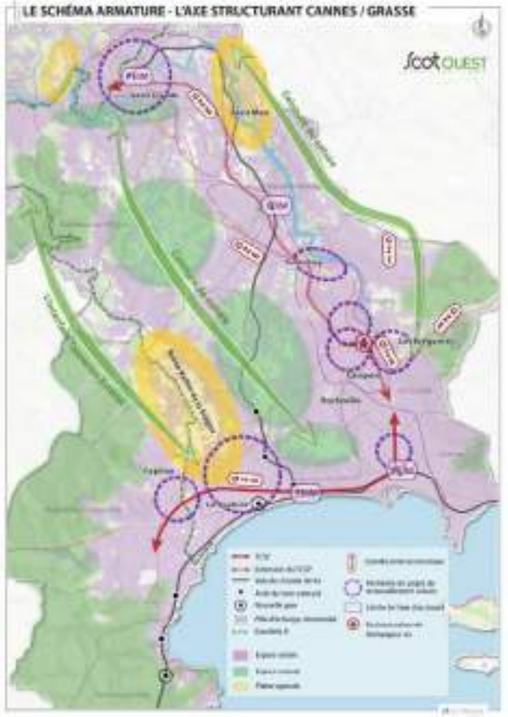
- Le projet de Cannes Grand Ouest autour de l'arrivée de la future Gare LNPCA.
- La finalisation de Mandelieu Centre-Ville.
- Le projet d'écoquartier de Rocheville au Cannet.
- La revalorisation de Mougins Nord et Sud – entrées RD 6085 et Mougins Cœur de Ville.

- *Axe 1.2 Construire des axes de développement structurants capables d'organiser la croissance*

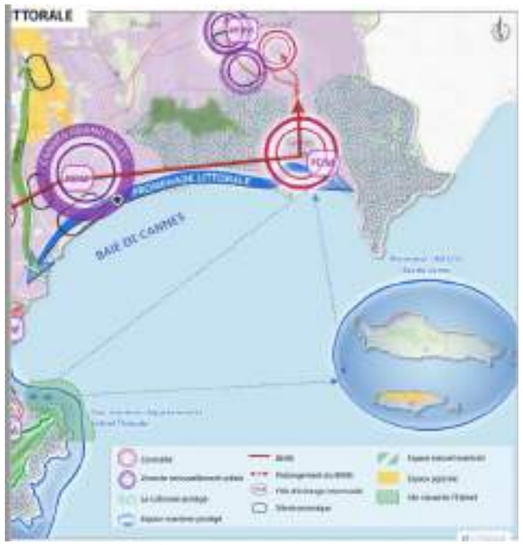
Cinq grands espaces de projet au sein du SCoT 'Ouest, à la fois complémentaires entre eux et s'adossant à des problématiques spécifiques et partagés constituent un schéma armature permettant la cohérence territoriale. La CACPL est concernée par trois de ces cinq grands espaces.

2A - L'axe structurant Cannes – Grasse

L'axe Cannes-Grasse forme un vaste corridor nord-sud de plus de 200 000 habitants et réunissant des centralités et des fonctions importantes à l'échelle de la région.
Cependant, le SCoT n'entend pas y généraliser des intensités fortes d'urbanisation avec la protection et la mise en valeur attendue et exigée des centralités de plus petites échelles qui la compose comme les centres villages de Mouans-Sartoux et Mougins, ainsi que les espaces résidentiels et de patrimoine du Cannet et de Cannes.
Le SCoT souhaite accentuer l'offre de mobilité nord-sud et coupler au sein de chaque Pôle d'Echange Multimodal les deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service ainsi que le cadencement de la voie ferrée Cannes-Grasse qui a vocation à terme, à prendre une configuration de Tram-Train.



Carte 39 : Schéma armature – Axe structurant Cannes / Grasse



Carte 40 : Schéma Armature – Ville Littorale

2C – La Ville Littorale

La configuration de la baie de Cannes confère un caractère d'unité de grande ville littorale à l'agglomération Cannoise. Concernant les transports et les déplacements, les objectifs sont les suivants :

- Mettre au profit des mobilités nouvelles l'Eurovéloroute n°8 et la grande promenade littorale, un futur vaste espace public de près de 15 km allant de la Pointe Croisette à la Pointe de l'Aiguille,
- Créer 3 grands Pôles d'Echanges Multimodaux permettant de valoriser le TER Littoral avec une montée du cadencement aux heures de pointe.

2D – La basse Vallée de la Siagne

La Basse vallée de la Siagne, située à la fois sur le territoire de la CACPL et de la CAPG, est actuellement un espace segmenté, manquant d'unité et de cohérence. Le SCoT 'Ouest propose un parti d'aménagement global et structurant afin de lui redonner de l'unité et de l'attractivité paysagère. En termes de mobilité, il s'agit donc sur cet espace de valoriser la trame viaire rurale et l'Eurovéloroute n°8 afin d'en renforcer l'accès pour plus d''attractivité notamment grâce à des espaces de loisirs et de naturels.

- *Axe 2.2 Protéger les valeurs fondatrices du territoire – son environnement, ses milieux et ses paysages*

2A- Constituer une trame verte et bleue à forte intensité écologique

Concilier préservation et fréquentation des grands poumons naturels. Développer les liens entre trame verte et bleue urbaine et déplacements doux, afin de créer des cheminements continus, paysagés et agréables.



Carte 41 : Basse vallée de la Siagne

2B- Préserver les espaces marins et protéger les paysages littoraux

Améliorer les conditions des rotations maritimes entre la Ville Littorale et les Iles de Lérins (pontons d'accueil, embarcadères…). Réflexion sur la fréquentation touristique sobre sur les iles de Lérins.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

4.2.3 Orientations et objectifs du DOO concernant les transports et mobilités

Le DOO focalise ses orientations en termes de transports et déplacements sur la mobilité durable dans son 4ème axe. Celui-ci est articulé autour de 5 grands objectifs à l'horizon 20 ans, la partie suivante liste les orientations qui concernent la CACPL.

- *A - Renforcer l'accessibilité régionale de l'ouest des Alpes-Maritimes*

- Orientation 4A1 - Une nouvelle desserte ferroviaire offrant de nouvelles perspectives de grande intermodalité. Aménager le territoire autour de la ligne nouvelle Provence Cote d'Azur. La gare de la Bocca, nouvelle gare voyageur et pôle intermodal,

- Orientation 4A2 - Désaturer les échangeurs autoroutiers et les entrées de Sophia-Antipolis. Plan de mobilité des salariés points intermodaux en lien avec les échangeurs 41 et 42,

- Orientation 4A3 : Renforcer les conditions d'intégration environnementales de la plateforme de l'aéroport Cannes-Mandelieu,

- Orientation 4A4 L'intégration de l'Eurovéloroute 8 et mise en place de points d'intermodalité en lien avec cette dorsale modes doux.

B- Coordonner l'offre de mobilité publique

- Orientation 4B1 Les mobilité structurantes du SCoT 'Ouest. Le SCoT ouest identifie les liaisons structurantes des 3 modes.
  - Sur le transport collectif : création du BHNS Cannes - Mougins centre - Mouans centre, du BHNS Cannes - la Bocca - Tourrades - Mandelieu CV – Minelle et d'un couloir réservé en HPM & HPS sur l'A8 pour les transports collectifs.
  - Sur les modes actifs : Cannes Croisette - la Napoule ; Euro Vélo Route 8 - BVS - Siagne
  - Sur le réseau routier : création d'une nouvelle sortie (43) et réaménagement de la sortie 42 de l'autoroute A8
- Orientation 4B2 Les mobilités principales du SCoT'Ouest. La création de liaison principale concerne uniquement les modes actifs. Il s'agit de développer l'axe Mandelieu Centre-ville – Capitoul – Graveliers.
- Orientation 4B3 La stratégie pour une mobilité efficace. Le SCoT laisse la possibilité de réflexion pour la création d'une seule AOM permettant d'unifier les réseaux de transport. Il structure également les développements urbains et de mobilité prioritairement autour de l'axe Cannes-Grasse.

C- Soutenir le développement des pratiques et des services de mobilités alternatives et émergeantes

- Orientation 4C Des écomobilités au cœur des projets et des documents d'urbanisme. Les PDM sur le territoire du SCoT devront préciser la pacification des axes routiers, et les mesures pour développer et suivre l'offre en stationnement pour les vélos.

D- Coordonner développement urbain et grandes infrastructures de mobilité

- Orientation 4D1 Liste des points d'interconnexion de niveau 1 et des périmètres d'aménagement prioritaires autour des grands équipements de mobilité
  - Points d'aménagements prioritaires sur la CACPL (Cannes gare SNCF, Cannes gare LNPCA, Mougins – haut du Campon Churchill – sortie 42, Mandelieu Tourrades)
  - Points d'interconnexion de niveau 1 sur la CACPL : Gare SNCF Théoule-Sur-Mer village - la Napoule – Cannes Marchandises LNPCA - Cannes la Bocca - Cannes centre, BHNS Cannes Centre - la Bocca - Tourrades – Mandelieu les Termes - Mandelieu Minelle. BHNS Cannes - le Cannet Centre-ville, BHNS Cannes - le Cannet Rocheville - le Cannet Campelières - Mougins RD 6085 - Mougins Tournamy - Mougins Saint Martin

- Orientation 4D2 Cohérence territoriale entre réseau de transport et documents d'urbanisme. Un des points importants est d'engager la réduction du besoin en stationnement autour des points d'interconnexion de niveau 1 grâce au fort niveau d'accessibilité intermodale.

- Orientation 4D3 Intégration des nouvelles capacités d'accueil avec l'offre de mobilités du SCoT 'Ouest

E- Doter le Scot 'Ouest d'une logistique multimodale

- Orientation 4E1 : la création des Centres de Distribution Urbaine. La redistribution des bien e-commerce et approvisionnement commercial est prévue par la création de CDU afin de limiter au maximum l'accès des poids lourds en centre-ville. Ces CDU :
  - Représentent des centralités urbaines ou des regroupements de centralités urbaines
  - Sont soit combinés, soit proches des points d'interconnexion de niveau 1 (par exemple, le site Cannes Marchandises sur la bande littorale), afin que la logistique du dernier kilomètre s'imbrique à terme avec le réseau de transport public (Bus-Cargo, navettes autonomes, vélos cargos...)
  - Accueillent les mobilités autonomes et zéro-carbone et centralisent les fonctions supports du dernier kilomètre.

  Des centres secondaires de distribution urbaine sont également planifiés par les mêmes documents, localisés si possible au croisement de points d'interconnexion de niveau 1 pour limiter les déplacements aussi bien professionnels que domestiques.

- Orientation 4E2 : La mise en place de plateformes logistiques thématisées. Les Plans de Déplacements Urbains organisent les réservations nécessaires aux économies locales afin que les entreprises ou les grandes manifestations (notamment l'évènementiel de la Bande Littorale) bénéficient de solutions sûres, pratiques et avantageuses pour leurs activités. Les plateformes logistiques couvrent à terme les grands secteurs de l'économie du Scot 'Ouest, avec pour ordre de priorité l'événementiel du bassin cannois et l'industrie des Arômes et des Parfums du Pays de Grasse, le nautisme et l'agriculture, le spatial et l'économie créative. Les documents d'urbanisme les matérialisent ou les prévoient dans leurs documents graphiques :
  - A proximité des sorties autoroutières ou de la liaison Cannes-Grasse
  - Dans le cadre de la restructuration des zones d'activités existantes, au sein des grandes opérations de renouvellement urbain ou au sein des urbanisations nouvelles économiques

- Orientation 4E3 : Le déploiement de la micro-logistique et de la distribution décentralisée. Ce paragraphe mentionne la nécessité de mettre en place un réseau de distribution efficient d'ici 20 ans, à cause notamment de l'accroissement du e-commerce et du coût croissant de l'énergie. Cet enjeu est particulièrement important pour le Haut Pays qui est moyennement accessible et dont les coûts d'acheminement sont importants, en raison des grandes distances à parcourir.
  Les Plans de mobilité permettent de mettre en place par entité territoriale du SCoT un réseau de consignes de distribution décentralisée de la logistique commerciale, notamment au sein de tous les points d'interconnexion de niveaux 1 et 2.
  Dans les villages, les documents d'urbanisme facilitent le stationnement autour des points relais qui servent à la distribution décentralisée à leur échelle locale.
  Enfin, les documents d'urbanisme peuvent prévoir dans leurs schémas d'aménagement de renouvellement urbain, d'urbanisation nouvelle et dans les PDM :

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- Les aires de livraison des services de distribution du fret domestique
- Eventuellement des points de collecte et retrait en entrée d'opération permettant d'agrandir le réseau des consignes de distribution

4.3 Les documents d'urbanisme locaux

Sur le territoire de la CACPL seules 3 communes ont adopté leur PLU, Cannes, Mougins et Mandelieu-la-Napoule. Pour les communes de Théoule-sur-Mer et le Cannet le PLU est en cours d'élaboration et ce sont actuellement les règles d'urbanisme générales qui s'appliquent.

4.3.1 PLU de Cannes

Le PLU de Cannes a été approuvé en 2005, une révision générale a été finalisée fin 2019.

Sur les déplacements le diagnostic du PLU identifie différents points de congestions au niveau du centre-ville et le l'entrée Ouest A8/ Tourages, du secteur aéroport et des plages ; L'axe Est-Ouest des rues Francis Tonner / Docteur Picaud est également congestionné avec l'enjeu de couverture de la voirie ferrée.

Concernant le stationnement il est identifié 9200 places payantes réparties ainsi : 7000 places en parcs souterrains et 2200 places en stationnement payant sur voirie organisées en 3 zones tarifaires. De plus, afin de répondre à une demande croissante plus de 2320 places de stationnements sur voirie ont été créées pour les deux roues motorisés. La ville de Cannes a également mis en œuvre une tarification en faveur des actifs au tarif de 1,5€/jour dans les zones jaunes. La ville de Cannes a le projet de mettre en œuvre un système de stationnement intelligent ayant pour enjeu de mieux identifier les places disponibles. Il est également noté le besoin de renforcer les contrôles et les verbalisations.

Deux projets routiers sont identifiés sur les échangeurs situés sur et à proximité de la commune :

- Echangeur 41 : La Bocca : Création d'une nouvelle bretelle d'entrée de l'autoroute depuis le centre commercial,
- Echangeur 42 : Elargissement de la bretelle de sortie et mise à 3 voies de l'ouvrage de franchissement de l'A8.

Le diagnostic identifie également le besoin de renforcer les dessertes en transport collectif au niveau des zones d'activités, des mesures ont déjà été mises en œuvre au niveau de la ZAE de la Roubine.

Différentes pistes de réflexions en faveur des nouvelles mobilités sont évoquées :

- La multiplication des espaces de stationnement et des voies de covoiturage,
- La mise en œuvre de plan de mobilité, A ce titre là le PDE initié par Thalès depuis plusieurs années est un bon exemple
- L'amélioration des conditions de services pour les taxis
- Le développement de services de transport à la demande.

<u>Les orientations du PADD</u>

Les orientations à l'horizon 2027 sur la commune de Cannes concernent deux axes complémentaires :

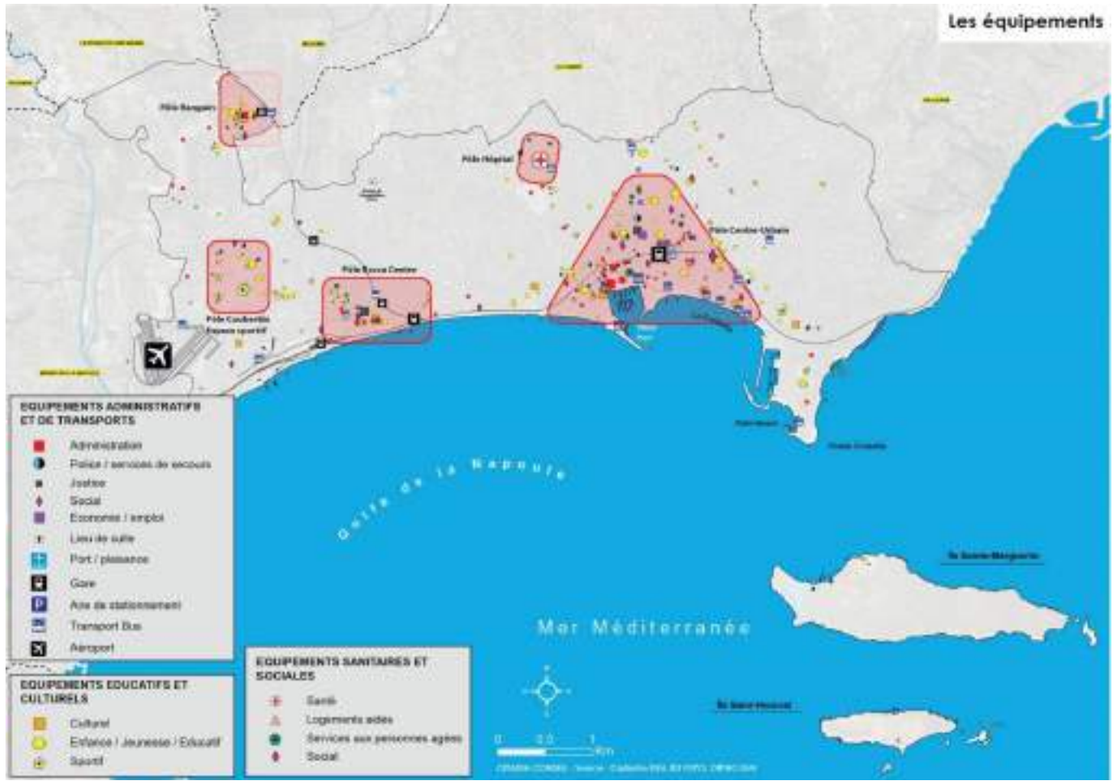
- 1 La protection et la valorisation d'un cadre de vie d'exception et d'un territoire « authentique » pour valoriser l'identité de Cannes et développer l'attractivité urbaine de la cité,
- 2 L'affirmation du rang économique et social de la ville, ville à taille humaine et à dimension internationale.

En complément du travail de recomposition urbaine et de revitalisation du quartier Bocca centre, les quartiers Ranguin, Les Tourrades, la Roubine et Prado-République sont également identifiés comme étant à enjeu en termes de renouvellement urbain.

Axe C : Une mobilité facilitée pour mieux se déplacer

Orientation 13 : Faire de l'accessibilité et de la mobilité un enjeu de compétition économique du territoire :

- Réorganiser l'ensemble de la chaîne des mobilités du Grand Cannes autour du réseau Palm Bus et de la future gare ferroviaire structurante de la Bocca-Cannes Marchandises nouvelle porte d'entrée de la Côte d'Azur.
- Organiser une intermodalité forte combinant mobilités collectives publiques et dispositifs de mobilité individuelle, autour des points d'échanges du réseau ferroviaire et des transports en commun,
- Apporter des solutions nouvelles aux déplacements Est-Ouest et Nord-Sud en complétant le réseau routier et en proposant des itinéraires alternatifs,
- Reconnaître les grands axes de transports en commun comme axes prioritaires pour le renouvellement urbain,
- Créer des parkings relais et faciliter la mutualisation du stationnement,
- Organiser la logistique urbaine pour améliorer le fonctionnement des activités économiques tout en limitant les nuisances liées au transport et à la livraison des marchandises,
- Expérimenter les déplacements par la voie maritime pour le public.



Carte 42 : Equipements – ville de Cannes – Source Diagnostic PLU

Orientation 14 : Favoriser les mobilités douces et aménager en conséquence les cheminements au sein des quartiers.

- Recomposer le profil de certains axes routiers structurants afin d'intégrer de nouveaux itinéraires modes doux et faciliter les liaisons entre les centralités de quartiers et le centre-ville.
- Utiliser la nouvelle trame verte et bleue au profit d'itinéraires modes doux permettant au sein de chaque quartier d'offrir de nouveaux espaces de qualité

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- Transformer le littoral cannois en itinéraire modes doux privilégié entre Pointe-Croisette et la Bocca
- Soutenir une politique volontariste de stationnement public de proximité dans chaque quartier et au sein de chaque opération d'aménagement avec un effort particulier mené sur le stationnement et la mise en sécurité des écomobilités.

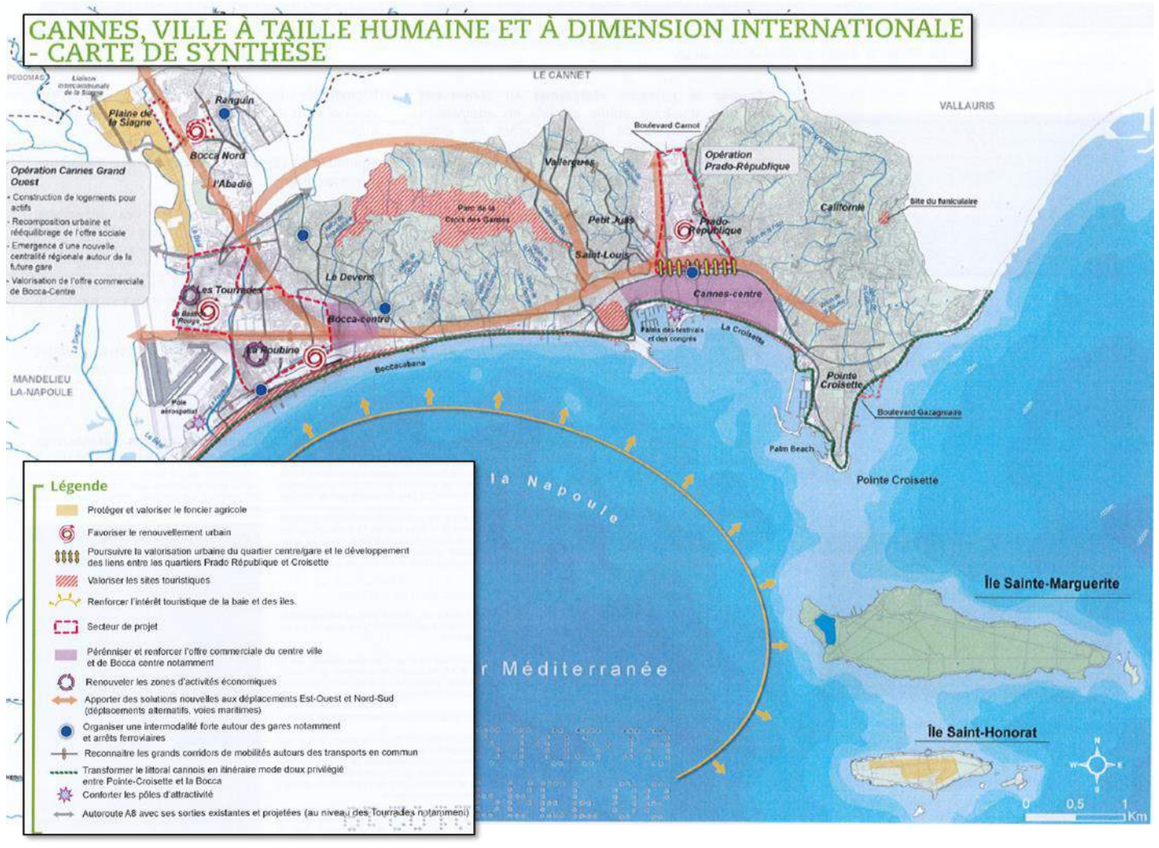
Les déplacements doux sont également traités dans les axes : B Cannes la ville Durable Méditerranéenne ; et C Un patrimoine en héritage qui forge l'identité cannoise

Orientation 4 : Veiller à la performance environnementale dans les projets de construction et d'aménagement :

- Agir contre les pollutions en développant des modes de déplacements doux autour d'un réseau d'axes prioritaires comme par exemple la piste cyclable européenne Eurovéloroute 8 »,
- Lutter contre le bruit en ville avec la promotion des modes de déplacements silencieux : véhicules électriques, modes actifs (marche, vélo).

Orientation 5 : Sauvegarder et valoriser les composantes urbaines et architecturales

- Poursuivre la mise en valeur d'un bord de mer prestigieux en proposant une continuité de promenade confortable depuis la pointe croisette jusqu'à la Bocca,
- Faciliter les accès aux plages, notamment à la Bocca en solutionnant les coupures et les obstacles actuels entre le quartier et son littoral.



Carte 43 Synthèse des orientations d'aménagements du PADD du PLU de Cannes

- *Agenda 21*

L'agenda 21 de la commune reprend les objectifs du PCAET. L'Axe 3 de l'agenda 21mentionne l'objectif « Optimiser la livraison de marchandises en ville » afin de faire de Cannes une Smart City.
Les actions à venir en lien avec la logistique de marchandises comprennent la meilleure gestion des aires de livraison et la réflexion à un espace dédié à la logistique urbaine. Le souhait de poursuivre l'aménagement d'une cité des entreprises à la Bastide Rouge ainsi que d'aménager une nouvelle zone d'activité économique entre la Roubine et Francis Tonner à La Bocca auront certainement des impacts sur l'organisation des livraisons de marchandises.

L'action 24 concerne l'optimisation de la livraison de marchandises en ville. Cette action comprend un diagnostic sur les livraisons de marchandises, l'implantation de capteurs pour fluidifier l'occupation des aires de livraison, et la réflexion sur l'implantation d'un espace logistique urbain.

4.3.2 PLU de Mougins

Le PLU de Mougins a été approuvé en 2010 et il a fait depuis l'objet de différentes procédures de modifications et d'une révision simplifiée. Lors de l'approbation du PLU la Communes de Mougins ne faisait pas partie de la CACPL et était desservie par le réseau de transport collectif Sillage.

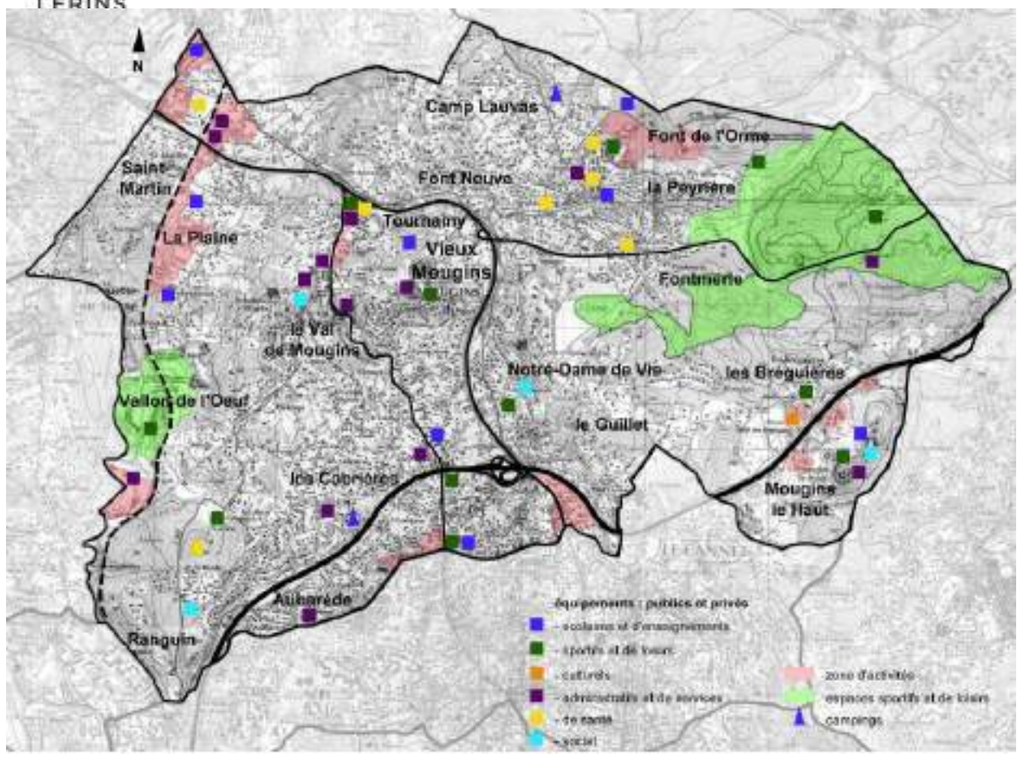
En termes de problématique de mobilité le PLU indique que les différents comptages réalisés par la DDE montrent des hausses importantes du trafic notamment sur la RN85 et la pénétrante Grasse-Mougins (+7%) par an. La commune de Mougins est caractérisée par une situation de transit. Les principaux enjeux de mobilité du diagnostic sont en lien avec les voiries structurantes qui la traversent.

- Réduction sonore des abords de l'A8 et de la pénétrante,
- Requalification de la voirie sur la Val Tournamy,
- Requalification urbaine et création de stationnements sur le Val Mougins.

De plus, le diagnostic identifie des besoins en termes de desserte en transport collectif :

- Améliorer les liaisons à l'échelle du pôle métropolitain Cannes/Grasse, Cannes/Sophia, Grasse Sophia. Le besoin d'avoir en moyenne un bus toutes les 20 minutes.
- Faire aboutir le projet d'une Halte TER sur la commune de Mougin (Ligne Cannes-Grasse).

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



Carte 44 : Localisation des équipements, Rapport de présentation PLU de Mougins

En termes de déplacements le PADD identifie

- Le besoin de valoriser le réseau de voiries existantes via la mise en valeur du réseau secondaire et la réduction des vitesses de circulation. De plus il est noté l'enjeu de limiter l'usage de l'automobile pour les déplacements inter quartiers et dans le centre historique.
- Le besoin de compléter l'offre de stationnement en périphérie des centres urbanisés via la création de places de stationnements hors voirie (Vieux Village, Tournamy, Val Mougins, Saint Martin). Le développement de places sur voiries au niveau de Mougins le Haut, le chemin la Plaine et la RN85. Il est noté l'enjeu d'amélioration des voiries existantes et de sécurisation de la circulation,
- La préservation de la « commune jardin » passe par le renforcement des liaison piétonnes et cyclables notamment sur les axes de grande circulation. A ce titre là un plan de circulation a été réalisé au moment de l'approbation du PLU. De plus les différents franchissements et proximités d'établissements scolaires devront être particulièrement sécurisés.

En complément du PLU la commune de Mougins a démarré fin 2019 une réflexion locale sur la mobilité.

4.3.3 PLU de Mandelieu

Le PLU de Mandelieu a été approuvé fin 2018.
En matière de déplacements le diagnostic du PLU de Mandelieu identifie l'impact d'une autoroute en centre-ville qui a deux répercussions majeures :

- D'une part la création d'une rupture Nord/Sud sur la commune,
- D'autre part l'échangeur qui débouche directement sur le centre-ville apporte de la congestion.

Il est également spécifié l'importance du centre commercial du Géant/Casino qui a une zone de chalandise importante et qui impacte le trafic sur la RD6007.

Le PADD du PLU de Mandelieu pose les principes de conserver une qualité de vie importante au travers du confortement de la « ville jardin ». L'aménagement de ce type d'urbanisme implique des espaces verts et de circulations douces importants, ainsi l'axe 3 porte sur le principe de développer une ville des écomobilités.

L'engagement pour la ville jardin – les écomobilités comme qualité de vie dans les déplacements :

- Ville des écomobilités : Deux grands itinéraires à développer en priorité sur les deux axes de la Siagne et du Riou de l'Argentière,
- Le bord de mer axe doux prioritaire pour préserver l'ambiance balnéaire et expérimenter des écomobilités électriques innovantes,
- Assurer des continuités piétonnes et modes doux au sein de centralités pour les connecter aux grands équipements publics et desservir les cœurs de quartier,
- Développer des espaces verts et des espaces publics.

Un projet d'urbanisme conçu en cohérence avec l'offre de transport public :

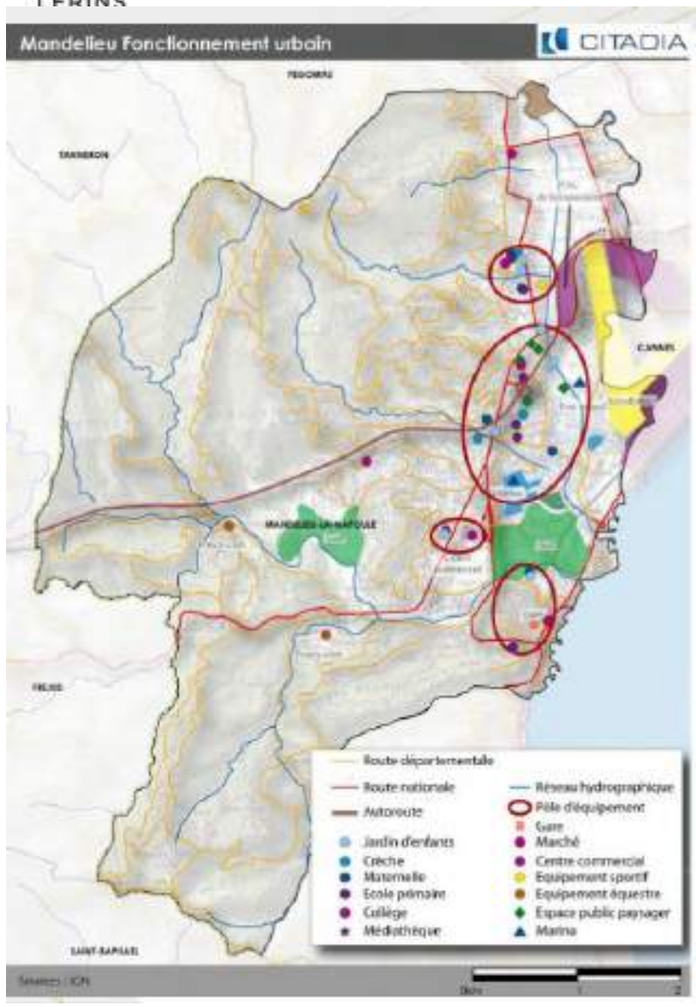
- Subordonner le développement des quartiers à l'existence d'un réseau de transport en commun,
- Renforcer l'offre de transport collectif vers les quartiers Capitou et Graveliers,
- Réaliser une seconde séquence de BHNS entre la ligne principale de l'agglomération et le triangle de Minelle.

Une politique de stationnement volontariste et investie dans la promotion des mobilités non polluantes
Améliorer l'offre de stationnement pour récupérer l'espace public au profit des habitants :

- Maintien des exigences actuelles pour le ratio de stationnement automobile, renforcer les attentes pour le stationnement des écomobilités ;
- La perspective de réaliser de nouveaux parcs de stationnement publics mettant l'accent sur l'accueil et le rechargement des véhicules électriques ;
- Le positionnement de parcs relais en amont de l'agglomération qui seront une nouvelle réponse pour les stationnements domicile travail au profit des autres usages (commerces, culturels, sportifs, administrations…).

En complément, la commune de Mandelieu-la-Napoule a initié en 2019 une étude sur la circulation et le stationnement sur son territoire avec la réalisation d'une importante enquête stationnement.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



Carte 45 : Fonctionnement urbain, Rapport de présentation PLU de Mandelieu

4.3.4 Le PLU du Cannet

Le PLU du Cannet est en cours d'élaboration. Le PADD a déjà été rédigé et permet de comprendre les grands axes d'aménagements sur la commune. En termes d'urbanisme Le Cannet se caractérise par une forte densité (la plus forte de la région Grand Sud) et la faiblesse de l'espace disponible. Afin de favoriser un développement urbain équilibré il est noté la volonté de densifier sur les principaux axes de circulation et en lien avec les projets de transport collectifs.
Le principal projet urbain déjà fortement engagé se situe au niveau de l'écoquartier de Rocheville qui se caractérise notamment par une politique de diversité des fonctions sur le quartier.

L'enjeu 12 du PADD est de répondre aux besoins de mobilité différents points sont évoqués :

- Favoriser la baisse des obligations de déplacements notamment au travers de la mixité urbaine,
- Mettre en valeur le réseau des anciens chemins agricoles, reconquérir les cheminements piétons dans l'espace urbain,
- Partager de façon plus harmonieuse l'espace cannetan, améliorer les conditions de déplacements des deux roues et piétons,
- Profiter des opérations de renouvellement urbain pour développer des promenades piétonnes et des espaces de rencontre. Prévoir des trottoirs largement dimensionnés et des aménagements adaptés pour les PMR,
- Favoriser la mise en œuvre des actions du PDM,
- Etudier la création de parcs relais à proximité de la RD809 en lien avec l'axe Nord Sud du BHNS

Il ressort que l'amélioration des conditions de marche à pied est une action bien identifiée dans le PADD du Cannet que ce soit par la reconquête des anciens chemins agricoles ou en leur offrant plus d'espace sur la voie publique.

4.3.5 Les PDM des agglomérations voisines

Le diagnostic territorial a montré l'importance des échanges entre les communautés d'agglomération de Sophia Antipolis et de Grasse avec notre territoire. Ces trois intercommunalités ont constitué une entité de travail commune, le pôle métropolitain, qui a pour enjeux de mener des réflexions et actions communes aux trois agglomérations.
Une partie de ces actions porte sur la mobilité, ainsi 3 actions ont déjà été portées

- Mise en œuvre de bornes de recharges électrique WIZZ, 95 bornes à l'échelle du pôle métropolitain
- Mise en œuvre d'un outil d'information multimodale commun aux trois agglomérations : le compagnon de mobilité. Avec intégration des horaires et données en temps réel des 3 réseaux urbains : Envibus, Palmbus et Sillages. Et des extensions prévues de l'outil à court terme (Réseau interurbain, covoiturage …)
- Elaboration d'un schéma métropolitain des itinéraires cyclables structurants,

- *Le PDM de la CASA*

Le PDM de la CASA arrêté en décembre 2019 a été marquée par une étape importante de concertation sur les actions envisagées du PDM. Lors de cette étape la CASA a proposé de travailler autour de 10 grands axes qui concernent les usages de déplacements dont les 3 premiers visent à accompagner les changements de comportement. Les 6 autres portent sur la poursuite des efforts d'amélioration des équipements et infrastructures permettant de diminuer le trafic automobile enfin le dernier axe porte sur l'innovation.

Axe 1 : Assurer le conseil en mobilité	1.1 Proposer un conseil direct plus personnalisé 1.2 Mettre en œuvre un compagnon de mobilité multimodal 1.3 Accompagner les entreprises et les établissements scolaires 1.4 Assurer la promotion de la mobilité durable lors d'événements grand public 1.5 Créer, participer et promouvoir des communautés d'usagers 1.6 Valoriser Sophia Antipolis en tant que laboratoire des mobilités innovantes 1.7 Expérimenter de nouvelles méthodes de sensibilisation et de communication visant les changements de comportement
Axe 2 : Développer l'usage des transports en commun	2.1 Mettre en service le Bus-Tram Antibes – Sophia Antipolis 2.2 Améliorer les temps de parcours en transport public 2.3 Numériser les services de transports 2.4 Optimiser le transport à la demande Icilà 2.5 Optimiser le transport scolaire 2.6 Articuler les réseaux de transports publics par bassins de vie 2.7 Veiller à la qualité du service transport rendu aux usagers

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

	2.8 Etudier des solutions complémentaires de transports en commun en période d'afflux touristique 2.9 Expérimenter la navette autonome en situation réelle
Axe 3 : Développer la pratique des modes actifs	3.1 Renforcer le maillage piétonnier 3.2 Aménager des itinéraires cyclables continus et sécurisés entre les lieux de vie 3.3 Généraliser le stationnement vélo 3.4 Mettre en place des services vélo
Axe 4 : Articuler les modes de déplacements entre eux	4.1 Aménager les gares en pôles d'échanges multimodaux 4.2 Développer un maillage de parc relais multimodaux
Axe 5 : Réinterroger la nécessité de chaque déplacement	5.1 Promouvoir le télétravail 5.2 Développer des espaces de coworking et tiers lieux 5.3 Accompagner des projets d'aménagement générateurs de déplacements 5.4 Proposer des services publics ou commerciaux itinérants ou à distance
Axe 6 : Repenser la place de la voiture	6.1 Développer le covoiturage et l'autostop 6.2 Optimiser l'offre de stationnement de la voiture individuelle 6.3 Aménager les voies en fonction de leurs usages 6.4 Accompagner les projets d'infrastructures des partenaires institutionnels 6.5 Implanter des bornes de recharge électriques
Axe 7 : Organiser le transport de marchandises	7.1 Harmoniser les réglementations communales pour les transports de marchandises 7.2 Optimiser les itinéraires poids lourds pour les flux de marchandises

En complément au niveau du pôle métropolitain le développement du compagnon de Mobilité a été mis œuvre.

- *Le PDM de la CAPG*

Le PDM de la CAPG est en cours d'approbation. En compléments des points déjà évoqués dans l'analyse du SCoT, voici quelques éléments particuliers repris à l'échelle du PDM de la CAPG.

Les liens sont très importants en termes de transport, les flux de la CAPG étant fortement en échange avec les territoires de la CASA et de la CACPL et la ville de Mougins étant un point de transit entre la CAPG et la CASA.
Les enjeux de déplacements sont concentrés autour d'un axe fort Mouans Sartoux – Grasse qui vient se connecter à la CACPL sur la commune de Mougins. Cet axe concentrera les offres routières avec la pénétrante Grasse-Mougins ainsi que l'offre du futur transport en commun en site propre du réseau Sillages. Pour cela le pôle multimodal de Mouans-Sartoux joue un rôle clef.
De plus le prolongement de la liaison intercommunale de la Siagne apportera un flux complémentaire sur la vallée de la Siagne et l'échangeur de Mandelieu.

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

5 LA CIRCULATION

5.1 Relevé spécifique des conditions de circulation

5.1.1 Présentation de l'outil et du périmètre des relevés

Afin d'approfondir les connaissances sur les conditions de circulation sur le territoire de la CACPL une analyse complémentaire a été faite à partir des conditions de circulation obtenues par le suivi des GPS intégrés au téléphones mobiles équipées d'Android (95% du parc de Smartphone). Ingérop a développé un outil qui permet de mener des campagnes de relevés sur des tronçons de voirie présélectionnées et qui a été utilisé dans le cadre de la présente démarche.
Cet outil permet en récupérant auprès de Google les données redressées des GPS ; d'avoir ainsi une photographie du fonctionnement de la circulation tout au long de la journée et de visualiser via le temps de parcours la dégradation des conditions de circulation. Les relevés issus de cette démarche sont issus des « Floating Mobile Data » nommés FMD dans la suite de cette analyse.

- *Périodes et fréquence de relevés*

Deux périodes de requêtes ont été effectuées sur le territoire de la CACPL

- Jeudi et vendredi 13 et 14 juin 2019 : qui correspond à une période scolaire, début de fréquentation estivale.
- Jeudi 8 août qui correspond au pic de fréquentation touristique du territoire. L'avenue Françis Tonner en travaux et partiellement fermée lors du précédent relevé a été rajoutée.

Les requêtes ont été effectuées suivant une fréquence variable en fonction des périodes de la journée afin d'avoir des données plus fines autour des heures de pointes.

Tranches horaire	Fréquence	Nombre de requêtes / heure
De 6h à 9h	15 minutes	4
De 9h à 16h	30 minutes	2
De 16h à 19h	15 minutes	4
19h - 06h	1h	1

Figure 17 : Détail des fréquences de relevés en fonction des tranches horaires

- *Parcours détaillé*

Les différents axes analysés sont découpés par segments qui correspond à la précision avec laquelle sont faits les différents relevés. Les tronçons ont été découpés ainsi :

- 300 mètres (autoroute), l'autoroute sur le territoire étant dans une situation très urbaine le choix a été effectué de garder une distance fine.
- 150 mètres (réseau structurant et autres parcours)



Carte 46 : Réseau analysé lors des campagnes d'enquête

5.1.2 Les indicateurs obtenus à partir de ce relevé

- *Définitions des indicateurs :*

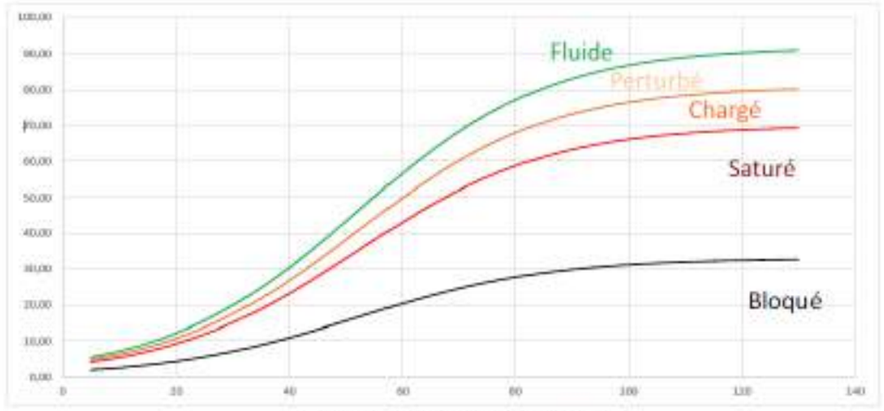
- Temps à vide : correspond au temps moyen observé durant les heures creuses de nuit (entre 00h00, 03h00 et 06h00)
- Vitesse à vide : rapport entre la distance et le temps à vide.
- Temps en charge : observation du temps de parcours à un instant t sur un tronçon ou un itinéraire. Il s'agit ainsi du résultat obtenu par chaque requête.
- Vitesse en charge : rapport entre la distance et le temps en charge.

- *Les calculs effectués à partir de ces indicateurs*

Indicateur de saturation :
L'indicateur de saturation est défini par le rapport entre la vitesse en charge et la vitesse à vide. Sur la base de ce ratio, 5 niveaux de fonctionnement sont évalués (Fluide, Perturbé, Chargé, Saturé, Bloqué)
Le graphique ci-dessous présente la vitesse en charge en fonction de la vitesse à vide. Les courbes définissent les seuils précédemment cités.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Le graphe page suivante présente la vitesse en charge en fonction de la vitesse à vide. Les courbes définissent les seuils précédemment cités.



Définition des seuils de saturation

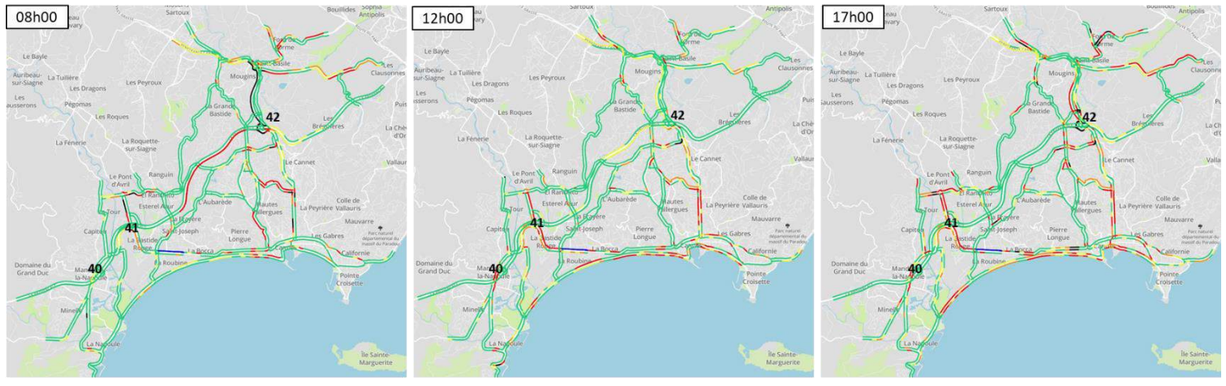
Le code couleur suivant est retenu :

Fluide | Perturbé | Chargé | Saturé | Bloqué

Figure 18 : Graphique vitesse en charge en fonction vitesse à vide

La notion de saturation permet de quantifier le niveau de fonctionnement d'un itinéraire ou d'un tronçon. La définition des courbes de seuils permet de tenir compte du fait qu'une vitesse à vide peut être faible en milieu urbain sans pour autant être le signe d'une saturation (cas d'un boulevard géré par feux par exemple).

5.1.3 Analyse de la saturation globale du réseau



Etat du trafic : 13 Juin 2019

Fluide
Chargé
Perturbé
Saturé
Bloqué

Carte 47 : Jeudi 13 juin Saturation sur le réseau routier comparaison HPM, Midi et HPS

Ces cartes ci-dessus ont extraites de la campagne de relevé. Il s'agit de la journée du jeudi 13 juin, dite « représentative » d'un jour normal. L'ensemble du réseau analysé y est cartographié par des indicateurs de l'état de saturation et permettent de visualiser les conditions de circulation à 8, 12 et 17h.

Ainsi, il est possible de constater que le matin est la période la plus compliquée en accès à la CACPL et à Cannes avec des indicateurs des tronçons « saturés » et « bloqués ». Il s'agit notamment du secteur de l'échangeur 42 entre Cannes et Mougins, de la pénétrante Cannes-Grasse et également de l'A8 en amont de l'échangeur 42, avec une remontée de file importante depuis l'Ouest. Au sud de l'A8 il y a deux points de conflits principalement en accès à Cannes l'axe Napoléon/Carnot et le Boulevard du Riou en dehors de ces deux axe la circulation est plutôt fluide.

Sur l'heure de midi, les encombrements sont moindres et se concentrent sur les secteurs centraux (Cannes boulevard Carnot, littoral et centre de Mandelieu à proximité de l'échangeur 40

Indicateur temps perdu :

Le temps perdu est défini de la manière suivante : *Temps perdu = temps en charge – temps à vide*
Cet indicateur est ensuite évalué suivant 4 classes :

- Temps en charge < 1,25 x temps à vide,
- 1,25 x temps à vide < temps en charge < 1.5 x temps à vide,
- 1.5 x temps à vide < temps en charge < 2 x temps à vide,
- 2 x temps à vide < temps en charge.

Le code couleur suivant est retenu :

100 - 125% | 125 – 150 % | 150 – 200% | > 200%

L'indicateur « temps perdu » permet d'évaluer l'impact des saturations sur le temps de parcours des usagers. En effet, pour un même niveau de saturation, le temps perdu peut être très différent, le temps à vide ayant un impact fort sur la variabilité de ces deux indicateurs.

- *La saturation globale du réseau*



Carte 48 : Jeudi 13 juin Saturation sur le réseau routier comparaison Minuit (situation de référence à vide) – HPM – HPS

Les cartes de saturation globale permettent de mettre en avant par rapport à la situation de référence, les tronçons où le temps de parcours est doublé ainsi que ceux où il est fortement impacté (Temps supplémentaire supérieur à 150% du temps de référence). On observe une répartition de l'impact sur le temps de trajet de la majorité du réseau viaire avec des concentrations sur le littoral et les axes est-ouest du littoral. A contrario sur l'A8 l'impact sur le temps de parcours est nettement plus modéré.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- *Evolution des saturations heure de pointe du matin*

Pour la première campagne du 13 et 14 juin, on observe les heures de pointe suivantes :
Matin : 08h30-09h15

On voit la forte pendularité des flux du matin vers les différents points d'échanges avec l'A8 et les échangeurs 41 et 42, des saturations importantes sont observées avec un trafic bloqué sur la pénétrante. Une part importante de ces flux poursuit également en accès vers Cannes et le Littoral.
De même on observe des saturations importantes en accès au Pôle de Sophia.

La comparaison des cartes des deux journées permet d'observer un niveau de saturation plus important sur l'HPM du 14 juin. En effet à 8h30 le réseau est déjà plus saturé sur les sections nord et en particulier sur la route Napoléon sur Mougins. De même la pénétrante Grasse-Mougins est saturée en amont de l'échangeur 42 avec des remontées de files qui dépassent l'échangeur avec la RD35, permettant notamment les liaisons vers le centre-ville et Sophia Antipolis.
Cependant, sur les deux relevés, l'évolution à la fin de l'heure de pointe est relativement similaire avec des congestions qui à 9h commencent à bien s'atténuer

Légende
- Fluide
- Chargé
- Perturbé
- Saturé
- Bloqué

Etat du trafic le 13 juin - HPM



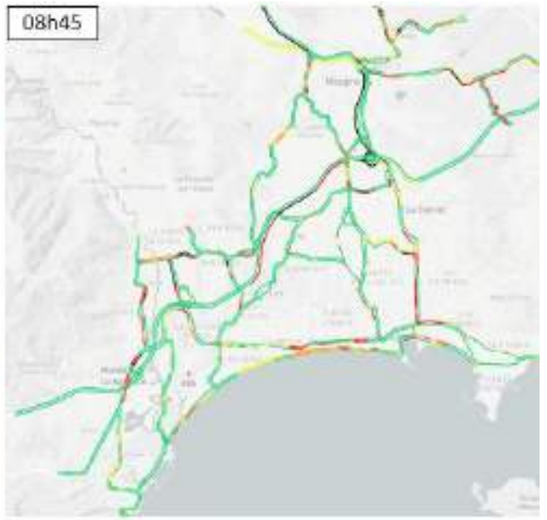






Etat du trafic le 14 juin - HPM









AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- *Evolution des saturations heure de pointe du soir*

Pour la première campagne du 13 et 14 juin, on observe les heures de pointe suivantes :
Après -midi : 16h45 – 17h30

L'heure de pointe du soir est marquée par des trafics bloqués sur les secteurs Siagne et Pénétrante en accès à l'A8, on voit donc une situation similaire à celle observée le matin la principale différence est que la congestion est également observée à proximité de l'échangeur de Mandelieu. De même, le 13 juin l'A8 est saturée dans le sens Ouest-Est en amont de l'échangeur 42 et le 14 en amont de l'échangeur de Mandelieu.
Sur le secteur de Sophia le trafic est nettement plus ralenti que le matin avec d'importantes congestions en sortie de la technopôle.
Sur la partie Cannoise les congestions sont plus visibles que le matin et renforcées le vendredi par rapport au jeudi avec notamment quelques congestions sur Mandelieu.

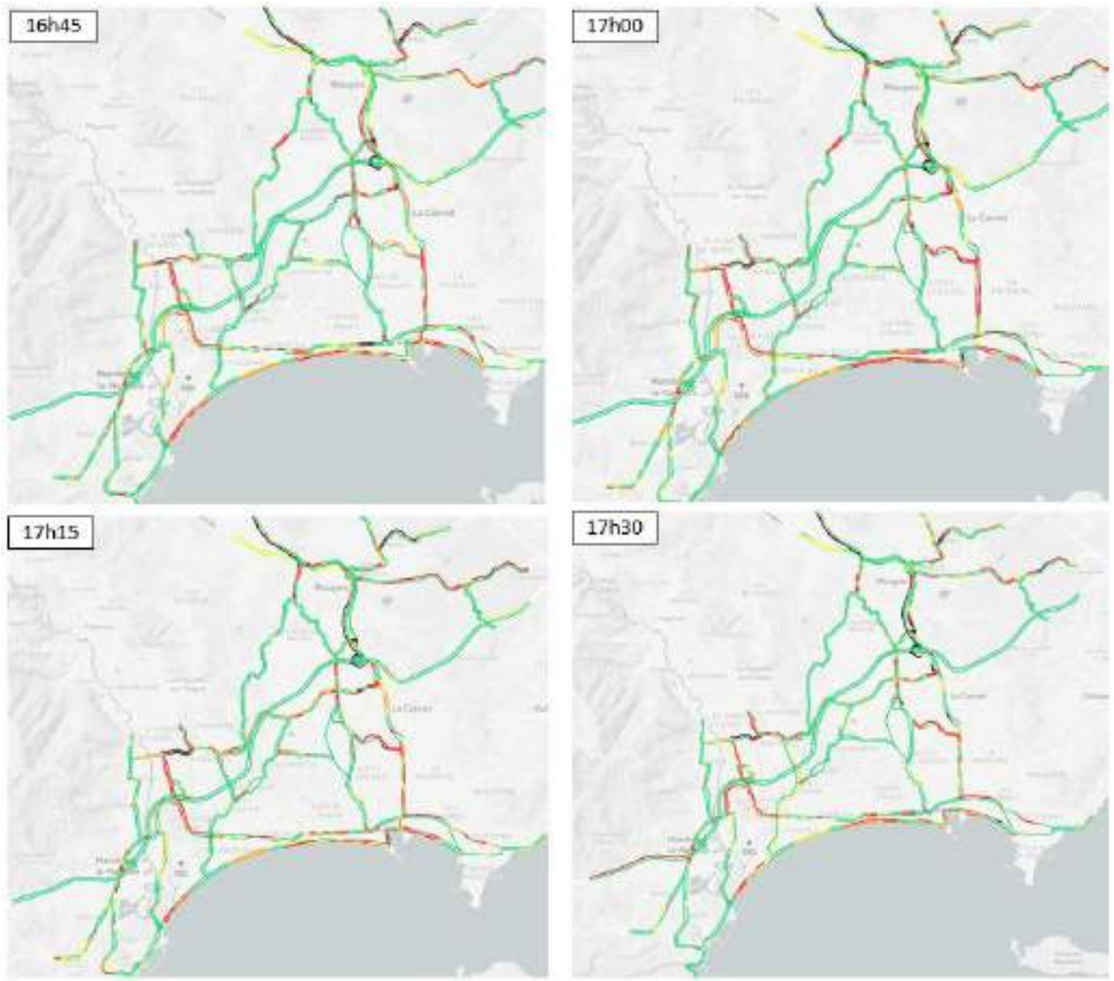
Légende
Fluide
Chargé
Perturbé
Saturé
Bloqué

Par rapport aux sites propres aménagés sur le Palm Bus et les travaux en cours, on observe des congestions sur les axes Carnot / Tourrades et Francis Tonner ce qui vérifie le besoin d'avoir réalisé un site propre pour assurer la régularité des transports collectifs.
De même, sur les secteurs route Napoléon et Tournamy où sont prévus des prolongations des sites propres, on observe des temps de parcours nettement réduits au heures de pointes. La réalisation des sites propres permettra donc de fiabiliser les temps de trajet des bus, tout en les diminuant.
On observe également sur l'avenue Picaud des zones de ralentissements.

Etat du trafic le 13 juin - HPS



Etat du trafic le 14 juin - HPS



AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Pour la seconde campagne du 08 août, les heures de pointe sont les suivantes :

- Matin : 08h30-09h30
- Soir : 17h00-18h00

Pour la seconde campagne du 8 août. On observe une heure de pointe légèrement décalée 15 minutes plus tard le matin et le soir. De plus les cartes montrent qu'on retrouve les mêmes saturations en amont de l'échangeur 42 que ce soit sur la pénétrante Grasse-Mougins ou sur l'A8, ainsi que sur la vallée de la Siagne mais ces saturations ont lieu sur une temporalité bien plus courte. Les relevés montrent ainsi des congestions sur la pénétrante à 8h30 qui ont presque disparues à 8h45.

En revanche sur le littoral les perturbations sont légèrement plus importantes qu'en période normale. Un facteur explicatif peut être les livraisons matinales sur ce secteur touristique.

L'évolution des saturations à l'HPS le 8 août permet d'identifier sur l'A8 un événement ponctuel de type accident en effet à partir de 17h l'A8 se retrouve bloquée en dehors de toute zone de conflit (échangeur ou rétrécissement de voie). De plus à partir de 17h30 le bouchon commence à se résorber en partant de l'aval.

Concernant le réseau du trafic, on observe des saturations plus importantes à l'HPS en période estivale sur la pénétrante Grasse Mougins et sur la RD809 qui est fortement saturée voire bloquée. Les principales voies d'accès à la plage (axes Carnot, boulevard du Littoral et Bd du Midi) sont fortement perturbées. Cette situation n'était pas observée sur les relevés de juin.

Légende

- Fluide
- Chargé
- Perturbé
- Saturé
- Bloqué

Etat du trafic le 8 Aout - HPM

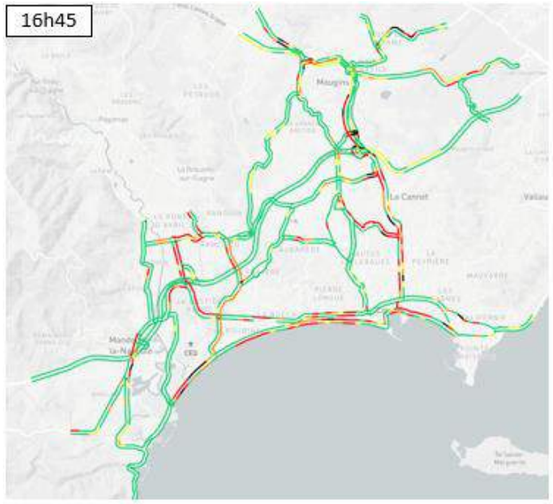


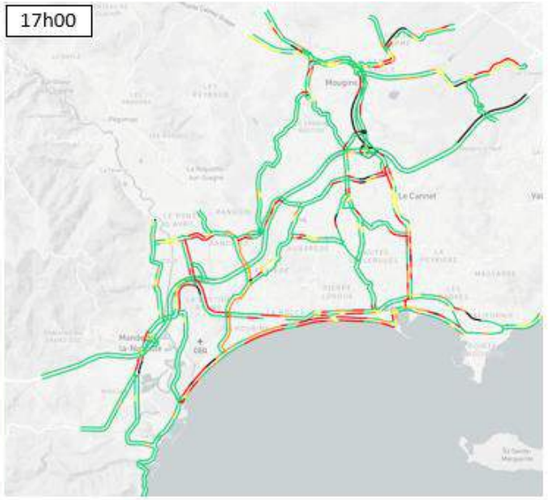


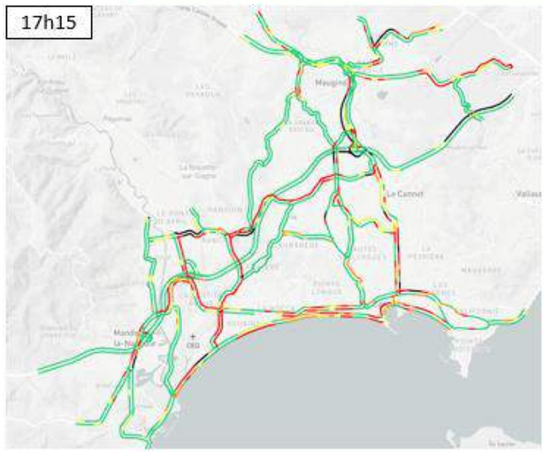


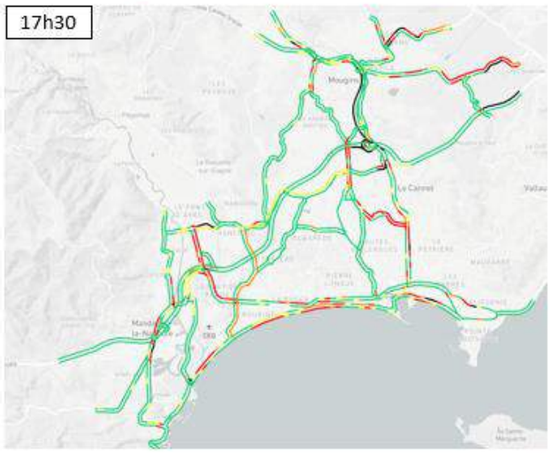


Etat du trafic le 8 aout - HPS









AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

5.1.1 Evolution du trafic sur la journée

Les graphiques suivants permettent de caractériser l'évolution des temps de parcours tout au long de la journée, en visualisant les 3 jours où les temps de parcours ont été relevés (13 et 14 juin et 8 août.

Afin de différencier certains secteurs du réseau analysé nous avons identifié les secteurs suivants :



- Autres voies correspondent aux axes qui n'ont pas été classés.
- Accès Sophia correspond aux voies en accès à Sophia, RD98 et RD35
- Autoroutier correspond à l'A8, à la pénétrante Grasse Mougins et aux bretelles d'accès
- Littoral correspond aux axes sur le littoral en particulier le boulevard du midi
- Palm Express correspond aux axes empruntés par le Palm Express
- Siagne correspond aux axes descendants de la Siagne RD9, 109 et 1009

L'analyse de temps de parcours montre des hausses significatives des temps de parcours qui passent d'environ 360 minutes aux heures creuses à plus de 500 minutes en heure de pointe soit sur l'ensemble du réseau une perte de temps de l'ordre de 40%. Il faut noter que cette analyse porte sur l'ensemble des axes analysés avec 2 sens de circulation ce qui atténue forcément les pics par rapport aux cartes des congestions qui indiquent la situation sur chaque sens.

L'évolution des congestions montre des heures de pointes du matin et du soir marquées avec des temps de parcours qui augmentent à partir de 7h15 et baissent après 9h. Sur l'après-midi, la hausse des temps de trajet est plus continue mais la baisse est très nette entre 19h et 20h.
Entre 9h et 15h30 on observe une situation intermédiaire avec des légers ralentissements observés et des temps de parcours totaux supérieurs à 460 minutes.

Le graphique du 8 août montre sur l'ensemble de la journée des temps de parcours légèrement supérieurs avec à 18h un temps de 600 min soit une perte de temps supérieure à 50% du temps moyen.

En analysant les congestions par secteur on observe que les secteurs les plus saturés à l'heure de pointe du matin sont les axes Palm express, Littoral et Siagne qui correspondent à des axes où les congestions sont observées dans les deux sens.
Le réseau autoroutier est également fortement impacté avec un temps de trajet qui double.
Sur le littoral cette situation s'atténue légèrement mais se poursuit le long de la journée.
L'heure de pointe du soir est en moyenne plus congestionnée particulièrement sur les accès à Sophia avec des temps de trajets qui doublent, le réseau autoroutier est moins impacté à l'HPS.

Sur l'évolution des temps parcours le 8 août, il n'y a pas d'impact vacances sur les horaires des trajets domicile travail. La situation est légèrement plus favorable le matin sur l'autoroute notamment, cependant la vallée de la Siagne reste avec des temps de trajets très perturbés. De plus, on observe un impact sur la côte avec le littoral et les axes urbains du Palm express qui sont plus ralentis tout au long de la journée. En revanche l'amélioration le soir se fait à la même heure à partir de 18h15 en partant d'une situation plus dégradée.

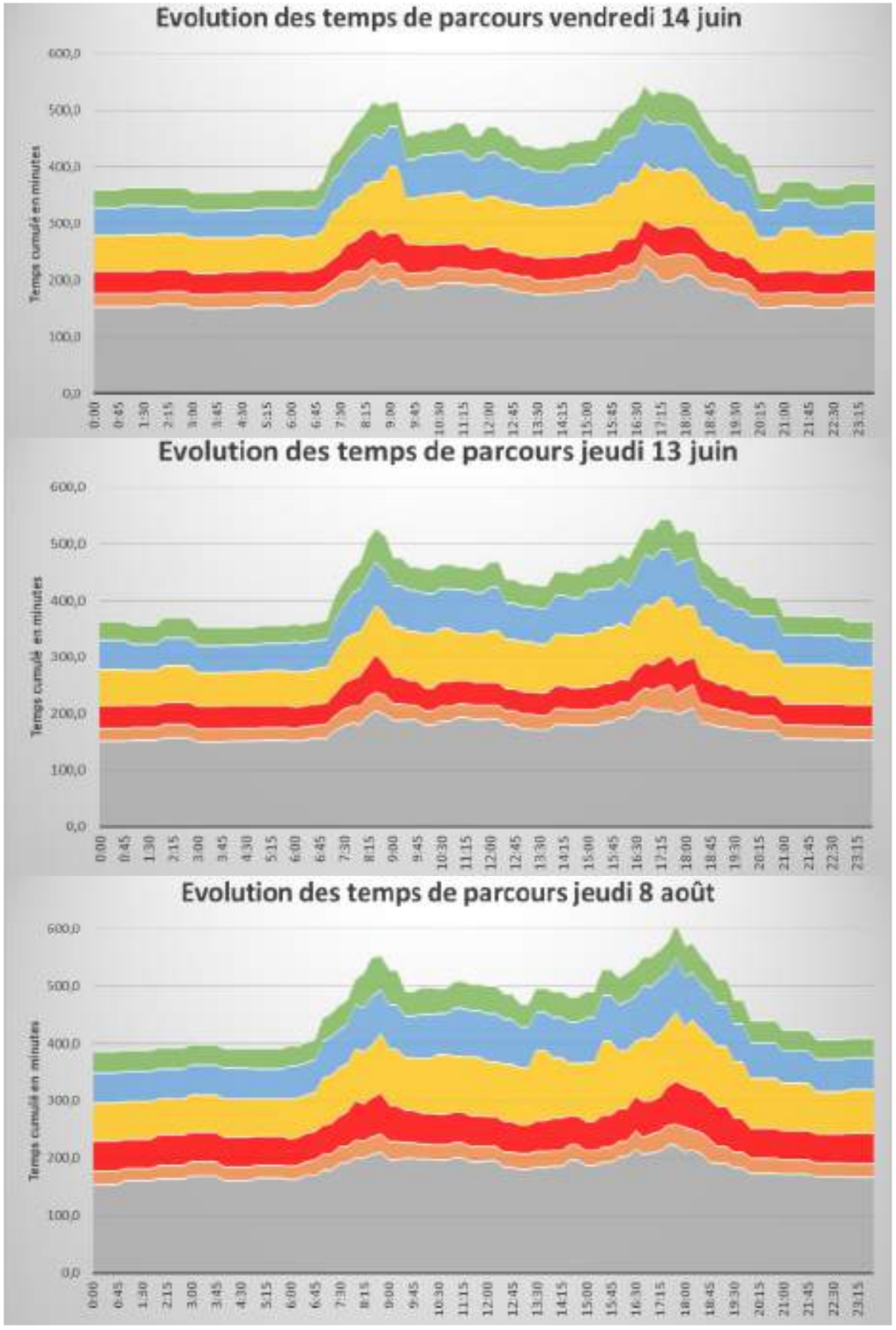


Figure 19: Evolution des temps de parcours issus des relevés FMD

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

5.1.2 Evolution du trafic sur la journée

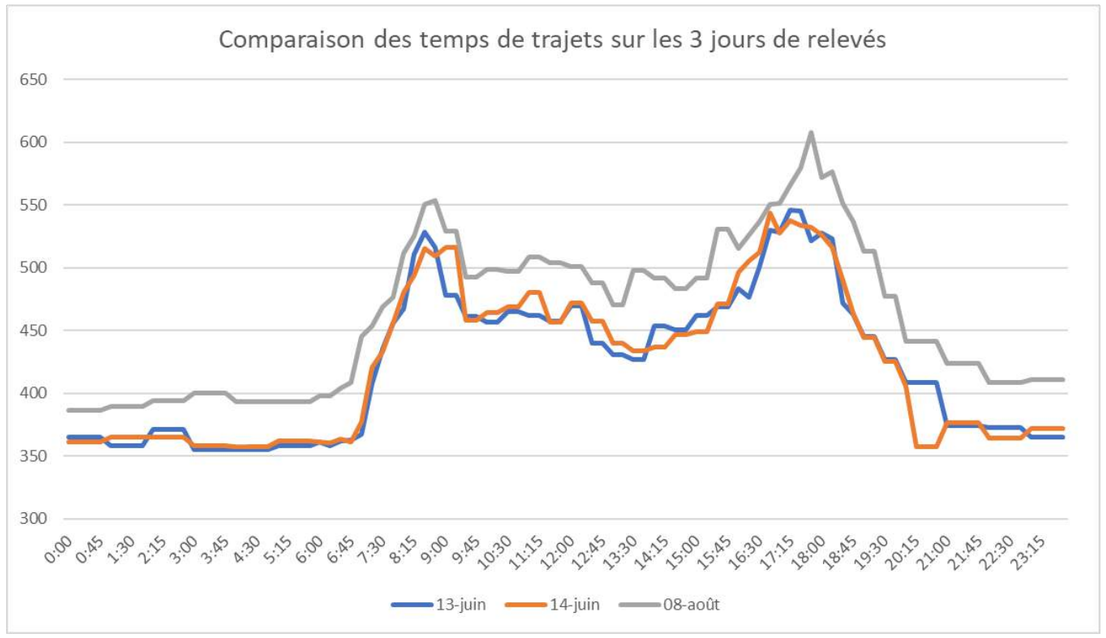


Figure 20: Comparaison des temps de parcours sur les 3 jours d'enquête

Le graphique précédent superpose les courbes des 3 journées, on identifie la hausse des temps de parcours en période estivale par rapport aux relevés du 13 et 14 juin sont très similaires. Cette hausse se retrouve également sur les valeurs nocturnes. Les congestions du matin sont moins marquées par rapport à ce qu'on retrouve tout au long de la journée. On voit également une forte baisse dès 18h15. Il est également observé sur le relevé de 4h une légère hausse des temps de parcours qui indique des trafics nocturnes plus importants.

5.1.3 Analyse du réseau structurant.

Afin d'affiner l'analyse sur le taux de congestion du réseau, nous avons procédé à l'analyse suivante :

- Extraction à l'HPM et à l'HPS des différents tronçons et analyse de leur état de saturation.

Les graphiques suivants présentent les résultats pour le jeudi 13 et le vendredi 14 juin. On observe que sur le réseau structurant seuls 1/3 des tronçons analysés présentent une perturbation de trafic (rappel le réseau a été découpé en tronçons de 150 m de long).

Le tiers des tronçons perturbé se réparti ainsi :

- 15% de tronçons saturés avec un temps de parcours fortement impacté. (Comme les cartes précédentes l'ont montré, il s'agit principalement de la pénétrante Grasse-Cannes, de l'échangeur 41, de la vallée de la Siagne et des accès à Sophia,
- 7% des trafics ont un trafic chargé,
- 11% ont un trafic légèrement perturbé.

Le matin du vendredi 14 la circulation est légèrement moins saturée sur le réseau routier avec 72% des tronçons fluides.

Sur les axes pénétrants vers Cannes, les embouteillages sont polarisés dans le sens Nord → Sud de ce fait il est normal la moitié des tronçons soient fluides car dans le sens inverse des flux principaux de circulation.

Temps de parcours cumulés sur le réseau structurant-13 juin

Temps de parcours cumulés sur le réseau structurant-14 juin

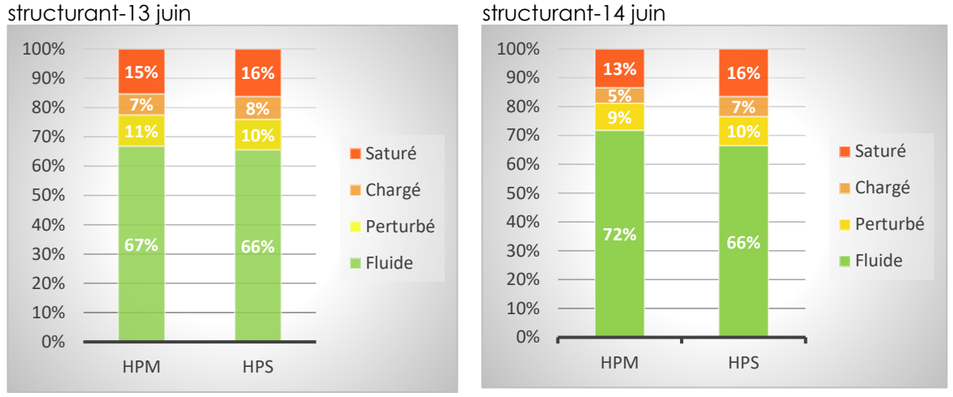


Figure 21 : Répartition des saturations sur le réseau structurant les 13 et 14 juin, comparaison HPM et HPS.

5.1.4 Analyses statistiques

- *Saturations cumulées*

Juin 2019

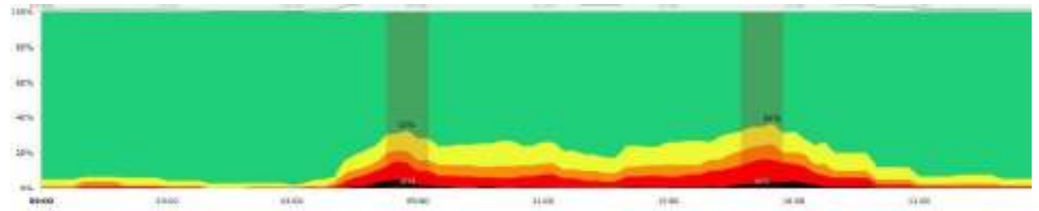


Figure 22 : Graphique des états de saturation du réseau cumul ensemble du réseau routier

Différents constats ressortent de l'analyse via le graphique des saturations cumulées :

Une saturation moindre à l'HPM en période estivale qu'hors vacances scolaires. (28% du réseau impacté contre 32 en juin.). Même si la période estivale est caractérisée par un événement sur l'A8 à l'HPS la saturation est moindre qu'en juin. De même sur le trafic observé au long de la journée il n'y a pas de saturations supérieures.

L'afflux de personnes sur le territoire en période estivale n'a donc pas d'impact notable sur les conditions de circulation.

5.1.5 Synthèse

Les relevés de temps de parcours via les données FMD permettent un état des lieux sur les temps parcourus et congestions observées sur les différents axes de l'agglomération. Deux périodes de relevés ont été réalisées afin d'avoir une visibilité sur les conditions de circulation estivales qui ne figuraient pas dans les données d'entrée du territoire.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Ces mesures font ressortir les heures de pointe du matin et du soir tout en mettant en avant leurs différences. Ainsi, pour la première campagne de relevé (période scolaire) l'heure de pointe la plus « saturée » est celle du matin, mais le soir la charge s'étend sur une durée plus longue que l'heure de pointe. La deuxième campagne estivale en revanche présente une forte différence entre le pic de l'heure de pointe du matin et du soir.

En ce qui concerne la localisation des congestions, les principaux points durs sont ceux qui ont été identifiés et cités par les différents partenaires. Il s'agit notamment des échangeurs 41 et 42 et dans une moindre mesure de l'échangeur 40. La pénétrante Cannes-Grasse reste également congestionnée mais principalement due à la remontée de file depuis l'échangeur. Sur les voiries départementales les secteurs Siagne et les accès à la Technopôle de Sophia Antipolis sont problématiques. On observe également des trafics chargés sur le littoral et les principaux axes cannois.

5.2 Etat du trafic et taux d'occupation des voies

5.2.1 Etat du trafic

A partir des comptages effectués par la CACPL et ceux récupérés auprès du département, nous avons pu collecter sur les principaux axes de la CACPL le nombre moyen de véhicules journalier (TMJ) ainsi que le nombre de véhicules en HPM ou en HPS. Les données de comptages récupérées étaient plus ou moins détaillées et ont été effectués entre 2012 et 2019. Des données plus anciennes étaient disponibles mais n'ont pas été analysées pour garder une certaine cohérence.

Les trafics indiqués sur la carte correspondent au TMJ par sens, ainsi sur certaines voies des niveaux différents sont observés suivant les sens. En termes de trafic, on observe, sans surprise, que les axes avec le trafic le plus important sont les axes à caractère autoroutiers : l'A8 et la pénétrante Grasse – Mougins, ainsi que l'avenue du Campon. Les axes à proximité des échangeurs 41 et 42 ont également des trafics supérieurs à 15 000 véhicules/sens. On voit également nettement ressortir les accès à Sophia sur cette carte.

Dans la commune de Cannes, le trafic journalier est élevé de manière général et est plus important sur l'avenue Bachaga Saïd Boualam. La RD6007, reliant Cannes à Antibes semble aussi accueillir un trafic très élevé, certainement dû en grande partie aux déplacements des actifs.



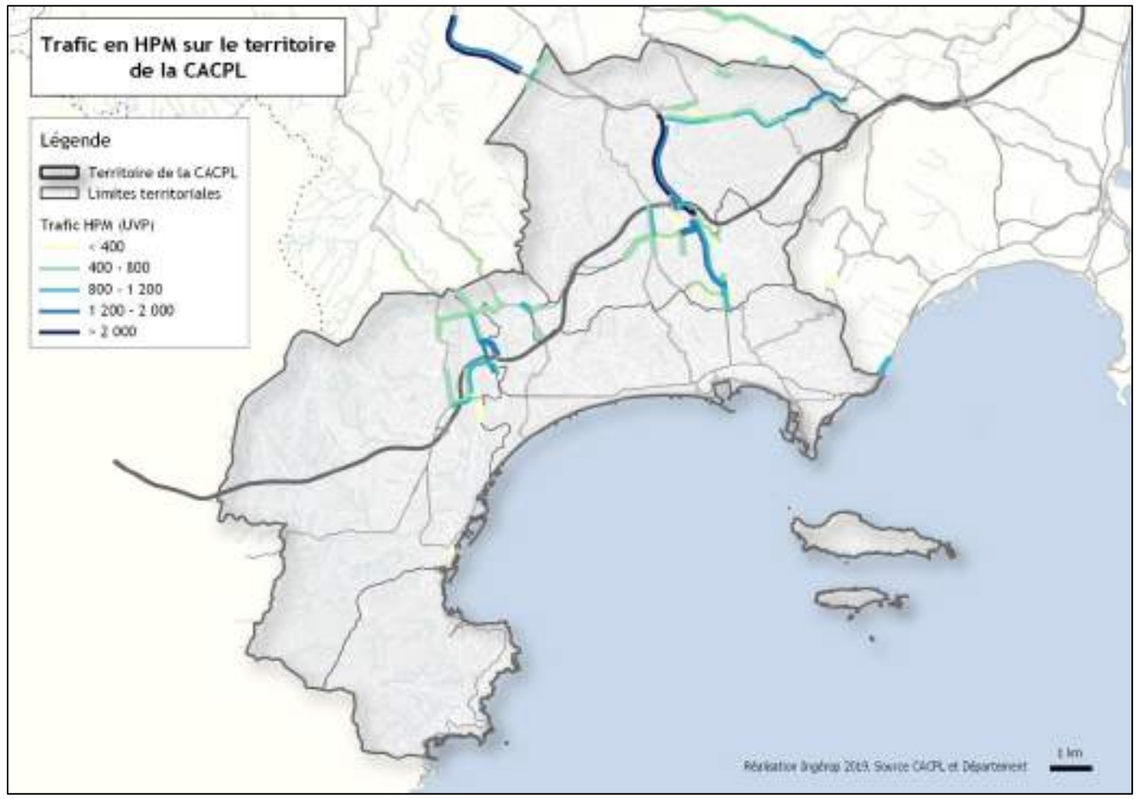
Carte 49 : Trafic moyen journalier sur le territoire de la CACPL

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

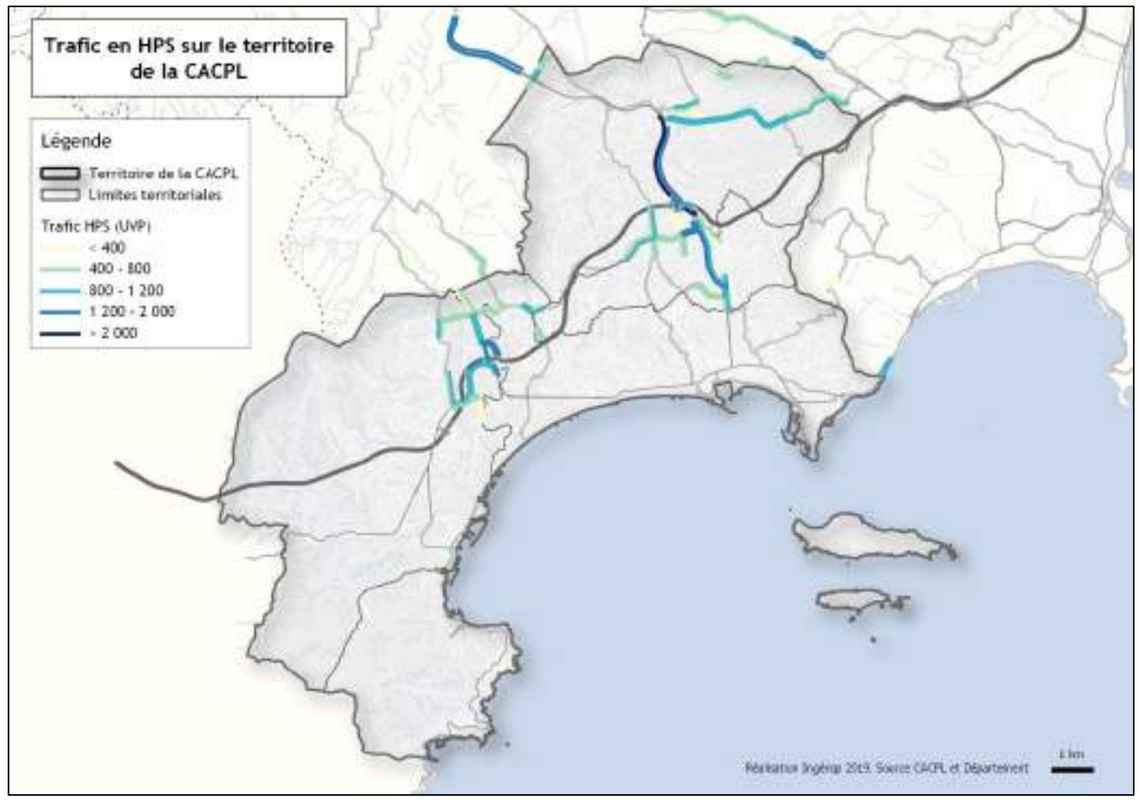
Afin d'approfondir l'analyse du trafic sur la CACPL, le détail du trafic en HPM ou HPS a été cartographié pour les axes où la donnée a pu être collectée. Cette analyse permet d'affiner les observations faites sur la journée avec quelques écarts entre la situation matin et soir.

Sur le territoire de la CACPL, en termes de trafic, des observations similaires peuvent être faites en HPM et HPS. En effet, le matin, comme le soir, la pénétrante accueille un très fort trafic, majoritaire dans le sens nord-sud. On ne voit donc pas d'impact des flux pendulaires sur ces données. Cependant, dans le sens nord-sud, le trafic en HPM (2 875 véhicules) est supérieur au trafic en HPS (2 250 véhicules).

Sur le comptage de la RD6185, effectué la commune de Mouans-Sartoux la pendularité ressort plus avec un trafic supérieur à 2000 véhicules à l'HPM en amont de Mougins. Sur les liaisons entre Mougins et Sophia on observe des différences de trafic entre l'HPM et l'HPS cependant ces derniers restent élevés dans les deux sens étudiés.



Carte 50 : Trafic en HPM sur le territoire de la CACPL

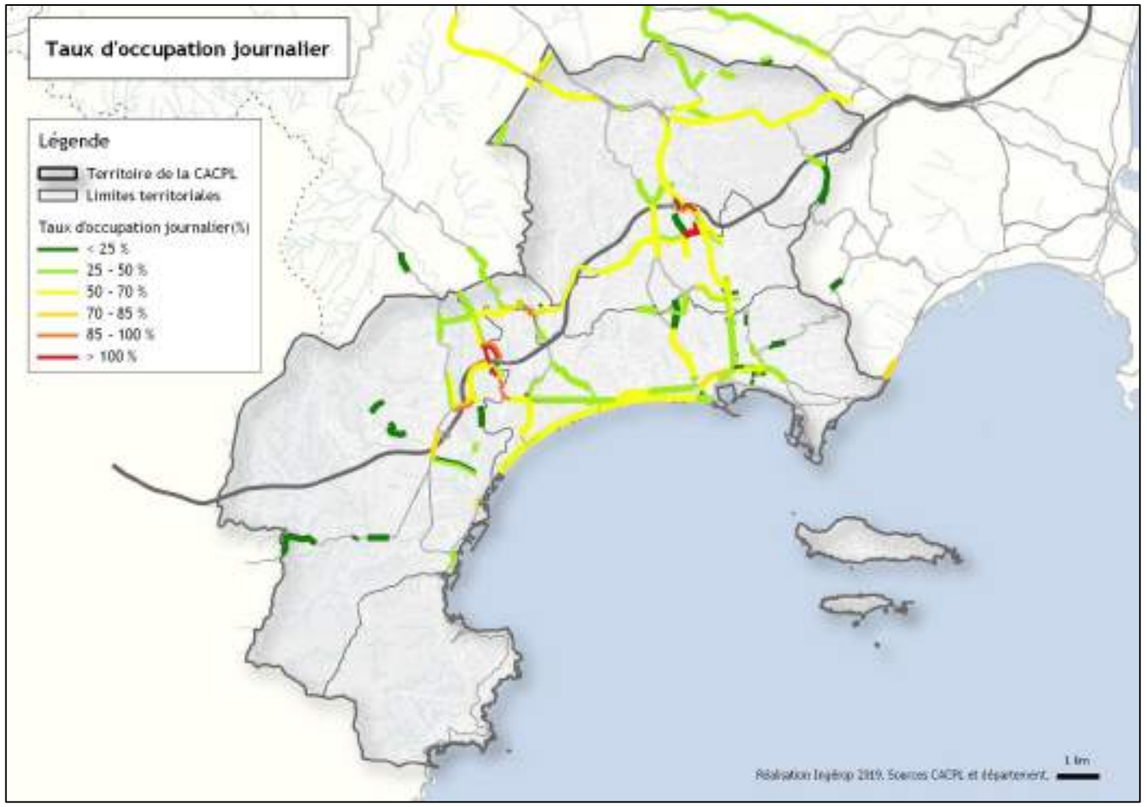


Carte 51 : Trafic en HPS sur le territoire de la CACPL

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

5.2.2 Taux d'occupation des voies

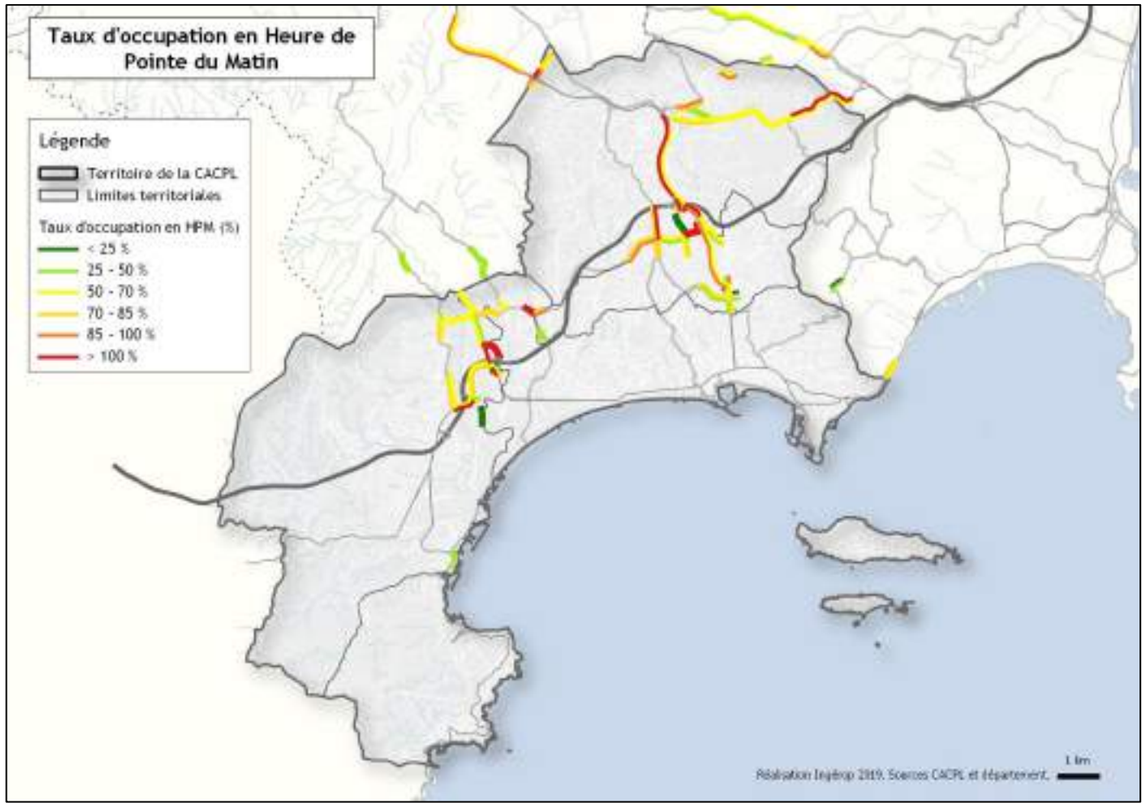
Le taux d'occupation des voies est défini comme le % du volume de trafic sur une route donnée divisé par la capacité de celle-ci. Au-delà de 100%, le trafic présent dépasse la capacité de la voie considérée. Cet indicateur permet donc de rendre compte, de façon globale du taux de saturation des voies et de faire le lien avec les congestions observées sur les relevés FMD.



Carte 52 : Taux d'occupation moyen journalier sur le territoire de la CACPL

En analysant les secteurs où le nombre de véhicules dépasse la capacité de la voie, on retrouve comme précédemment les bretelles d'échangeurs 41 et 42.

On note que de nombreuses routes ont un taux d'occupation entre 50 et 70%. Par rapport au trafic journalier, cela signifie qu'elles ne devraient pas être congestionnées (éventuellement légèrement ralenties). Cependant, la vision à la journée est trop large et une analyse en HPM et HPS permet de mieux appréhender les congestions possibles dues aux pics de fréquentations.

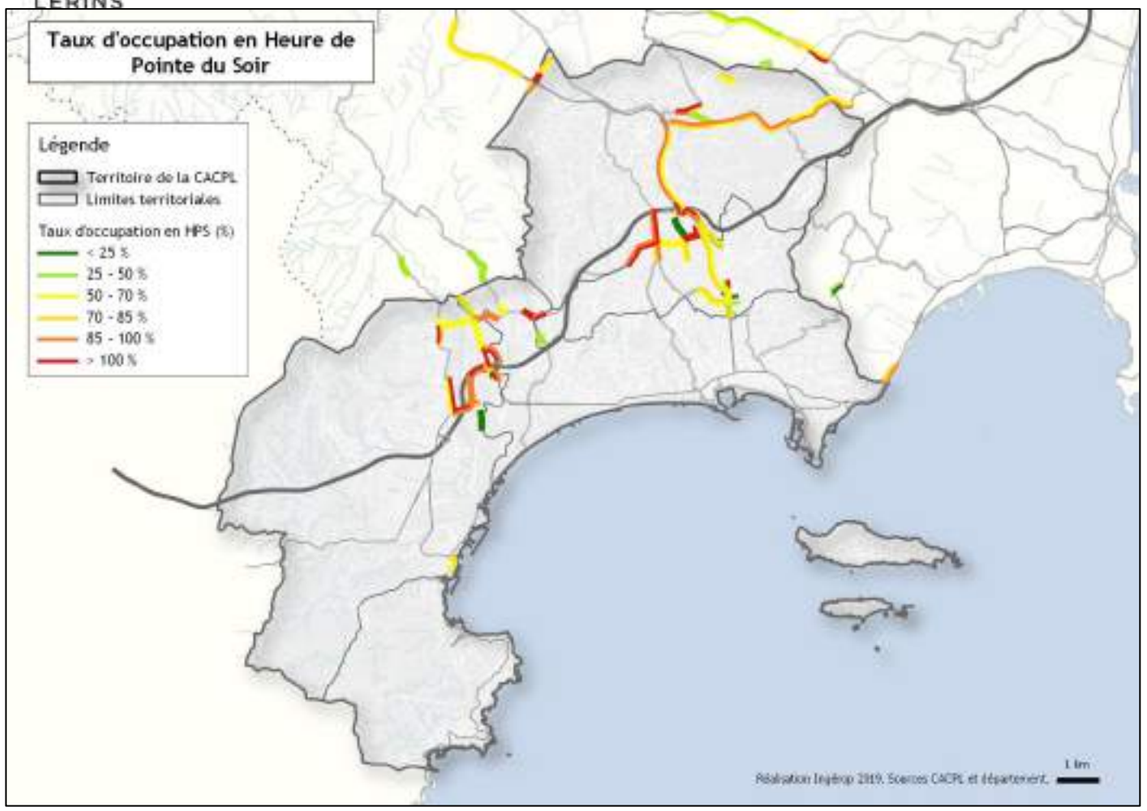


Carte 53 : Taux d'occupation en HPM sur le territoire de la CACPL

La pénétrante Cannes – Grasse semble avoir la capacité à la journée d'écouler tout le flux de véhicules qu'elle reçoit. Cependant, une étude en HPM montre que le nombre de véhicules sur cet horaire spécifique est trop important par rapport à la capacité, provoquant des saturations. Il semble donc que, hors heure de pointe du matin, les saturations sur la pénétrante soient dues à l'échangeur et non à la capacité de la route.

Le matin, de nombreux actifs (venant de la CAPG) viennent travailler dans la commune de Cannes ou sur le territoire de la CACPL, provoquant des congestions jusque dans la traversée du Cannet (notamment Avenue du Campon). Ces données sont cohérentes avec les flux domicile travail qui sont deux fois plus nombreux entre la CAPG et la CACPL qu'entre la CACPL et la CAPG)

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



Carte 54 : Taux d'occupation en HPS sur le territoire de la CACPL

En HPS on observe une forte occupation, probablement source de congestion, depuis Sophia vers Mougins et même sur la pénétrante en direction de Cannes : il s'agit en grande partie les actifs rentrant de la technopôle sur le territoire de la CACPL.

En heure de pointe du matin, comme du soir, le D6007 entre Cannes et Antibes est fortement utilisée et probablement de temps en temps congestionnée. Cela est dû aux nombreux déplacements domicile-travail en échange entre ces deux territoires.

La basse vallée de la Siagne, dans sa partie appartenant au territoire de la CACPL semble fortement occupée, en HPM comme en HPS. Cependant, en observant le trafic journalier, les voies semblent pouvoir écouler le volume de véhicules qu'elles reçoivent. Il s'agit donc bien de fortes pointes de fréquentation qui provoquent des congestions dans cette zone.

De manière générale, en HPM comme en HPS, les entrées/sorties du territoire de la CACPL sont sur-fréquentées par rapport à la capacité des voies.

Sur l'autoroute A8, le manque de données disponibles impose une analyse qui reste générale. Des remontées de files en heure de pointe sont observables :

- Dans le sens vers Nice : la sortie 42 est très fréquentée et débouche sur un giratoire, ce qui occasionne fréquemment le blocage de la voie de droite par les véhicules notamment en heure de pointe.
- Dans le sens vers Aix : les sorties 42 et 44 (située sur le territoire de la CASA) sont les deux accès à Sophia Antipolis depuis l'autoroute et sont saturées en HP, provoquant des remontées de files sur la voie de droite de l'autoroute.

Synthèse circulation

La circulation sur le territoire de la CACPL est marquée par une multitude de polarité. D'une part chaque point d'échange avec l'autoroute A8 est un point d'attractivité important. Le centre-ville de Cannes et les zones d'activités et commerciales autour de l'aéroport Cannes-Mandelieu constituent un second pôle interne au territoire. On constate également nettement l'importance des flux venant du Haut Pays que ce soit au niveau de la vallée de la Siagne ou de la Pénétrante Grasse Mougins. De plus, ressortent particulièrement l'importance des flux en lien avec Sophia Antipolis notamment sur la RD35.

Les échangeurs 41 et 42 sont saturés aux heures de pointe et provoquent des remontées de files qui impactent le territoire. De manière général, au long de la journée, la majorité du réseau de la CACPL n'est pas réellement congestionné mais fortement occupé. Lorsqu'un évènement problématique, même minime se produit (arrêt en double file, panne, petit accident etc.), la situation se détériore rapidement, provoquant d'importantes congestions.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

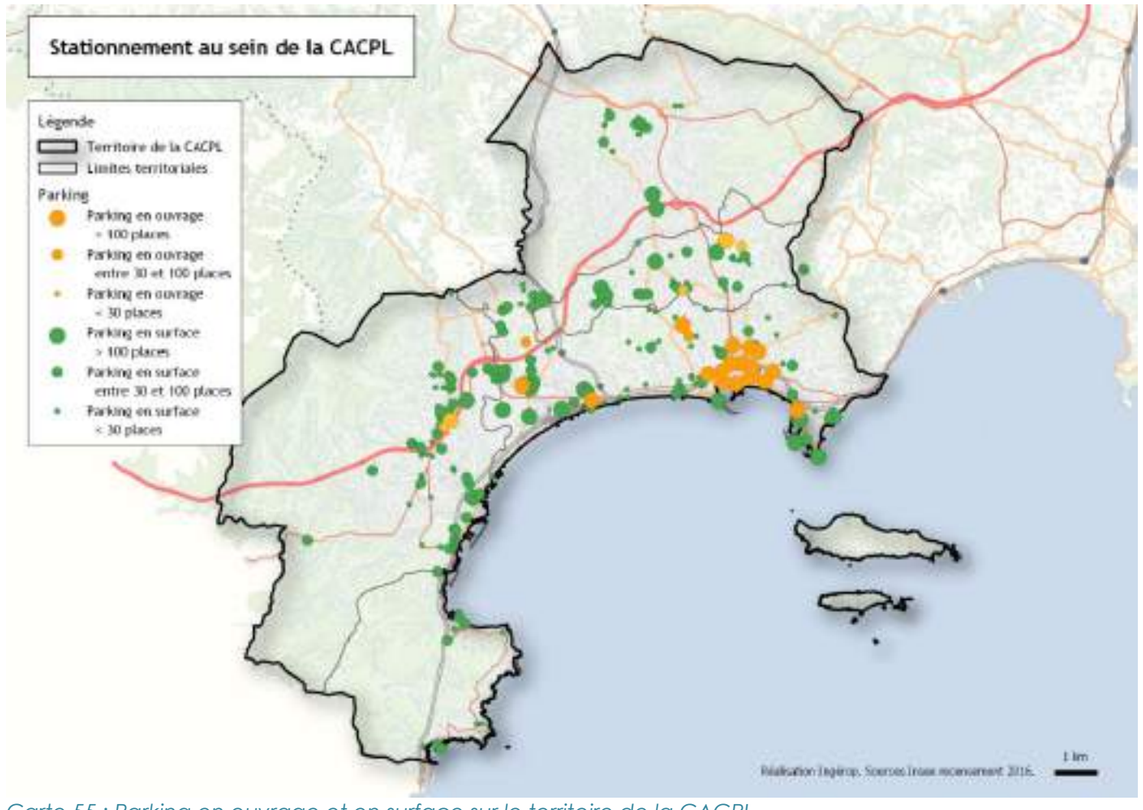
6 LE STATIONNEMENT

6.1 Les politiques de stationnement au sein de la CACPL

L'offre de stationnement d'un territoire regroupe tous les types de stationnements : sur voirie, en poches de parkings aériens ainsi que parkings en ouvrage, mais également les données moins connues des stationnements privés.

Le stationnement fait partie des leviers importants sur les comportements des résidents du territoire. En effet, l'offre de stationnement conditionne fortement l'usage de la voiture. Sur les agglomérations de la taille de la CACPL, l'enjeu est d'arriver à développer une offre de stationnement suffisante et adéquate qui permette ainsi de répondre aux besoins des résidents et clients des commerces tout en apportant une contrainte suffisante pour ne pas favoriser les déplacements courts en voiture.

En théorie, une offre adéquate permet ainsi d'encourager le report modal et les modes doux en dissuadant l'usage systématique de la voiture en accès aux centres villes mais également d'avoir une disponibilité qui puisse bénéficier aux chalands sur les secteurs commerçants. Ce contrôle des places de stationnement passe part d'une part la rationalisation de l'offre sur voirie mais également la création de zones réglementées. Le fonctionnement optimum de ces zones demande la mise en place de moyens supplémentaires sur le contrôle de la réglementation qui sont compensées pour la collectivité par les recettes des forfaits post stationnement ou recettes de amendes et qui peuvent permettre de dégager un excédent budgétaire.



Carte 55 : Parking en ouvrage et en surface sur le territoire de la CACPL

Alors que la tendance générale en France est une baisse de l'offre stationnement sur voirie dans les centres villes, associée à des tarifications et limitation de temps de stationnement au profit d'espaces publics retrouvés en faveur des piétons vélos et espaces verts. Et sur le report du stationnement en limite d'urbanisation. Différentes communes de la CACPL ont eu au cours des dernières années des politiques incitatives sur l'accès de la voiture aux cœurs de villes la mise en place de différentes mesures permettant la gratuité à courte ou longue durée sur les stationnements sur voirie ou au sein des parcs en ouvrages situés en hyper centre.

Le territoire de la CACPL compte 21 parkings en ouvrage et environ 250 aires de stationnement en surface réparties sur l'ensemble des cinq communes.
On observe une forte concentration de parkings en ouvrage à Cannes et notamment vers le centre-ville commerçant et touristique. De nombreux parkings sont aussi présent dans le centre-ville de Mandelieu-La-Napoule ainsi que vers le secteur de La Napoule. Au Cannet, l'offre en surface semble répartie sur toute la commune.

Offre connue	Cannes	Le Cannet	Mandelieu-La-Napoule	Mougins	Théoule-sur-Mer
En ouvrage	5 587	335	527	0	0
Sur aires de stationnement	6 809	1 650	3 116	1 474	385
Offre matérialisée sur voirie	15 660		Plus de 2 500	1 992	
Offre totale	28 056		5 027	3 466	

Figure 23 : Offre de stationnement connue par commune

6.1.1 Cannes : une offre complète et diversifiée ; une forte volonté d'attraction

Près de 20 parcs en ouvrage sont localisés sur le territoire de la commune de Cannes et plus de 90 poches en surface. On observe qu'ils sont très nombreux vers le centre-ville touristique et commerçant ainsi que le long du littoral. De nombreuses aires de stationnement sont proches des infrastructures sportives ou culturelles et à proximité des centres commerciaux permettant ainsi des accès facilités en voiture.

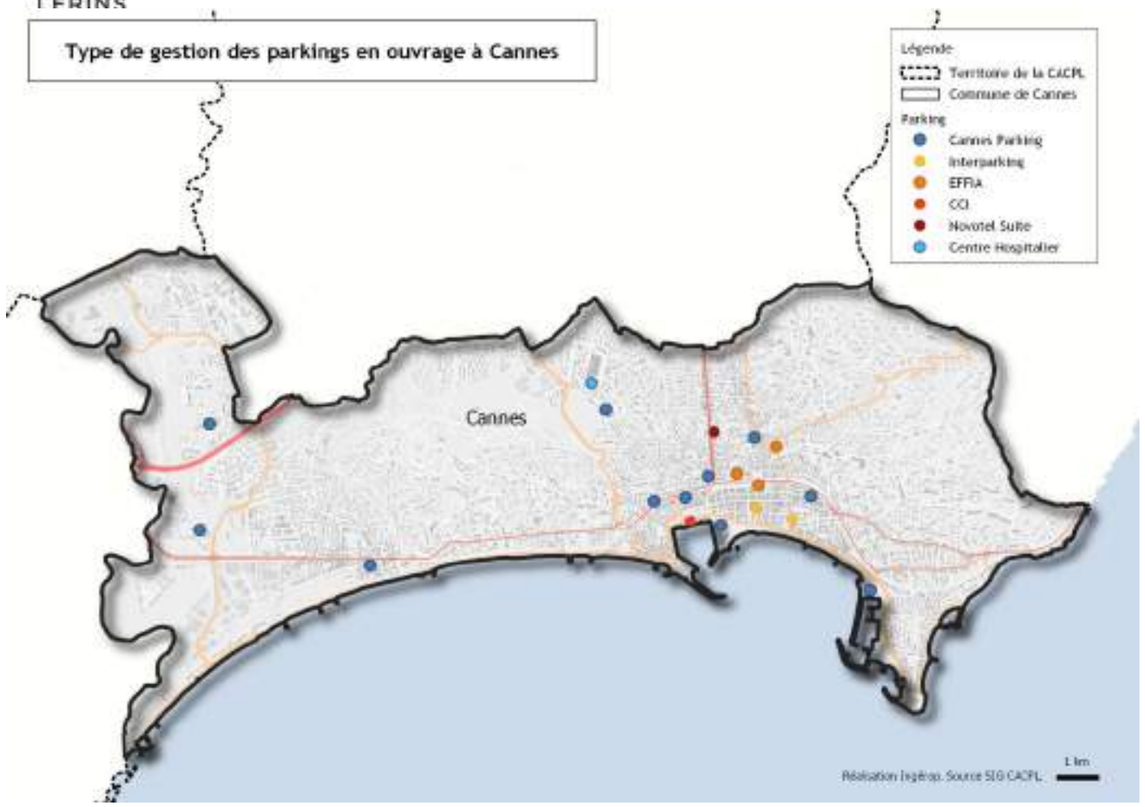
Depuis Mars 2019, la municipalité a repris en gestion 8 parkings du centre-ville (jusqu'alors gérés en DSP par la société Uniparc) : Palais, Suquet Forville, Laubeuf, Ferrage, Vauban, République, Lamy et Roseraie.

A la suite de la reprise des parkings, une nouvelle tarification du stationnement a été mise en place avec de nouveaux tarifs très attractifs et des heures gratuites dans le but de faciliter le quotidien des Cannois et des visiteurs et de renforcer l'attractivité du centre-ville et de ses commerces.

- Dispositif weekend : 3h gratuites le samedi et 3h gratuites le dimanche ;
- 2h gratuites une fois par semaine
- Forfait « evening and night party » qui plafonne à 3€ le prix des parkings entre le samedi soir (19h) et le dimanche matin (9h)

Les parkings gérés par la régie de Cannes se veulent des espaces de qualité, avec notamment de la musique et du parfum afin de créer un espace agréable pour les usagers et ainsi lever des idées reçues limitant l'usage des parcs en ouvrage.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



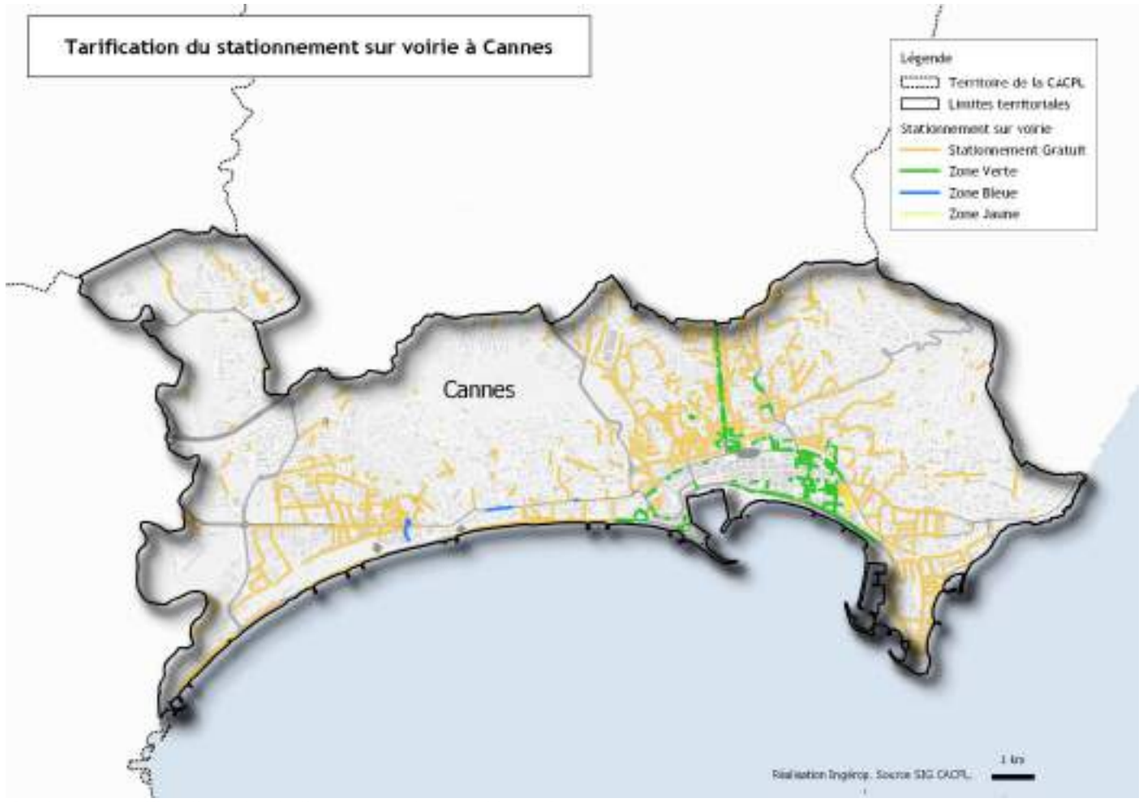
Carte 56 : Types de gestion des parkings en ouvrage à Cannes



Figure 24 : Flyer de stationnement à La Bocca

A La Bocca, le stationnement dans les nombreuses aires de stationnement est réglementé en zone bleue. Les usagers bénéficient d'un stationnement gratuit et limité à 2h. Les parkings de Boccacabana et Verrerie sont gratuits et le parking Roubaud bénéficie de 2h gratuites.

Concernant le stationnement sur voirie, trois types de tarification sont applicables à Cannes. Les zones de stationnement gratuit représentent près de 90% des places.



Carte 57 : Tarification du stationnement sur voirie à Cannes

	Gratuit	Zone Bleue	Zone Jaune	Zone Verte
Part dans le nombre total de places	89.1%	0.5%	0.4%	10%
Tarification	Limité à 7 jours	2h gratuites	1ère heure gratuite une fois par jour 2h = 3€ Pour les actifs 1.50€/jour	30 premières minutes gratuites une fois par jour 2h = 3€

Figure 25 : Tarification selon les zones à Cannes

- La zone verte est une zone commerçante et touristique, dans laquelle les 30 premières minutes sont offertes une fois par jour. Elles sont majoritairement situées à proximité du centre-ville piéton et le long du boulevard Carnot. Le tarif est attractif pour une courte durée (3€ pour 2h). Le FPS vaut dans cette zone 17€ (pour 3h de stationnement).
- La Zone Jaune (uniquement rue Latour-Maubourg) bénéficie du tarif EcoPark, utilisé dans de nombreux parkings en surface (1h gratuite une fois par jour, tarif maximum 2h = 3€ et tarification spécifique pour les actifs 1,50€/jour)

Sur ces deux zones les horaires de tarification sont compris entre 8h et 12h et 14h et 18h. De plus, les véhicules propres, détenteurs du macaron et du disque vert, peuvent stationner gratuitement pendant 2h.

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

A Cannes, on dénombre plus de 9 000 places de stationnement payant. L'enquête nationale de stationnement du CEREMA montre que le nombre moyen de places payantes pour les villes comparables à Cannes (Unité Urbaine[2] comprise entre 100 000 et 200 000 habitants) est d'environ 3 000 places payantes. Cannes se situe donc largement au-dessus de cette moyenne et va même jusqu'à se situer dans la partie haute des villes de 200 000 à 500 000 habitants. L'attractivité touristique et culturelle (congrès, salons, évènements) de la ville implique un besoin en stationnement plus important et une politique de stationnement spécifique.

L'offre globale de stationnement à Cannes est donc très importante pour une ville de cette taille. En 1999, le PDM exposait une offre déjà très importante : 9,15 places payantes pour 100 habitants. Le constat est que cette offre continue d'augmenter : elle est aujourd'hui de 13,44 places payantes et 24,79 places gratuites pour 100 habitants de la commune.

6.1.2 *Le Cannet : un stationnement payant sur le cœur de ville*

- *Parkings*

Au total, la commune du Cannet compte 38 parkings :

- 3 parkings en ouvrage pour un total de 347 places : Parking Saint Sauveur, Parking des Moulières et Parking Gauguin,
- 35 aires de stationnement en surface totalisant 1 401 places.

Les trois parkings en ouvrages appliquent une tarification spécifique (1h gratuite puis 0.30€ par ¼ d'heure)
Les parkings en surface appliquent quant à eux la tarification en vigueur sur voirie.
Au total, plus d'un parking ou aire de stationnement sur deux sont gratuits (24 parkings sur 38).
Plusieurs parkings ont fait l'objet d'aménagements récents afin d'optimiser le nombre de places et de créer des espaces plus agréables (parking Val d'Azur, parking du centre administratif).

- *Stationnement sur voirie*

La commune du Cannet propose sur son territoire 3h de gratuité quotidienne pour tous : la pause méridienne entre 12h et 14h ainsi que la 1ère heure de stationnement sont gratuites. La première heure dépassée, deux zones avec des tarifs différents : la zone verte et la zone orange.

	Zone Verte	Zone Orange
Règlementation	0,30€ pour 0h30 0,50€ pour 1h 2€ pour 3h 8h max (17€)	0,50€ pour 1h 3€ pour 3h 4h max (17€)
Horaires d'application de la tarification	De 8h à 12h et de 14h à 19h	De 9h à 12h et de 14h à 19h
But	Stationnement longue durée possible pour permettre l'utilisation des transports collectifs ou du covoiturage	Augmenter la rotation pour renforcer l'attractivité des commerces

Figure 26 : Tarification selon les zones au Cannet

Le montant du Forfait Post Stationnement est de 17€, correspondant à 8h en zone verte et 4h en zone orange.

Chaque jour, les usagers ont donc la première heure de stationnement gratuite, que cela soit en parking ou sur voirie. Par ailleurs, des tarifs préférentiels sont proposés aux résidents et riverains professionnels dans plusieurs parkings ainsi que sur la voirie.

Sur la totalité des stationnements disponibles dans la ville, seule une petite partie est payante. Une tarification sur voirie en deux zones distinctes permet de mieux cibler les usages voulus et de permettre sur la zone verte le stationnement des salariés.
La dynamique globale sur la commune est à l'augmentation des places et à la mise en place de mesures de gratuité pour améliorer l'attractivité de la commune.

A Cannes et au Cannet, une application appelée Whoosh permet de gérer son stationnement de façon dématérialisée. Il est possible de payer son ticket de stationnement directement, facilement et rapidement, ainsi que de recevoir une alerte de fin de stationnement et d'étendre son temps de stationnement directement depuis l'application si besoin. L'historique des tickets et des justificatifs est aussi disponible.



Une réflexion quant à la possibilité d'intégrer ce système directement au compagnon de mobilité pourrait être intéressante ce type d'intégration figurant dans la Loi Mobilité du 24 décembre 2019.

Figure 27 : Horodateur à Cannes avec information sur l'application Whoosh

6.1.3 *Mandelieu-la-Napoule : une offre 100% gratuite*

La ville de Mandelieu a une politique de stationnement gratuit sur l'ensemble de la commune, cette tarification gratuite est aussi étendue aux parcs en ouvrage. Ce stationnement gratuit est une volonté forte de la commune qui y voit une attractivité par rapport aux autres communes balnéaires. La demande en stationnement est forte, avec des nouveaux parkings qui sont pleins dès leurs ouvertures.
Le plus grand espace de stationnement est le parking des écureuils, qui est un parking en ouvrage de 527 places gratuites.
En complément, la commune comporte de très nombreux parkings en surface, notamment localisés vers le centre de Mandelieu, le centre de La Napoule mais aussi près des équipements sportifs et culturels. Deux projets de parkings sont à l'étude pour compléter cette offre : Parking Général de Gaulle et Parking de la Siagne.

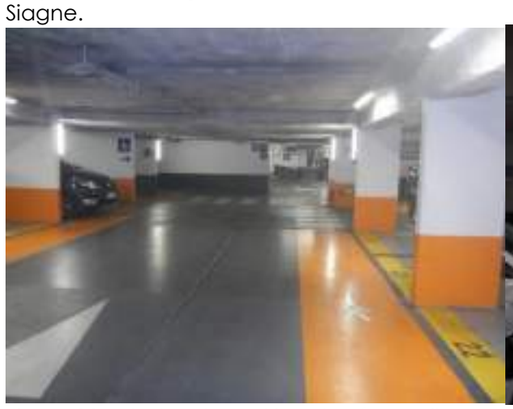
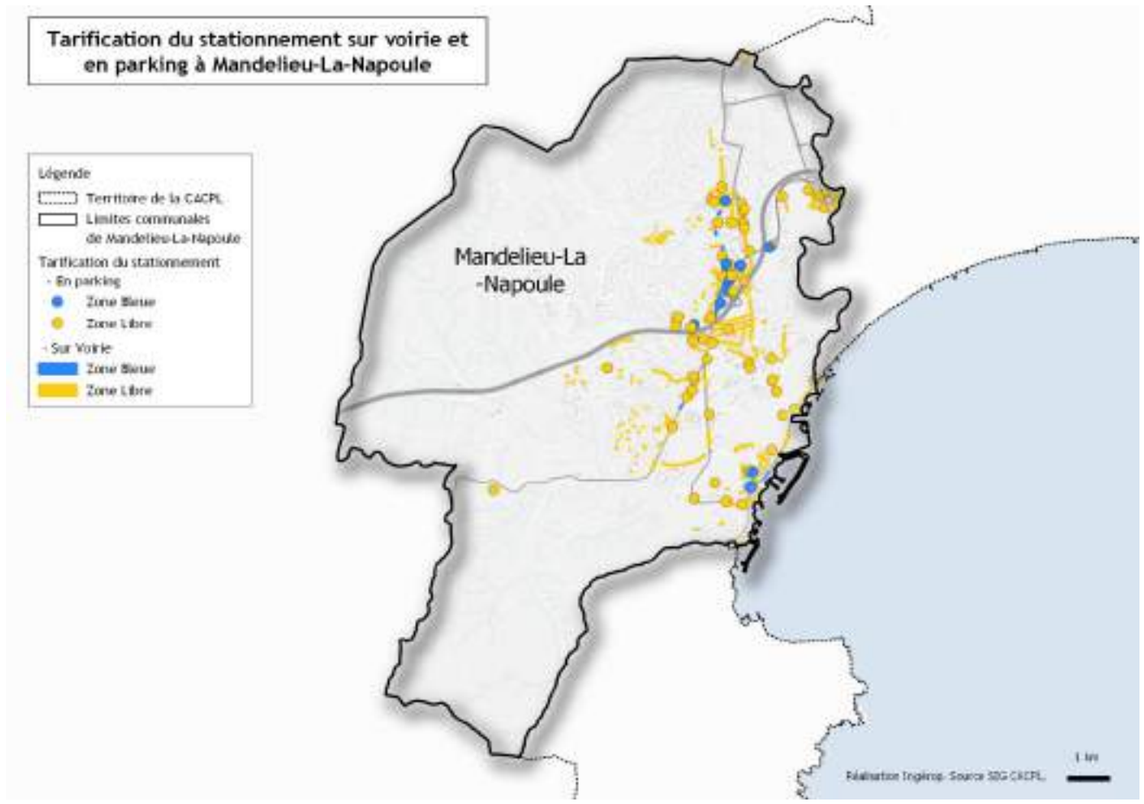


Figure 28 : Photos du parking des écureuils

[2] Commune ou ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2 000 habitants.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



Carte 58 : Tarification du stationnement en parking et sur voirie à Mandelieu-La-Napoule

Afin de favoriser la rotation à proximité des commerces, la commune de Mandelieu a mis en place des zones bleues limitées à 1h30. Ces zones sont principalement situées en centre-ville de Mandelieu et dans le centre de La Napoule. Elles permettent une rotation plus importante à proximité des commerces. L'enquête stationnement montre que la rotation monte à 7 véhicules par places dans ces zones ce qui indique que la zone bleue a un bon fonctionnement.

	Zone libre	Zone Bleue
Règlementation	Stationnement gratuit (limité à 7 jours selon la loi)	Limité à 1h30 disque obligatoire, sauf dimanche et jour férié

Figure 29 : Tarification selon les zones à Mandelieu-La-Napoule

En complément, la commune de Mandelieu a créé 150 places de stationnements GIC/GIG.

La commune de Mandelieu a géoréférencé l'ensemble de son offre de stationnement ce qui permet au GPS de les localiser. En complément, elle a entamé une réflexion sur la mise en œuvre de stationnement intelligent afin de mieux guider les usagers et limiter la circulation induite par les recherches de places de stationnement. La mise en œuvre d'un tel dispositif permettra de connaitre en temps réel les disponibilités et pourrait également être intégré au compagnon de mobilité.

6.1.4 Mougins : très peu de stationnement

Le réseau viaire à Mougins est particulièrement contraint. On observe peu de stationnement sur voirie et de nombreux commerces ont leurs propres espaces de stationnement (réservés à la clientèle).

A Mougins, comme à Mandelieu-la-Napoule, une politique de stationnement gratuit est en vigueur (stationnement sur voirie ou sur les aires de stationnement).
De grands parkings gratuits (HUBAC 1, 2 et 3), très proches du centre-ville historique, permettent un accès facilité pour le tourisme avec notamment des espaces pour les cars.

Plusieurs parkings entièrement réservés aux habitants permettent à ces derniers de trouver des places, même en période estivale où le stationnement est plus rapidement saturé.

Des zones bleues permettent par endroit de règlementer la durée de stationnement. Ainsi, le parking place du Capitaine est limité à 3h par exemple. Au total, le nombre de place en zone bleue représente 17% du stationnement.

	Zone libre	Zone Bleue	Réservés
Règlementation	Stationnement gratuit (limité à 7 jours selon la loi)	Limité par disque sauf dimanche et jour férié	
Part dans le nombre total de place	66%	17%	14%

Le nombre de places PMR proposées par la ville de Mougins est d'environ 1,5%, ce qui est en dessous de la règlementation (2%).

Dans le cadre du projet Tournamy et de la nouvelle mairie, la commune de Mougins prévoit de créer un parc en ouvrage payant de 350 places. Il est également prévu d'avoir un parc relais dans le secteur de la Blanchisserie d'environ 150 places.

6.1.5 Théoule-Sur—Mer : une offre de stationnement contrainte payante en saison

La politique de stationnement payant sur la commune se fait uniquement en saison estivale du 1er juin au 15 septembre. Le reste de l'année, le stationnement est gratuit.

- *Parking*

Théoule-sur-Mer compte un peu moins de 400 places en parking (dont 180 dans les 4 parkings du centre-ville) Avec son territoire au relief contraint, et le peu d'espaces plats disponibles, la commune de Théoule-sur-Mer connait des problématiques d'usage en période estivale. En effet, lorsque les parcs de stationnements sont pleins, les estivaux stationnent le long de la RD6098 avec des comportements accidentogènes (ouvertures de portières, traversées de routes …)

En période estivale, les 4 grands parkings du centre-ville (dont 3 localisés très proches de la mer) sont payants. Le reste de l'année, le stationnement sur ces parkings est gratuit. Le littoral de la commune comporte également quelques parkings répartis entre le centre-ville et la frontière avec le Var, notamment à proximité des ports.

Deux projets d'espaces de stationnements sont en cours :

- 100 places ouvertes au public prévues dans le cadre de la requalification du centre-ville,
- 200 places en superstructure envisagées au niveau de l'aire de stationnement existante dans le Vallon

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

de l'Autel. L'enjeu sera que le niveau supérieur permette de se rabattre directement sur un arrêt du réseau PALM bus et constitue donc un point de connexion.

- *Stationnement sur voirie*

Pour le stationnement sur voirie, une nouvelle tarification pour l'été 2019 a été mise en place. La tarification se veut plus explicite à travers notamment un flyer, qui explique l'enjeu autour de la réglementation. Il s'agit ainsi comme dans les autres communes d'éviter les voitures ventouses sans appliquer une redevance qui dissuaderait de venir au village afin de conserver l'attractivité du centre-ville et l'économie locale.
Quatre zones différentes ont été mises en place. Entre 12h et 14h le stationnement en zone bleue et en zone verte est gratuit afin de ne pas pénaliser les clients des restaurants.

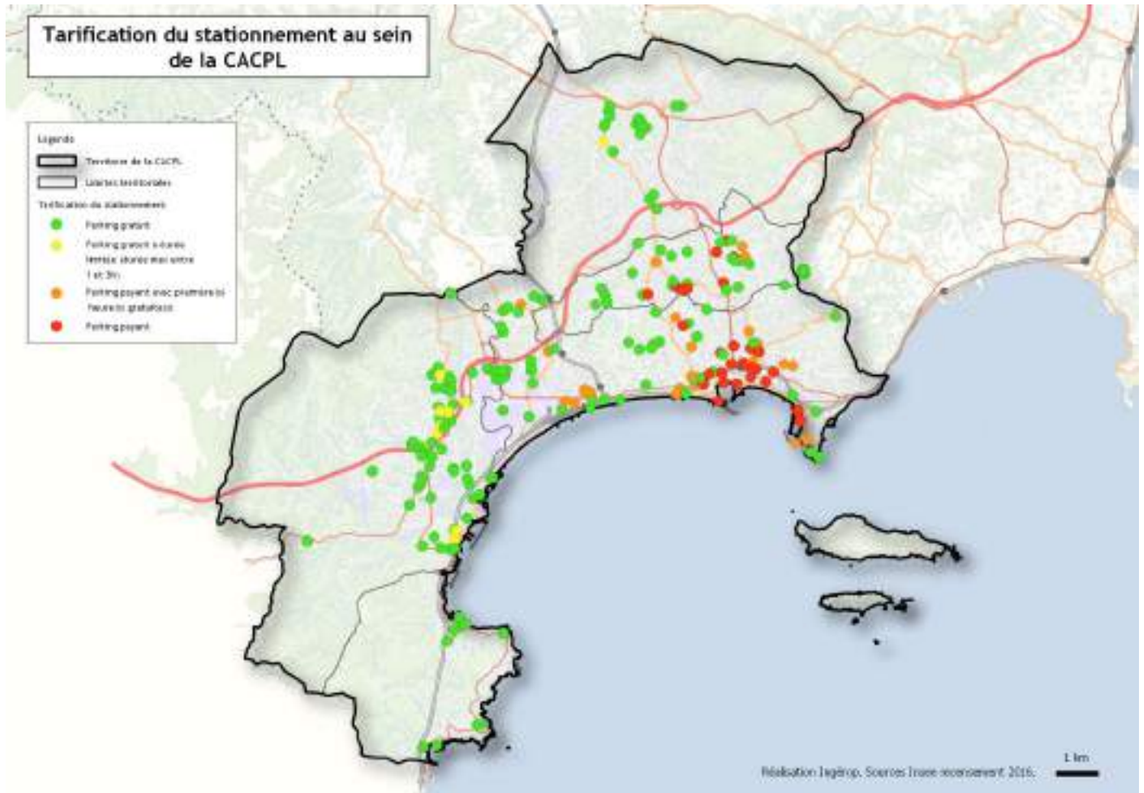
Zone	Rouge	Bleue	Jaune	Verte
Règlementation	2€ l'heure les six premières heures puis augmentés d'1€ par heure jusqu'à la 10ème heure.	1ère heure gratuite puis augmentation par tranche de 20 minutes. Durée max 4h 12h-14h : gratuit	Arrêt minute, gratuité pour les courses rapides	1ère heure gratuite puis augmentation progressive 12h-14h : gratuit
Localisation	Parkings du bord de mer	Places sur l'avenue Charles Dahon	Places devant les commerces	Place Général Bertrand
But	Favoriser les activités de plage	Favoriser la rotation et donc l'économie du commerce de proximité	Favoriser le commerce de proximité	Favoriser la rotation

Figure 30 : Tarification selon les zones à Théoule-sur-Mer

La politique de tarification sur la période estivale est complexe au regard de la, taille de la commune ce qui nuit à sa lisibilité. De plus il y a un manque d'information sur les horodateurs.

6.1.6 *Synthèse sur la CACPL*

La carte ci-contre représentent la politique de tarification appliquée dans les parkings et places sur voirie de la CACPL. La carte révèle une politique de stationnement fortement orientée vers la gratuité (Théoule-sur-Mer représentée hors période estivale).
Seules les communes de Cannes et du Cannet ont un stationnement payant.



Carte 59 : Tarification des parkings (en ouvrage et en surface) du territoire de la CACPL

- *Politiques de contraventions mises en œuvre*

Le montant du Forfait Post Stationnement à Théoule-sur-Mer est plus élevé que celui des autres communes de la CACPL. Il s'élève à 30 euros contre 17€ pour Cannes et le Cannet.

Ville	Cannes	Le Cannet	Mandelieu-la-Napoule	Mougins	Théoule-sur-Mer
Montant du Forfait Post-Stationnement	17€	17€	Zone bleue (36€)	Zone bleue (36€)	30€

Figure 31 : Synthèse montant des amendes en FPS selon les communes

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

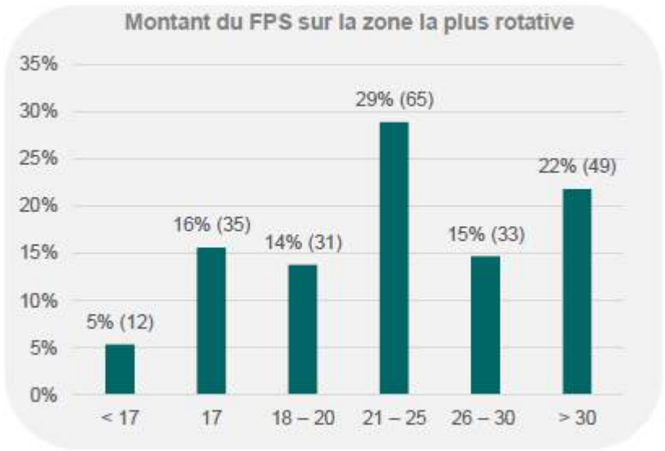


Figure 32 : Répartition des montants FPS en France

Théoule-Sur-Mer sur Mer se situe dans les 20% des communes dont le FPS est le plus cher en France. Cannes et Le Cannet, se situent quant à elles dans les 20% les moins chers de France.

En zone bleue, un dépassement du temps de stationnement autorisé se voit mettre une contravention de 36 euros. Ce dépassement du temps sur une zone bleue coûte donc bien plus cher aux contrevenants que le montant des FPS pratiqués sur le territoire.

Par rapport aux problématiques de contraventions et FPS, il faut noter qu'il n'y a pas d'accord européen et qu'à ce titre les voitures étrangères ne reçoivent pas les amendes, pour un terroir aussi touristique que la CACPL ce point est un handicap pour le respect de la réglementation du stationnement.

6.2 L'occupation

6.2.1 *Les données de fréquentation parkings de Cannes*

- *Fréquentation des parkings à Cannes entre 2017 et 2019*

Un suivi des fréquentations sur les parkings les plus importants permet de rendre compte de la dynamique actuelle.

Entre 2017 et 2018, l'évolution de la fréquentation globale est relativement stable (-0,3% au total annuel). L'analyse avec les données 2019 porte sur la période mars à septembre. De plus, des travaux en 2019 limitent la capacité du Parking Laubeuf qui a donc été sorti des analyses.
Entre 2018 et 2019, on note une très forte augmentation de + 9,6 % en moyenne sur la période de mars à septembre ce qui représente 76 253 véhicules supplémentaires (plus de 10 000 véhicules par mois). Cette augmentation est plus importante hors saison (entre +8% et +15%) et moins importante en période estivale « élargie », de mai à juillet (entre +5% et +9%).

En 2018 la fréquentation des parcs en ouvrage était donc stable et a connu en 2019 une hausse importante. Cette hausse a notamment été provoquée par la mise en œuvre d'une nouvelle politique tarifaire avec différents temps de gratuités mis en œuvre. Les parkings ont également été rénovés début 2019.

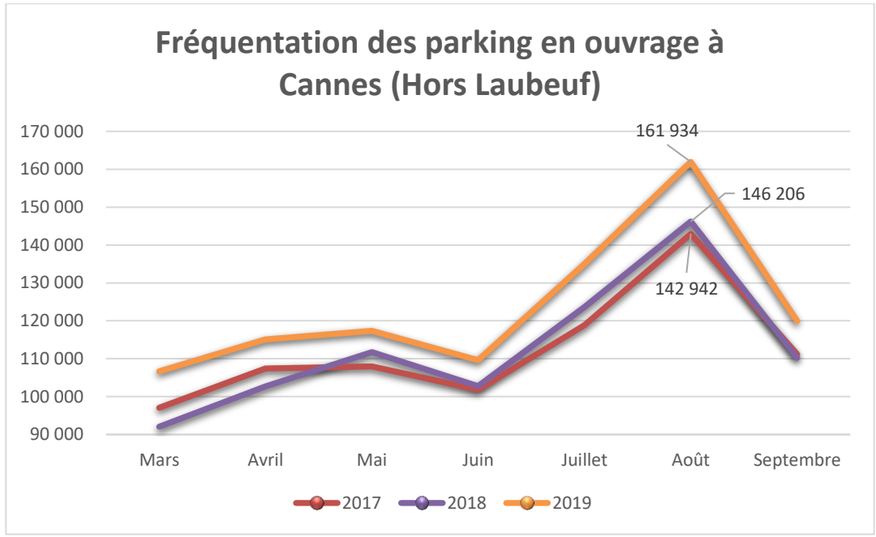
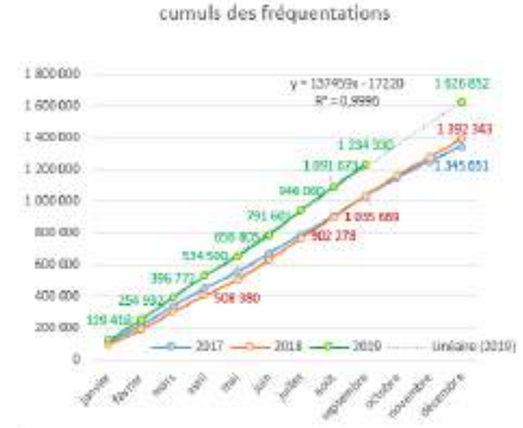


Figure 33 : Fréquentation des parkings en ouvrage à Cannes (hors Parking Laubeuf)

- *Stationnement sur voirie à Cannes*

La fréquentation du stationnement sur voirie (qui comprend les billets émis pour la 1ère heure gratuite) est elle aussi en hausse à Cannes. Entre janvier et, en septembre 2019, on note une augmentation des fréquentations d'environ 20% par rapport à la période entre janvier et septembre 2018.
Le nombre de stationnement payé est lui aussi en augmentation, mais moindre par rapport à la fréquentation globale (+9% entre janvier et août 2018 et entre janvier et août 2019).

Les statistiques des recettes de stationnement sur voirie par mois montrent sans surprise que les mois de de juillet et août sont les plus importants, ce qui est cohérent avec le caractère touristique du territoire. Cependant le mois de mai est dans les mois les plus faibles de l'année, des tarifications spécifiques ou restrictions d'accès à certaines zones payante doivent impacter les recettes pendant le festival.



AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



Figure 34 : Analyse des fréquentations et des recettes du stationnement sur voirie à Cannes

À Cannes, on observe que la mise en place de la redevance Post Stationnement a fortement perturbé les recettes sur les premiers mois de l'année. En effet, la baisse des recettes est de 30% sur les premiers mois de l'année alors que la fréquentation chute de moins de 10%. En 2019 cette tendance a diminué, on observe tout de même toujours des recettes plus faibles que celles avant mises en œuvre du FPS.

	Prix moyen du ticket (€)		
	2017	2018	2019
Janvier	1,68	1,35	1,21
Février	1,70	1,30	1,24
Mars	1,71	1,33	1,29
Avril	1,75	1,36	1,29
Mai	1,73	1,39	1,32
Juin	1,72	1,35	1,31
Juillet	1,75	1,45	1,39
Août	1,79	1,54	1,48
Septembre	1,74	1,39	
Octobre	1,71	1,29	
Novembre	1,70	1,23	
Décembre	1,73	1,25	

Figure 35 : Analyse du prix moyen du ticket par mois entre 2017 et 2019

Entre 2017 et 2019, le prix moyen du ticket est en baisse, ce qui reflète la volonté de la ville d'offrir plus de périodes gratuites ou très avantageuses pour renforcer l'attractivité de la commune et de son centre-ville.

6.3 Enquête stationnement

L'enquête de stationnement qui a été réalisée le jeudi 19 septembre entre 7h et 19h a eu pour enjeu d'identifier les pratiques sur les différentes communes de la CACPL. Ainsi celle-ci n'a pas pour vocation à être exhaustive mais à donner une idée des usages du stationnement. A cette fin, elle a été réalisée sur des secteurs précis des 5 communes mêlant des stationnements libres et réglementés. L'enquête réalisée est une enquête rotation effectuée avec un relevé par heure, avec identification par relevé de plaque minéralogique de la présence ou non du même véhicule sur le précédent relevé. Permettant ainsi identifier le nombre de voitures différentes utilisant la place tout au long de la journée.

[3] *Un véhicule « ventouse » est une voiture stationnant plus de 4 heures consécutives sur la place. Entre 2 et 4 heures il est considéré comme demi-journée et en deçà courte durée*

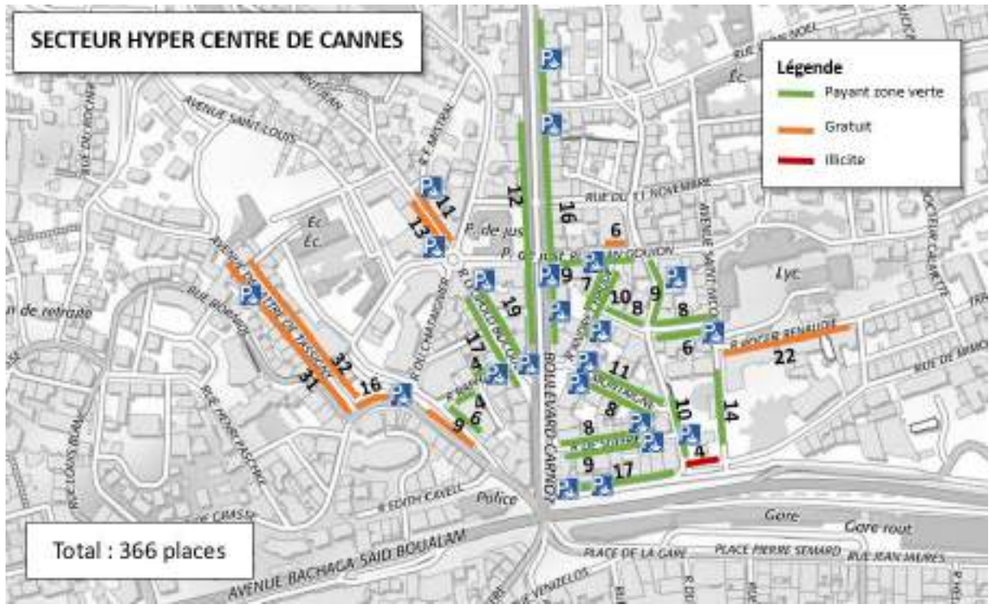
En complément de l'identification de la rotation sur les voitures, un comptage a été fait à chaque heure sur les deux roues motorisés présents sur le secteur d'enquête. En effet, les différents entretiens avec les communes ont permis d'identifier que la quantité de deux roues motorisées sur le trottoir était en forte augmentation.

Il faut noter que sur l'ensemble des enquêtes le stationnement illicite est très peu présent avec au maximum 2 ou 3 véhicules présents sur certains secteurs d'enquêtes et dans la majorité 0 ou 1 véhicule. Certains ilots de stationnements illicites ont également été recensés. Il s'agit de petites poches de 5 à 7 véhicules où des stationnements illicites avaient été identifiés en préparation et qui se sont confirmés sur le terrain avec des véhicules présents.

Les conditions météorologiques étaient bonnes le jour de l'enquête avec un temps ensoleillé.
Les différents secteurs d'enquête :

- Cannes centre-ville
- Cannes La Bocca
- Mandelieu centre-ville
- Mandelieu la Napoule
- Le Cannet-centre-ville
- Le Cannet Rocheville
- Mougins secteur RD35
- Théoule-Sur-Mer centre-ville

6.3.1 Secteur du centre-ville de Cannes



Carte 60 : Localisation des zones d'enquête sur le secteur du centre-ville de Cannes

Le secteur d'enquête du centre-ville de Cannes autour du boulevard Carnot est le plus gros secteur enquêté avec plus de 380 places en secteur payant et gratuit. Sur l'intégralité du secteur étudié, le taux de rotation est en moyenne 3,3 véhicules/jour ce qui est faible. En effet, on a sur ce secteur 57% de véhicules ventouses[3]

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

(un véhicule ventouse est un véhicule qui reste plus de 4h consécutives sur une place de stationnement) soit un plus de la moitié des places qui sont occupées par des voitures stationnées à long terme et non pas par des usages de courtes durées.

N°	Nom rue	Typologie	Nombre Places	Réservé livraison	Réservé GIC /GIG	Arrêt Minute	Total	Max occupation	Rotation
1	BD CARNOT	Payant	15	3	2		20	80%	4,9
2	RUE MONTAIGNE	Payant	7		1		8	100%	2,9
3	RUE MONTAIGNE	Payant	11				11	100%	3,4
4	RUE DE SUFFREN	Payant	10		1		11	100%	5,5
5	RUE DE SUFFREN	Payant	7	1			8	113%	5,0
6	RUE ANDRE CHAUDE	Payant	6				6	83%	2,7
7	RUE ANDRE CHAUDE	Payant	5		1		6	100%	4,0
8	RUE MARIUS AUNE	Payant	7				7	100%	7,0
9	AVENUE DU MARECHAL GALLIENI	Payant	9	1			10	90%	3,3
10	BOULEVARD D'ALSACE	Payant	17		1		18	100%	4,2
11	RUE JEAN GOUJON	Payant	11				11	100%	3,6
12	RUE JEAN GOUJON	Gratuit	6				6	100%	2,2
13	AVENUE DU MARECHAL GALLIENI	Payant	9				9	100%	2,1
14	RUE MARIUS AUNE	Payant	6				6	100%	3,2
15	RUE MARIUS AUNE	Payant	9				9	100%	3,0
16	RUE ROGER RENAUDIE	Gratuit	20		1		21	105%	2,0
17	RUE DE MIMONT	Illicite	5 illicites				0		
18	AVENUE SAINT-NICOLAS	Payant	13				13	115%	2,1
19	BD CARNOT	Payant	8	2	1		11	73%	2,4
20	AVENUE DU PETIT JUAS	Payant	6				6	100%	3,2
21	RUE RAPHAEL	Payant	4				4	100%	3,5
22	RUE RAPHAEL	Payant	3	1			4	100%	1,8
23	AVENUE DE GRASSE	Gratuit	9				9	100%	2,2
24	AVENUE DE GRASSE	Gratuit	16		1		17	100%	1,7
25	AVENUE DE TASSIGNY	Gratuit	32				32	97%	2,3
26	AVENUE DE TASSIGNY	Gratuit	31	2			33	88%	1,7
27	AVENUE SAINT-JEAN	Gratuit	7		2		9	89%	2,1
28	AVENUE SAINT-JEAN	Gratuit	9	2			11	100%	1,9
29	RUE LEOPOLD BUCQUET	Payant	9	2	1		12	92%	3,6
30	RUE LEOPOLD BUCQUET	Payant	11	2			13	92%	3,7

Figure 36 : Offre de stationnement et principaux usages du centre-ville de Cannes

Sur l'ensemble des places enquêtées, le taux d'occupation est relativement faible le matin et le soir avec respectivement 67 et 73% en journée il est entre 80 et 89%, il n'y a donc pas de suroccupation du stationnement sur cette zone d'enquête.

Le secteur d'enquête étant mixte payant et gratuit, il convient de différencier les usages :

	Nombre de places	Occupation maximum / heure	Taux de rotation	% véhicules « ventouses »
Gratuit	130	100% - 9h	2.1	72%
Payant	183	97% - 13h	4,1	45%

Figure 37 : Occupation, taux de rotation et % de véhicules ventouses observés

On observe ainsi une réelle différence d'usage :

- Un taux de véhicules « ventouses » plus faible sur la zone payante corrélé à un taux de rotation plus important. Sur les zones gratuites le taux de rotation autour de 2 montre qu'on est dans une situation assez typique ou une partie des résidents partent le matin et sont remplacés par des usagers présents tout au long de la journée, seulement 1 place sur 4 restant disponible pour d'autres usagers dans la journée.

Nous pouvons toutefois remarquer que certaines sections payantes ont un taux d'occupation de véhicules ventouses important. C'est le cas de l'Avenue Saint-Nicolas qui comporte 13 places sur lesquelles nous observons un taux de rotation de 2,1 véhicules/place avec 62% de véhicules dit « ventouses ».

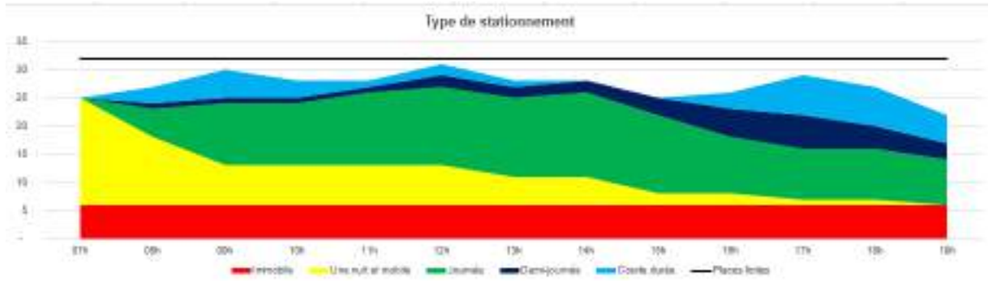


Figure 38 : Type de stationnement par heure sur l'avenue de Tassigny (secteur gratuit - rotation 1,8).

Le graphique sur l'avenue de Tassigny, illustre les usages du stationnement gratuit sur ce secteur d'enquête avec un véhicule sur 6 qui occupe la place tout au long de la journée, entre 7h et 9h une partie des riverains quitte les places mais est immédiatement remplacée par des usagers restants la journée. Il n'y a ainsi au maximum sur 32 places 5 véhicules stationnant en courte durée en fin de journée.

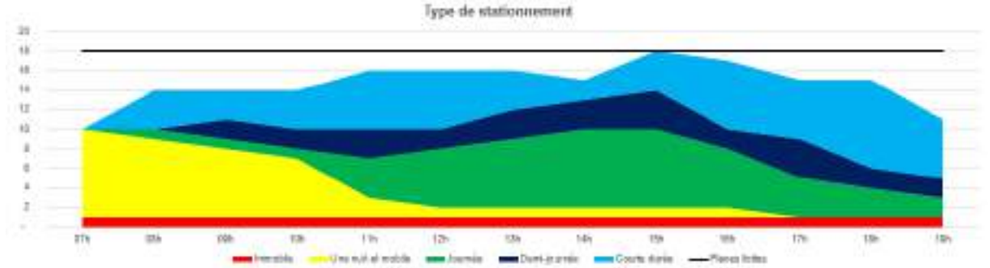


Figure 39 : Type de stationnement par heure boulevard d'Alsace (secteur payant - rotation 4,2)

Le second graphique illustre les pratiques en secteur payant. Le taux d'occupation la nuit est plutôt faible (56%), un seul véhicule immobile. Les résidents partent pour la grande majorité entre 7h et 10, cependant alors que ces places sont en secteurs payant ils sont remplacés par des usagers présents sur la journée. Ainsi sur 18 places disponibles seulement 8 sont réellement disponibles pour des usagers de courtes durées.

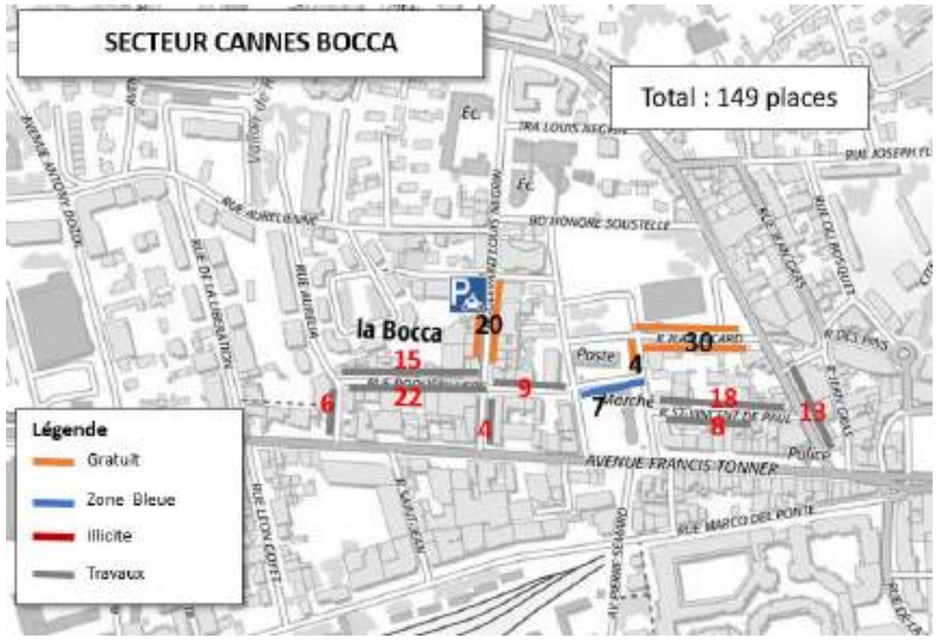
		Occupation - Deux roues motorisées												
Rues	Numéro Section	7H	8H	9H	10H	11H	12H	13H	14H	15H	16H	17H	18H	19H
BOULEVARD CARNOT	1	8	9	10	10	10	5	7	10	8	10	6	10	10
RUE MONTAIGNE	2	10	9	11	10	12	13	11	14	11	9	10	9	7
RUE MONTAIGNE	3	4	5	7	6	6	6	6	6	6	6	6	6	1
RUE DE SUFFREN	4	13	11	11	10	15	15	15	22	13	14	13	12	12
RUE DE SUFFREN	5	13	13	13	12	12	10	9	12	13	11	10	8	5
RUE ANDRE CHAUDE	6	11	15	17	15	16	16	21	25	24	25	26	23	11
RUE ANDRE CHAUDE	7	12	25	33	38	41	43	44	44	40	35	32	39	21
AVENUE MARECHAL GALLIENI	9	3	3	3	1	2	2	2	1	2	1	1	2	1
BOULEVARD D'ALSACE	10	5	5	9	7	4	8	5	8	6	3	6	5	3
RUE JEAN GOUJON	11	5	3	4	4	5	6	7	9	5	6	5	4	2
AVENUE MARECHAL GALLIENI	13	0	1	1	2	0	1	1	1	1	2	2	1	1
RUE MARIUS AUNE	14	1	1	2	1	2	1	3	3	2	1	0	2	0
RUE RAPHAEL	22	3	5	8	7	9	8	5	9	9	8	6	11	7
AVENUE DE GRASSE	24	7	10	12	6	8	8	10	13	9	7	4	3	1
AVENUE DE TASSIGNY	26	0	2	2	1	2	2	3	2	2	0	1	1	0
AVENUE SAINT-JEAN	27	1	3	5	4	3	2	2	4	5	4	7	11	8
AVENUE SAINT-JEAN	28	0	1	1	3	2	3	5	4	4	4	3	5	4
RUE LEOPOLD BUCQUET	30	7	7	11	11	9	15	10	13	9	8	6	13	3
Total 2RM		103	128	160	148	158	164	166	200	169	154	144	165	97

Figure 40 : Occupation deux-roues motorisés secteur de Cannes- centre-ville

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Le centre-ville de Cannes est de loin le secteur où le nombre de 2 Roues Motorisés (2RM) est le plus important. Sur la zone enquêtée 18 espaces différents où stationnent des 2RM ont été identifiés. Ceux-ci représentent jusqu'à 200 véhicules à 14h à comparer aux 313 places de stationnement des voitures analysées. On identifie donc une problématique particulière à Cannes sur laquelle il sera nécessaire de travailler dans les réponses apportées par le PDM.

6.3.2 *Secteur Cannes la Bocca*



Carte 61 : Localisation des zones d'enquête sur le secteur de la Bocca

Sur le secteur de la Bocca, la totalité des zones étudiées sont composées de parkings gratuits ou en zone bleue.
L'enquête n'a pas pu se dérouler sur tous les segments de rues prévus car il y avait des travaux sur différents axes, environ la moitié du secteur a tout de même pu être enquêté, principalement en secteur gratuit avec une zone bleue.

N°	Nom rue	Typologie	Nombre Places	Réservé livraison	Réservé GIC /GIG	Arrêt Minute	Total	Max occupation	Rotation
1	RD9	Travaux	13				13	Travaux	
2	RUE JEAN AICARD	Gratuit	15				15	100%	3,1
3	RUE JEAN AICARD	Gratuit	8				8	138%	3,3
4	RUE MGR JEANCARD	Gratuit	4				4	100%	2,3
5	PLACE DU MARCHE	Bleu	7				7	100%	3,3
6	RUE ST VINCENT DE PAUL	Travaux	18				18	Travaux	
7	RUE ST VINCENT DE PAUL	Travaux	8				8	Travaux	
8	RUE ROQUEBILLIERE	Travaux	8				8	Travaux	
9	RUE ROQUEBILLIERE	Travaux	15				15	Travaux	
10	BD LOUIS NEGRIN	Gratuit	10				10	100%	2,9
11	BD LOUIS NEGRIN	Gratuit	8		1		9	111%	2,7
12	BD LOUIS NEGRIN	Travaux	4				4	Travaux	
13	RUE ROQUEBILLIERE	Travaux	22				22	Travaux	
14	RUE ROQUEBILLIERE	Travaux	6				6	Travaux	

Figure 41 : Offre de stationnement et principaux usages de la Bocca

Les zones enquêtées ont montré un taux de rotation plutôt faible sur ce secteur. En effet, ce taux s'élève en moyenne à 3 véhicules/place et par jour et les véhicules ventouses (présents plus de 4h voire toute la journée utilisent 60% des places. Ce taux d'immobilité concorde avec la typologie des parkings gratuits mais se retrouve aussi sur le parking en zone bleue de la place du marché. Cela peut en partie s'expliquer par la présence des travaux qui réduisent le nombre de places disponibles dans le secteur et qui peuvent donc inciter indirectement les résidents à se garer sur ce parking ou limiter les contrôles des forces de police et par répercussion le respect de la zone bleue.

- *Taux d'occupation moyen sur ce secteur.*

Sur toute la journée, 90% des places sont en moyennes occupées.
Sur le graphique suivant on observe ainsi que sur la zone du marché une seule place est disponible sur du stationnement courte durée.

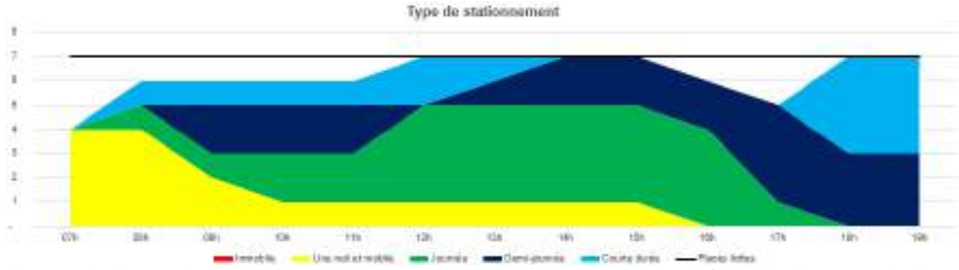


Figure 42 : Type de stationnement par heure sur la place du marché (Zone bleue - rotation 3,8)

Sur la rue Jean Aicard on observe que 40% des places sont occupées par des véhicules immobiles. En revanche pour les places libérées par les riverains celles-ci sont occupées par usagers à la demi-journée (présents moins de 4h consécutives) ou de courtes durées. De ce fait, le taux de rotation observé est tout de même de 3.

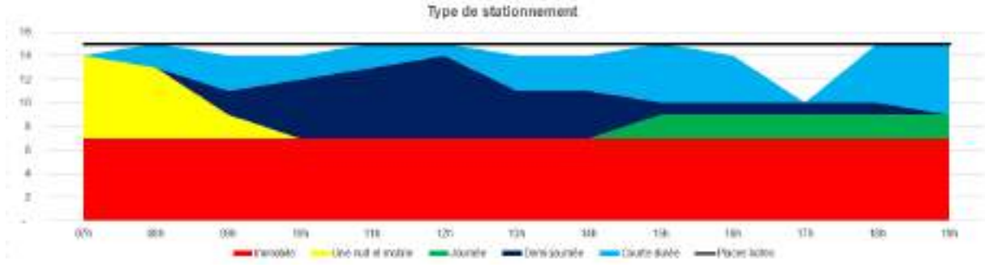


Figure 43 : Type de stationnement sur la rue Jean Aicard (Gratuit – rotation 3)

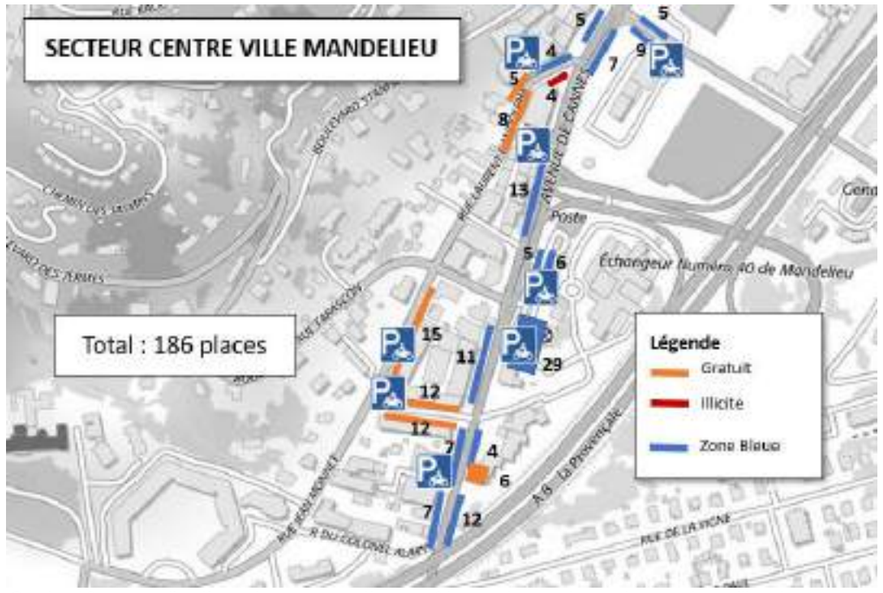
		Occupation - Deux roues motorisées												
Rues	Numéro Section	7H	8H	9H	10H	11H	12H	13H	14H	15H	16H	17H	18H	19H
BOULEVARD LOUIS NEGRIN	11	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	2	3	3

Figure 44 : Occupation deux-roues motorisés secteur de Cannes-Bocca

Sur la Bocca, les travaux présents sur le secteur ont certainement également impacté les usages des 2RM avec seulement une poche de stationnement représentant au maximum 4 véhicules.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

6.3.3 Secteur du centre-ville de Mandelieu



Carte 62 : Localisation des zones d'enquête sur le secteur du centre-ville de Mandelieu

N°	Nom rue	Typologie	Nombre Places	Réservé livraison	Réservé GIC /GIG	Arrêt Minute	Total places	Max occupation	Rotation
1	AVENUE DE CANNES	Bleue	7				7	100%	4,1
2	AVENUE DE CANNES	Bleue	8				8	88%	6,1
3	AVENUE DE CANNES	Bleue	12				12	92%	5,6
4	AVENUE DE CANNES	Bleue	6				6	100%	7,0
5	AVENUE DE CANNES	Bleue	4				4	125%	2,8
6	RUE DES CYCLAMENS	Gratuit	10		2		12	108%	3,4
7	RUE DES CYCLAMENS	Gratuit	12				12	108%	6,1
8	RUE JEAN MONNET	Gratuit	14		1		15	113%	3,5
9	AVENUE DE CANNES	Bleue	11				11	118%	7,8
10	PARKING	Bleue	24				24	117%	6,2
11	CONTRE ALLEE GAUCHE	Bleue	4		1		5	100%	4,0
12	CONTRE ALLEE DROITE	Bleue	6				6	100%	7,3
13	AVENUE DE CANNES	Bleue	7				7	100%	2,9
14	RUE DES ECUREUILS	Bleue	10				10	120%	6,1
15	RUE DES ECUREUILS	Bleue	6				6	100%	5,7
16	AVENUE DE CANNES	Bleue	5				5	80%	1,8
17	RUE LAURENT GANDOLPHE	Bleue	5				5	100%	4,8
18	AVENUE DE CANNES	Bleue	13	1	2		16	94%	5,3
19	RUE LAURENT GANDOLPHE	Illicite	4				0		
20	RUE LAURENT GANDOLPHE	Bleue	4				4	100%	3,8
21	RUE LAURENT GANDOLPHE	Gratuit	9				9	122%	5,0

Figure 45 : Offre de stationnement et principaux usages Mandelieu centre-ville

La ville de Mandelieu a une politique de stationnement gratuit sur l'ensemble de la commune, cependant sur les secteurs commerçants une réglementation a été mise en place au travers d'une zone bleue où le stationnement est autorisé 2 heures.

Sur la totalité du secteur d'étude le taux d'occupation est le plus bas le matin à 7h avec 54% ce qui montre une faible demande de la part des riverains. Dès 8h le taux d'occupation monte à un niveau qui reste constant dans la journée entre 80 et 90% d'occupation.

Sur le centre-ville le taux de rotation est plutôt élevé : 4,4 sur le secteur gratuit et 5,5 sur la zone bleue où le taux de véhicules ventouses est faible (26%). Selon les rues d'enquêtées les usages sur la zone bleue sont très différents avec des rotations sur l'avenue de Cannes comprises entre 1,8 et 7.

	Nombre de places	Occupation maximum / heure	Taux de rotation	% véhicules « ventouses »
Gratuit	48	102% - 12h	4,4	48%
Bleue	136	96% - 16h	5,5	26%

Figure 46 : Occupation, taux de rotation et % de véhicules ventouses observés

La portion suivante de 11 places sur la rue de Cannes a un taux de rotation de 7, élevé. En regardant la typologie des stationnements on identifie qu'il y a très peu de véhicules ventouses (2 places immobilisées sur 11), ainsi que peu de de véhicules stationnés plus de 3 heures ; on a donc un très fort taux de respect de la zone bleue et une très bonne utilisation du stationnement sur la journée.

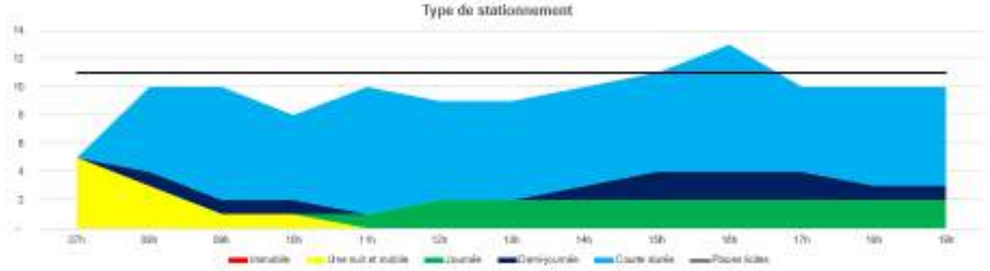


Figure 47 : Type de stationnement sur la rue de Cannes (Zone bleue – rotation 7.8))

Sur la rue Jean Monnet malgré un stationnement gratuit et un nombre de véhicules immobiles et présents à la journée supérieur à 60%, la présence d'un usage important de véhicules stationnés pour une courte durée permet d'avoir un taux de rotation de 3,8 qui est important pour un secteur gratuit.

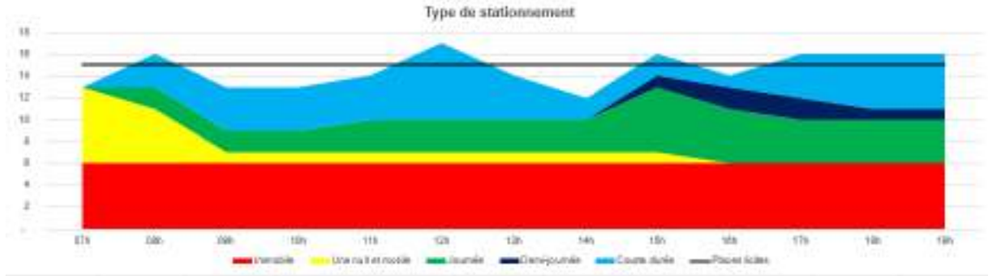


Figure 48 : Type de stationnement sur la rue Jean Monnet (Gratuit – rotation 3,8))

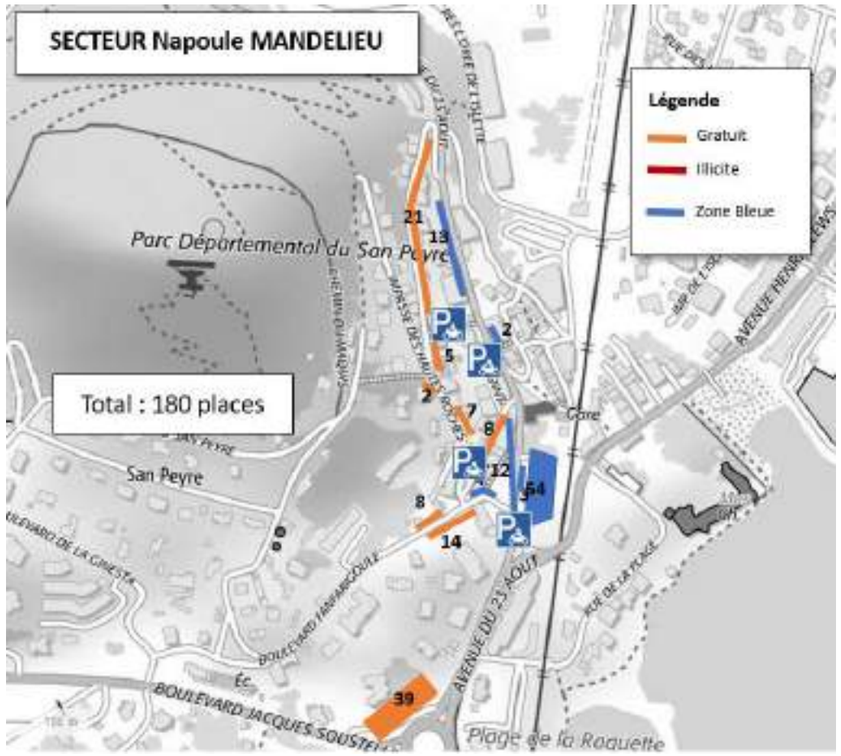
		Occupation - Deux roues motorisées												
Rues	Numéro Section	7H	8H	9H	10H	11H	12H	13H	14H	15H	16H	17H	18H	19H
AVENUE DE CANNES	2	0	0	1	1	2	2	2	1	3	**3**	2	2	1
RUE DES CYCLAMENS	6	0	3	3	2	2	2	3	1	2	2	1	2	3
RUE JEAN MONNET	8	2	2	1	1	1	2	2	3	2	1	0	2	2
AVENUE DE CANNES	9	4	4	3	2	3	3	4	4	2	4	3	2	2
PARKING	10	1	1	0	1	3	3	3	2	3	3	1	1	1
CONTRE ALLEE GAUCHE	11	0	0	1	3	4	2	3	4	2	5	5	1	0
RUE DES ECUREUILS	14	1	3	3	3	3	4	4	3	3	2	1	1	2
RUE LAURENT GANDOLPHE	17	1	2	3	2	2	2	2	2	3	3	2	3	3
AVENUE DE CANNES	18	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	4	2	0
Total 2RM		13	19	19	19	24	24	27	25	25	28	19	16	14

Figure 49 : Occupation deux-roues motorisés secteur de Mandelieu centre-ville

Sur le centre-ville de Mandelieu, 9 espaces de stationnement deux roues motorisés ont été identifiés ceux-ci sont de tailles limitées avec entre 1 et 5 véhicules présents au maximum. On voit donc apparaitre une demande à laquelle l'aménagement de l'espace public doit répondre pour ne pas impacter les espaces résiduels.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

6.3.4 Secteur MANDELIEU – La Napoule



Carte 63 : Localisation des zones d'enquête sur le secteur de Mandelieu la Napoule

N°	Nom rue	Typologie	Nombre Places	Réservé livraison	Réservé GIC /GIG	Arrêt Minute	Total places	Max occupation	Rotation
1	PARKING	bleue	51		2		53	100%	3,1
2	RUE CHARLES PIERRUGUES	bleue	5				5	120%	6,8
3	RUE DES HAUTES ROCHES	gratuit	8				8	100%	2,8
4	RUE DES HAUTES ROCHES	gratuit	2				2	100%	2,5
5	RUE SANTO-REINO	gratuit	8				8	100%	3,1
6	RUE SANTO-REINO	gratuit	17				17	88%	1,6
7	AVENUE DU 23 AOUT	bleue	9				9	100%	3,7
8	AVENUE DU 23 AOUT	bleue	2				2	100%	3,0
9	AVENUE DU 23 AOUT	bleue	11	2	2	1	16	94%	4,9
10	AVENUE JEAN JAURES	bleue	1	2			3	100%	6,3
11	BD FANFARIGOULE	gratuit	11				11	100%	3,5
12	BD FANFARIGOULE	bleue	8				8	113%	3,5
13	PARKING	gratuit	41				41	95%	3,5
14	RUE DE LA POSTE	gratuit	7				7	114%	4,0

Figure 50 : Offre de stationnement à la Napoule

	Nombre de places	Occupation maximum / heure	Taux de rotation	% véhicules « ventouses »
Gratuit	96	93% - 19h	3,1	41%
Bleue	94	88% - 13h	3,8	15%

Figure 51 : Occupation, taux de rotation et % de véhicules ventouses observés

Le secteur de la Napoule est caractérisé par un bâti ancien avec peu de places de stationnement sur la voirie. La demande de riverains est moins importante la nuit que le jour, le taux d'occupation est de 64% à 7h puis il reste toute la journée entre 80 et 88%.

L'enquête a porté sur les stationnements sur voirie ainsi que deux aires de stationnements.

On observe un faible écart de rotation entre les stationnements bleus et gratuits. Cependant, ce chiffre est à modérer car l'aire de stationnement située à proximité de la gare est vide jusqu'à 13h ; elle est en effet occupée par le marché qui a lieu entre 8h et 13h le jeudi. Sur le parking de 53 places du marché, le taux d'occupation est plutôt faible en journée : entre 80 et 54% mais dès la fin des horaires réglementés de la zone bleue il est occupé à 100%. Il a tout de même un taux de rotation de 3 sur les 6 heures d'enquêtes où le parking était ouvert.

Si on exclut ce parking, le taux de rotation sur le reste de la zone bleue est de 4,7 ce qui montre là encore un bon fonctionnement de la rotation.



Figure 52 : Type de stationnement sur le parking du marché (Bleu – rotation 3 de 14 à 19h))

En analysant un secteur gratuit qui a une rotation importante tel que la rue de la poste. On voit que les 7 places de la rue ont un taux de rotation de 4 et donc 28 véhicules différents qui stationnent dans la journée. En moyenne 4 places sont occupées par les véhicules ventouses et 3 restent disponibles pour des stationnements de courte durée ce qui permet d'avoir un bon taux de rotation.

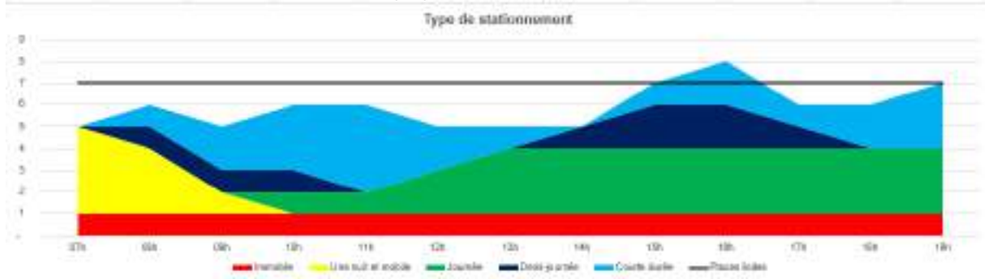


Figure 53 : Type de stationnement sur la rue de la poste (Gratuit – rotation 4))

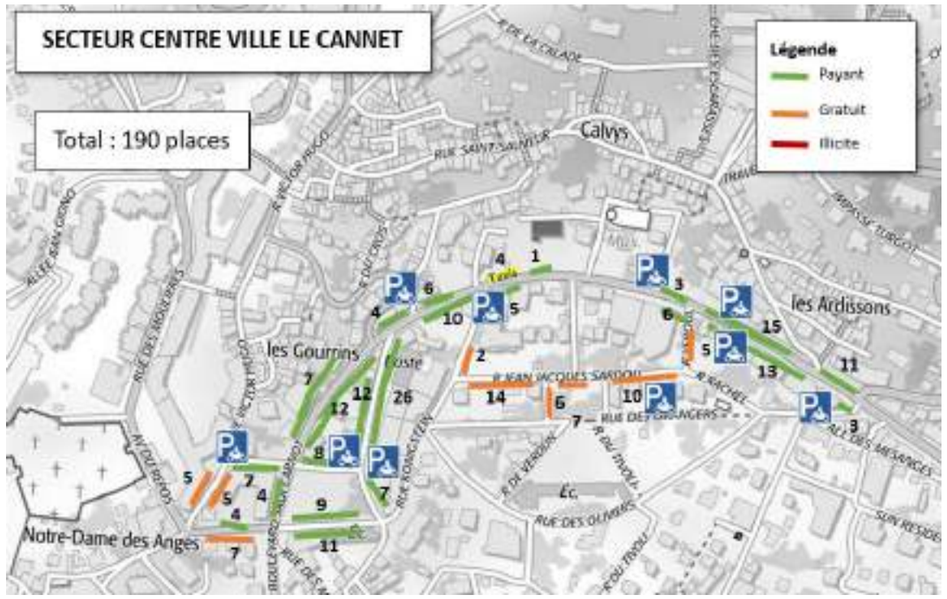
		Occupation - Deux roues motorisées												
Rues	Numéro Section	7H	8H	9H	10H	11H	12H	13H	14H	15H	16H	17H	18H	19H
RUE SANTO-REINO	5	2	2	2	2	2	3	2	2	2	**2**	2	2	2
AVENUE DU 23 AOUT	8	7	6	6	5	5	5	4	4	5	4	4	4	4
AVENUE JEAN JAURES	10	5	9	11	11	12	12	10	10	10	10	9	9	9
RUE DE LA POSTE	14	0	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Total 2RM		14	18	20	20	21	22	18	18	19	18	17	17	17

Figure 54 : Occupation deux-roues motorisés secteur de Mandelieu la Napoule

Sur le secteur de Mandelieu la Napoule, 4 poches de stationnement deux roues motorisés ont été identifiées avec une plus importante sur l'avenue Jean Jaurès. Ainsi en moyenne une vingtaine de 2RM étaient présents sur ce secteur.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

6.3.5 Secteur du centre-ville du Cannet



Carte 64 : Localisation des zones d'enquête sur le secteur du centre-ville du Cannet

N°	Nom rue	Typologie	Nombre Places	Réservé livraison	Réservé GIC /GIG	Arrêt Minute	Total	Max occupation	Rotation
1	BD SADI CARNOT	Payant	2		1		3	100%	3,3
2	BD SADI CARNOT	Payant	11				11	136%	7,6
3	BD SADI CARNOT	Payant	13				13	115%	4,1
4	BD SADI CARNOT	Payant	14		1		15	100%	5,1
5	RUE RAYMONT VEROUL	Gratuit	5				5	100%	4,2
6	BD SADI CARNOT	Payant	3	2	1		6	100%	4,2
7	BD SADI CARNOT	Payant	3				3	0%	-
8	BD SADI CARNOT	Payant	0		1		1	200%	8,0
9	BD SADI CARNOT	Payant	5				5	100%	1,0
10	BD SADI CARNOT	Privé	4				4	25%	0,3
11	BD SADI CARNOT	Payant	6				6	100%	4,8
12	BD SADI CARNOT	Payant	9	1			10	100%	5,8
13	BD SADI CARNOT	Payant	2	2			4	100%	4,5
14	BD SADI CARNOT	Payant	7				7	86%	3,1
15	BD SADI CARNOT	Payant	6				6	183%	10,3
16	RUE CZERNICKY	Payant	7				7	100%	4,0
17	RUE VICTOR HUGO	Gratuit	4		1		5	100%	1,2
18	RUE VICTOR HUGO	Gratuit	5				5	100%	1,2
19	NOTRE DAME DES ANGES	Gratuit	7				7	100%	1,9
20	NOTRE DAME DES ANGES	Payant	5				5	80%	1,6
21	BD SADI CARNOT	Payant	6				6	83%	3,5
22	RUE KONIGSTEIN	Gratuit	2				2	100%	2,5
23	RUE JEAN JACQUES SARDOU	Gratuit	14				14	107%	2,1
24	RUE DES ANCIENS COMBATTANTS EN AFN	Gratuit	6				6	100%	2,2
25	RUE JEAN JACQUES SARDOU	Gratuit	8				8	100%	2,8
26	RUE JEAN JACQUES SARDOU	Gratuit	11				11	109%	2,0
27	RUE KONIGSTEIN	Payant	0	2		9	11	100%	3,0
28	RUE KONIGSTEIN	Payant	6		1	3	10	100%	4,3
29	RUE DES MICHELS	Payant	6				6	100%	5,0
30	RUE CZERNICKY	Payant	5	2		1	8	88%	4,1
31	RUE DES MICHELS	Payant	11				11	118%	3,3
32	RUE DES MICHELS	Payant	28		2		30	100%	4,0

Figure 55 : Offre de stationnement et principaux usages centre-ville du Cannet

La zone étudiée du centre-ville du Cannet est majoritairement composée de parkings payants. En moyenne ces parkings ont un taux de rotation d'environ 4,3 véhicules/place avec un taux d'occupation de véhicule ventouses d'environ 33%. On considère qu'un taux de rotation de 4,3 est un taux minimal acceptable pour une zone payante, en effet en comptant des résidents en début et fin de journée cela correspond donc juste à un petit peu plus de 2 véhicules s'alternant la journée.

	Nombre de places	Occupation maximum / heure	Taux de rotation	% véhicules « ventouses »
Gratuit	63	102% - 9h	2,1	55%
Payant	184	87% - 12h	4,3	39%

Figure 56 : Occupation, taux de rotation et % de véhicules ventouses observés

Le taux d'occupation moyen sur la journée varie entre 75% des places occupées le matin à 7h jusqu' 90% dans la journée, on observe donc une demande moins importante des riverains.

Certaines zones ont un nombre important de véhicules ventouses comme la rue Czernicky avec 86% de véhicules ventouses et tout de même taux de rotation qui reste à 4 véhicules/jour.

On voit sur la figure suivante que sur 7 places 6 sont occupées par des véhicules ventouses restant plus de 4h et seulement 1 à 2 places par des véhicules qui tournent. Cela signifie, comme le montre la figure 2, que les résidents sont majoritairement remplacés par les gens travaillant dans le secteur sur la journée. Le stationnement Payant sur la ville du Cannet est limité à 1h gratuite + 2 heures payantes avec la pause méridienne et permet donc à un véhicule arrivant à 9h de rester jusqu'à 14h ce qui le classe dans l'analyse comme un véhicule journée considéré comme ventouse.

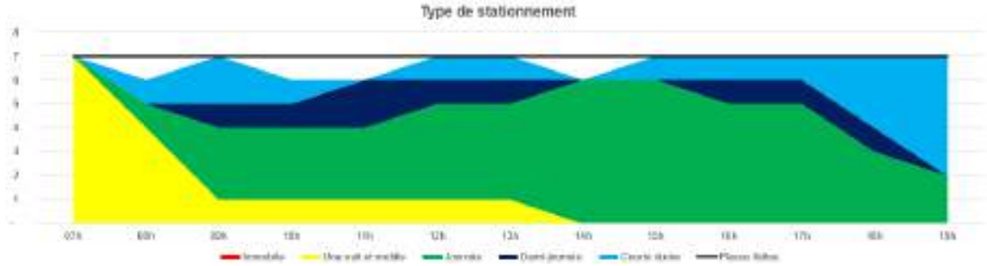


Figure 57 : Type de stationnement par heure sur la rue Czernicky (payant, rotation 4)

Sur les parkings gratuits présents dans le centre-ville, on constate un taux de rotation similaire et bien plus faible que sur les parkings payants, s'élevant à 2,2 véhicules/place. Sur ces secteurs : 82% des véhicules sont dits ventouses.

Le stationnement sur la Rue Jean Jacques Sardou représente bien ces deux moyennes. Elle comporte une section de 14 places sur lesquelles on constate un taux de rotation de 2,1 véhicules/place et 4 véhicules sur 5 sont des véhicules ventouses.

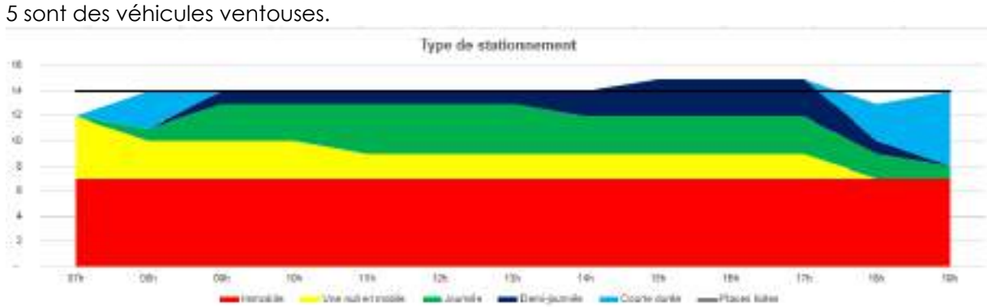


Figure 58 : Type de stationnement par heure sur la rue Jean Jacques Sardou (gratuit, rotation 2,1)

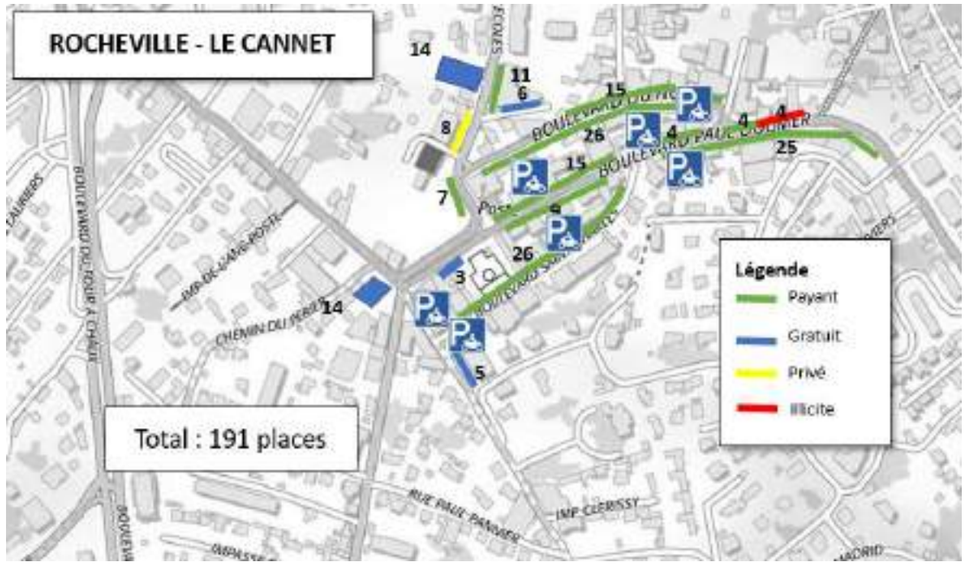
AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

		Occupation - Deux roues motorisées												
Rues	Numéro Section	7H	8H	9H	10H	11H	12H	13H	14H	15H	16H	17H	18H	19H
BOULEVARD SADI CARNOT	1	7	10	10	9	9	8	5	7	7	10	10	10	7
BOULEVARD SADI CARNOT	3	4	5	5	5	5	5	4	4	3	4	5	5	2
BOULEVARD SADI CARNOT	4	2	5	5	5	5	5	5	4	5	5	4	3	3
BOULEVARD SADI CARNOT	7	8	11	15	15	12	14	16	18	19	18	15	2	2
BOULEVARD SADI CARNOT	9	4	5	6	2	3	2	2	5	5	5	5	6	2
BOULEVARD SADI CARNOT	13	2	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
RUE CZERNICKY	16	3	6	5	5	6	4	3	5	7	5	6	8	7
RUE JEAN JACQUES SARDOU	26	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0
RUE DES MICHELS	31	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
RUE DES MICHELS	32	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	1	2	2
Total 2RM		34	50	53	48	47	45	43	50	53	54	50	40	28

Figure 59 : Occupation deux-roues motorisés secteur du Cannet centre-ville

Sur le secteur du Cannet sur les 32 sections identifiées pour l'enquête rotation une dizaine d'entre elles comportait des places occupées par des deux-roues motorisés. A 14h 59 2RM étaient présents.

6.3.6 *Secteur Le CANNET ROCHEVILLE*



Carte 65 : Localisation des zones d'enquête sur le secteur de Rocheville

Le taux d'occupation moyen sur la journée varie entre 59% des places occupées le matin à 7h jusqu' 91% à 17h on observe donc une demande moins importante de stationnement des riverains.

	Nombre de places	Occupation maximum / heure	Taux de rotation	% véhicules « ventouses »
Gratuit	180	91% - 15h	2,8	53%
Privé	11	91% - 10h	5,5	36%

Figure 60 : Occupation, taux de rotation et % de véhicules ventouses observés

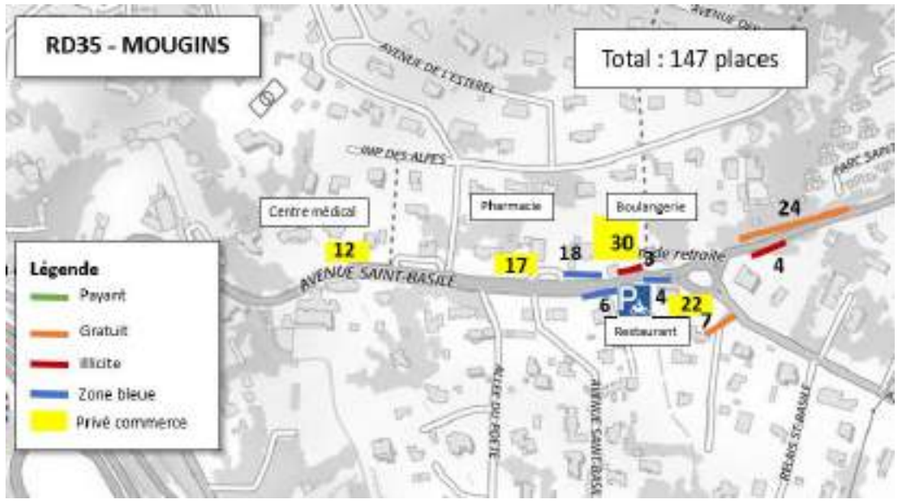
N°	Nom rue	Typologie	Nombre Places	Réservé livraison	Réservé GIC /GIG	Arrêt Minute	Total places	Max occupation	Rotation
1	BD PAUL DOUMER	gratuit	22		2		24	108%	2,8
2	BD PAUL DOUMER	gratuit	4 illicites				0		
3	BD PAUL DOUMER	gratuit	4				4	100%	2,0
4	BD DU NORD	gratuit	13		1		14	93%	2,7
5	BD DU NORD	gratuit	17	5	1		23	96%	3,2
6	AVENUE DES ECOLES	gratuit	8				8	63%	1,0
7	IMPASSE REVELAT	gratuit	6				6	133%	1,8
8	AVENUE DES ECOLES	privé	9		1	1	11	91%	5,5
9	PARKING	gratuit	14				14	107%	1,6
10	PLACE MARECHAL FOCH	gratuit	6		1		7	100%	4,1
11	PARKING	gratuit	20				20	90%	2,1
12	AVENUE DES BROUSSAILLES	gratuit	6		1		7	100%	1,7
13	BD SAINT-CHARLES	gratuit	19	2	2		23	139%	3,3
14	BD PAUL DOUMER	gratuit	3	1			4	100%	3,3
15	ROUTE NAPOLEON	gratuit	13		1		14	100%	3,4
16	ROUTE NAPOLEON	gratuit	6		1	2	9	100%	3,1
17	ROUTE NAPOLEON	gratuit	0			3	3	100%	8,7

Figure 61 : Offre de stationnement et principaux usages secteur Rocheville

Sur le quartier de Rocheville les typologies de stationnement observées sont les suivantes :

- Majoritairement un stationnement gratuit et non règlementé avec la moitié des véhicules ventouses et un taux de rotation de 2,8. Un petit parking privé appartenant à un commerce de 11 places qui a un taux de rotation important de 5,5 places. On voit donc sur ce parking l'intérêt du signalement privé qui limite les véhicules ventouses et permet au commerçant d'augmenter la disponibilité pour les chalands.

6.3.7 *Secteur Mougins RD35*



Carte 66 : Localisation des zones d'enquête sur le secteur de Mougins RD35

La commune de Mougins a opté comme la commune de Mandelieu pour une politique de stationnement réglementé mais gratuit avec des zones bleues

Le secteur de Mougins est caractérisé ainsi : d'une part la très faible présence de stationnements sur voirie dans la ville les voiries étant très contraintes par le relief ; d'autre part, les travaux en cours ont empêchés d'effectuer l'enquête sur le secteur central de Tournamy, le choix a donc porté autour de RD3 qui comporte

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

différents commerces et services.

Au droit des commerces il y a 3 petites zones bleues ainsi que des aires de stationnement privées. Ces derniers ont été intégrés à l'enquête, en effet en accès libre, ils permettent de mieux représenter l'usage du stationnement sur le secteur.

N°	Nom rue	Typologie	Nombre Places	Réservé livraison	Réservé GIC /GIG	Arrêt Minute	Total places	Max occupation	Rotation
1	AVENUE DU GENERAL DE GAULLE	Gratuit	24				24	54%	1,3
2	AVENUE DU GENERAL DE GAULLE	Illicite	4				4	0%	0,0
3	PARKING	Privé	21		1		22	73%	3,0
4	LOTISSEMENT LE RELAIS	Gratuit	7				7	0%	0,0
5	AVENUE SAINT-BASILE	Bleue	4				4	75%	1,3
6	AVENUE SAINT-BASILE	Illicite			1		1	100%	3,0
7	PARKING	Privé	33				33	82%	3,5
8	AVENUE SAINT-BASILE	Bleue	6				6	33%	0,5
9	AVENUE SAINT-BASILE	Bleue	14		1		15	73%	2,5
10	PARKING PHARMACIE	Privé	17				17	47%	1,5
11	PARKING CENTRE MEDICAL	Privé	17				17	94%	3,1

Figure 62 : Offre de stationnement et principaux usages secteur Mougins

	Nombre de places	Occupation maximum / heure	Taux de rotation	% véhicules « ventouses »
Gratuit	31	41% - 15h	1	20%
Bleue	25	56% – 12h%	1,8	6%
Privé	89	67% - 10h	2,8	20%

Figure 63 : Occupation, taux de rotation et % de véhicules ventouses observés

Le taux d'occupation sur les places du secteur d'étude est faible avec des maximums observés de 41% sur les places gratuites, 56% sur la zone bleue et 67% sur les parkings privés, il y a peu de véhicules ventouses. En deçà de 80% d'occupation on considère qu'il n'y a aucune difficulté liée à la recherche de place. Le faible taux occupation étant faible la rotation calculée sur l'offre totale l'est également.

Sur l'avenue Charles de Gaulle qui se situe en retrait par rapport aux commerces, les places gratuites sont très peu utilisées, il y a très peu d'usages de riverain avec 20% d'occupation le matin. Ensuite l'occupation ne dépasse pas les 50% avec un maximum observé à 15h.

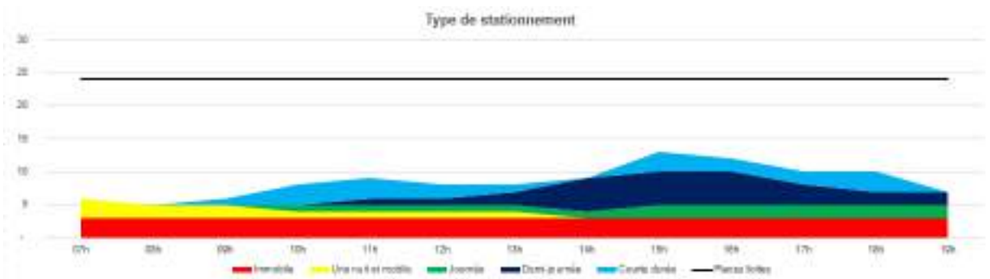
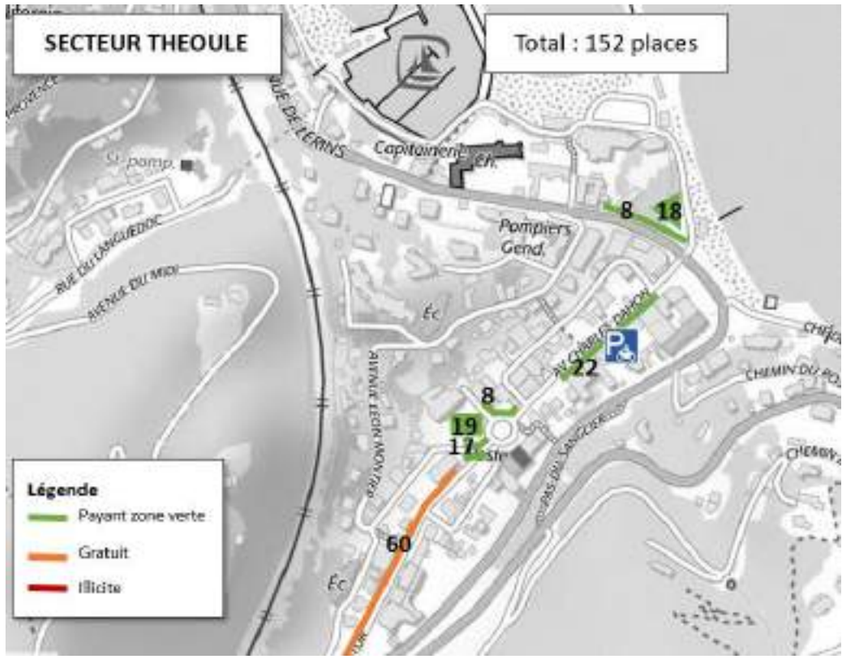


Figure 64 : Usage du stationnement avenue de Gaulle (Gratuit, taux de rotation de 1,5)

6.3.8 Secteur Théoule-Sur-Mer centre-ville

La commune de Théoule-Sur-Mer a mis en place un stationnement payant saisonnier avec différentes zones correspondant à différents usages. Celui-ci est effectif du 1er juin au 1er septembre. Lors de l'enquête l'ensemble du stationnement était donc gratuit ; Les zones sont distinguées à titre comparatif.



Carte 67 : Localisation des zones d'enquête sur le secteur de Théoule-Sur-Mer.

N°	Nom rue	Typologie	Nombre Places	Réservé livraison	Réservé GIC /GIG	Arrêt Minute	Total places	Max occupation	Rotation
1	AVENUE DE LERINS	Payant	8				8	88%	2,8
2	PARKING	Payant	15				15	100%	3,2
3	AVENUE CHARLES DAHON	Payant	16	1	1	2	20	110%	3,7
4	SANS NOM	Payant	8				8	100%	3,8
5	PARKING	Payant	20				20	100%	3,3
6	PLACE DU GENERAL BERTRAND	Payant	17		2		19	95%	2,2
7	RUE JEAN BAPTISTE PASTOR	Gratuit	58				58	98%	3,0

Figure 65 : Offre de stationnement et principaux usages secteur Théoule-Sur-Mer

Le taux d'occupation le plus faible est observé à 7h : 64% et il augmente ensuite nettement avec entre 9h et 17h un taux d'occupation compris entre 78 et 91%.

On observe peu d'écart d'usage entre les deux secteurs de stationnement avec des taux rotation de 3 et 3,1, cependant le nombre de véhicules ventouses est plus important sur la rue Jean-Baptiste Pastor qui est gratuite toute l'année.

	Nombre de places	Occupation maximum / heure	Taux de rotation	% véhicules « ventouses »
Gratuit	58	98% - 16h	3	60%
Payant	90	97% – 11h%	3,1	40%

Figure 66 : Occupation, taux de rotation et % de véhicules ventouses observés

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

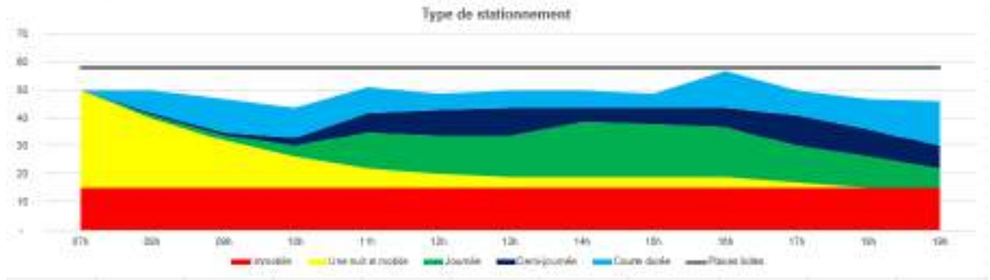


Figure 67 : Usage du stationnement avenue Jean-Baptiste Pastor (Gratuit – Rotation de 3).

Sur la rue Jean-Pastor des usages importants de véhicules de riverains, de stationnements immobiles et à la journée. Cependant la disponibilité sur la voie permet à minima d'avoir une dizaine de places disponibles pour des stationnements courtes durées.

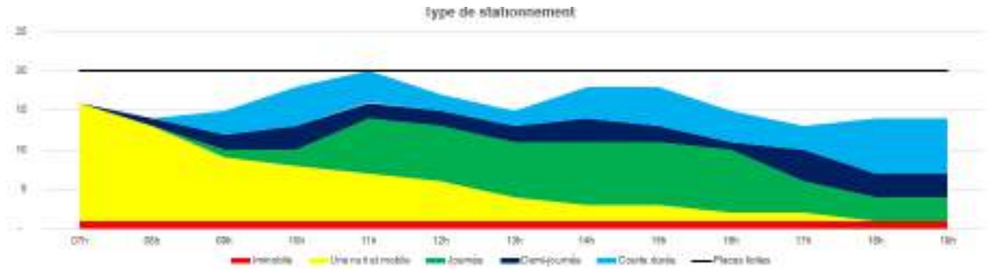


Figure 68 : Usage du stationnement Parking Mairie (Payant estival – Rotation de 3,3).

Sur le parking devant la mairie il est observé un faible nombre de véhicules immobiles. Cependant, la gratuité entraine un usage des ¾ du parking par des véhicules restant plus de 4 heures.

		Occupation - Deux roues motorisées											
Rues	Numéro Section	7H	8H	9H	10H	11H	12H	13H	14H	15H	16H	17H	18H	19H
AVENUE CHARLES DAHON	3	0	1	0	0	0	1	0	1	1	**1**	2	2	3

Figure 69 : Occupation des deux roues motorisés

Sur le secteur de Théoule-Sur-Mer peu de deux roues motorisés étaient présents avec au maximum seulement 2 véhicules stationnés.

6.3.9 *Conclusion enquête stationnement*

L'enquête stationnement effectuée dans le cadre du PDM a permis d'identifier les usages sur des secteurs précis du territoire de la CACPL.
Celle-ci a permis de confirmer et quantifier deux points importants :

- Les pratiques de stationnement illicites observées en 1999 sur ces zones où le stationnement est matérialisé ne sont plus une réalité aujourd'hui.
- Le stationnement des deux roues motorisés est en revanche un enjeu de plus en plus important pour les différentes communes et plus particulièrement pour la ville de Cannes. En effet, dans ce secteur contraint et les stationnements existants pour les voitures au sein de l'habitat et du lieu de travail sont limités. Les usages de stationnement des deux roues motorisés augmentent fortement et impactent l'espace public La mise en œuvre des réglementations spécifiques apparaît être un enjeu du PDM.

Il y a peu de suroccupation du stationnement avec quelques places de disponibles mais un taux de places libre inférieur à 20%[4]. Le secteur de la RD35 à Mougins n'est pas du tout saturé. Sur l'usage des différents espaces de stationnement on constate des diversités classiques de l'usage du stationnement suivant les secteurs réglementés et non réglementés avec en secteur libre des taux autour de 2 et en secteur réglementé des taux autour de 4 voire sur Mandelieu supérieur à 6 véhicules par place.

Ainsi, l'enquête a permis de confirmer que ce n'est pas tant la typologie du stationnement payant ou zone bleue qui influe le plus sur les pratiques mais le respect des temps de stationnement autorisés et donc le nombre de places réellement disponibles pour les usagers de courtes durées. Ce taux de respect est directement corrélé à la fréquence des contrôles effectués par la commune.

À Cannes ce point est perfectible, sur le Cannet également la politique mise en œuvre permet des stationnements de 5h sur la journée. Un autre point qui peut impacter et qui est non mesuré est la présence de véhicules avec macarons GIC/GIG qui ont le droit aux stationnements gratuits sans limite de temps.

6.4 Conclusion : problématiques et enjeux

6.4.1 *Suivi des données*

Au vu des difficultés rencontrées pour obtenir des informations précises et actuelles sur le stationnement, il apparait un manque de suivi de l'offre générale et des fréquentations par les communes (pas d'enquête récente sur l'occupation et la rotation du stationnement depuis 1999).

Le panorama du stationnement public sur voirie réalisé par le CEREMA à l'aide des enseignements de l'enquête nationale 2015 montre une connaissance très partielle du stationnement et de son fonctionnement, généralisé au niveau national. En effet, on observe que 27% des villes comparables à Cannes (Ville-centre dont l'unité urbaine est comprise entre 100 000 et 300 000 habitants) et 58% des villes comparables aux autres communes de la CACPL n'ont pas réalisé d'enquêtes stationnement au cours des cinq dernières années.

Un suivi régulier et précis permettrait la mise en place de mesures de réglementation plus adaptées à chaque localisation pour une politique de stationnement plus adaptée notamment en fonction des usages suivant les périodes de l'année. Pour effectuer ce suivi, certaines villes ont mis en place de nouveaux dispositifs. Selon l'enquête nationale 2015, 33% des villes françaises enquêtées ont un observatoire du stationnement. Il s'agit d'un outil permettant la capitalisation et la diffusion de la connaissance sur le stationnement. De plus, 19% des villes enquêtées ont installé des capteurs de présence de véhicules en stationnement sur voirie afin de mieux connaitre l'occupation et la rotation des places et donc l'utilisation qui est faite de l'offre sur leur territoire. Ce type de mesures est souvent mit en place par des villes de taille importantes (Strasbourg, Marseille sont deux exemples).

6.4.2 *Stationnement des deux roues motorisés*

Le stationnement des deux roues motorisés est un enjeu de plus en plus important pour les différentes communes et plus particulièrement pour la ville de Cannes. Pour y répondre, les villes mettent en œuvre des espaces de stationnement dédiés. Cependant, ceux-ci sont saturés à Cannes et débordent sur l'espace public. Cette occupation illégale de la chaussée, en plus de détériorer l'espace public, engendre des problèmes d'accessibilité puisque cela gêne *le cheminement des piétons et en particulier des personnes à mobilité réduite.*

La gestion de ce stationnement est donc un enjeu fort pour le PDM. Afin de mieux partager l'espace public entre les différents utilisateurs, l'application d'une réglementation spécifique, et notamment d'une redevance pour occupation de la chaussée par les deux roues motorisés est notamment à envisager par les

par les véhicules en recherche de place)

[4] Un nombre de places libre entre 15 et 20% est considéré comme le besoin pour limiter la circulation induite

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

communes. Cette redevance pourrait permettre la mise en place de plus d'espaces de stationnement spécifiques et de mesures de sécurité et de confort pour les usagers.



Figure 70 : Photo de stationnement de 2 roues sur le territoire

En exemple, les communes de Charenton-le-Pont et Vincennes ont mis en place depuis 2018 un stationnement payant pour les deux roues. Le prix, réduit par rapport aux voitures (environ 1/3 du prix pour les voitures) est de 1,50€ les deux heures en rotatif, 70 centimes par jour, 2.70€ par semaine pour le stationnement résidentiel. Un FPS s'applique aussi (moindre lui aussi que celui des voitures). Le dispositif a été fortement contesté à sa mise en place mais est désormais globalement accepté par les usagers, sous réserve que ces derniers puissent avoir des places disponibles (donc une offre suffisante). Ce dispositif a permis de mettre en place une équité avec les automobilistes tout en disciplinant les usagers des deux roues motorisés, accusés de trop souvent stationner à des emplacements gênants. Aujourd'hui la ville de Paris, après avoir déjà mis en œuvre depuis de nombreuses années des enlèvements de deux roues motorisés stationnant sur les trottoirs se pose des questions quant à la mise en place de cette mesure, et la pratique va certainement s'étendre à de nombreuses villes rencontrant cette problématique.

6.4.3 *Stationnement illicite*

L'enquête a montré que les pratiques de stationnement illicites observées en 1999 ne sont plus d'actualité. Toutefois, lors des visites sur le terrain, quelques points noirs ont été identifiés avec la présence de nombreux stationnements sauvages provoqués par la faiblesse de l'offre :

- La RD6098 à Théoule-sur-Mer subit une forte pression en saison estivale et de nombreux véhicules stationnent le long de l'axe sur les espaces résiduels. Vu les contraintes en termes de relief du territoire ce stationnement est toléré tant qu'il n'empiète pas sur la chaussée. De plus un espace protégé a été aménagé pour les piétons. Plusieurs projets évoqués sont en cours dans cette commune afin de pallier cette problématique.

- Le long de la RD 98, au niveau de l'IDRAC du stationnement illicite est aussi observé, sur une portion rapide, impliquant d'importants problèmes de sécurité les piétons étant amenés à circuler sur la chaussée ou à la traverser.



Figure 71 : Photo du stationnement illicite le long de la RD 35

6.4.4 *Réflexion sur la gratuité*

La gratuité du stationnement est un thème important sur le territoire de la CACPL, où le stationnement est perçu comme un droit et un levier d'attractivité de la zone balnéaire (notamment en compétition avec les autres communes du littoral).

Cependant, cette gratuité impacte les usages :

- D'une part le stationnement a un coût pour la collectivité :
  - Coût du foncier mobilisé dans des espaces où il est rare,
  - Coût de réalisation de la place (environ 2000 € sur voirie mais 30 000 € pour un parc en infrastructure),
  - Le stationnement sur voirie « privatise » un espace public qui ne se retrouve ainsi plus disponibles pour d'autres usages.
- Au Cannet, le stationnement payant est moins cher que les stationnements au sein des habitations. La commune a donc identifié une problématique de report de l'achat d'un parking vers les parcs de stationnements publics.
- D'autre part une politique de stationnement abondant et gratuit est un fort incitateur à l'usage de la voiture :
  - Plus de personnes se déplacent en voiture, pour des déplacements qui auraient pu être fait autrement, puisque cela est facile et gratuit. Cela augmente fortement la densité de véhicules sur les routes, les nuisances et la pollution générée ;
  - A Mandelieu, les parkings sont saturés (A contrario il serait intéressant de connaitre les usages au sein des espaces privés). Si j'ai une place gratuite devant chez moi je vais l'utiliser plutôt que de rentrer ma voiture,
  - Lors du terrain il a été observé aucune disponibilité dans les espaces littoraux même hors saison.



Figure 72 : Panneau de parking gratuits

- *Comparaison avec les communes alentours*

La politique de stationnement, tournée vers la gratuité, sur un début de stationnement (première(s) heures(s) gratuite(s)) ou sur toute sa durée (stationnement gratuit), observée dans les communes de la CACPL est une pratique assez commune dans les Alpes Maritimes. En effet, elle est par exemple également effective à Antibes sur la voirie et au sein des parcs en ouvrages et à Grasse. Dans d'autres villes proches, à Toulon, Fréjus et Saint Raphael, la première heure coute moins de 1€. Sur la commune d'Antibes une partie des parcs de stationnements ne sont payants qu'en période estivale.

La commune de Fréjus a également une politique très fortement incitative sur les parcs en ouvrage avec des abonnements annuels à 300 € et un abonnement mensuel à 30€ en période estivale. En complément de cette tarification incitative la commune communique sur les nombreuses places gratuites à proximité du centre-ville.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

	Population	Politique de stationnement sur voirie				Nbr place voirie payantes	Politique de stationnement parcs et ouvrages			
		1h	2h	Résident	FPS		Coût ouvrage 2H	Nbr place ouvrage	Aires gratuits	Exploitation
Antibes	73 800	gratuite	2 €		17 €	1 913	3€ à 5,20€	5663	**1179**	qparc
St Raphael	35 200	0,90 €	1,80 €		23€ - 8h	1 249	4 €	1681		Régie
Fréjus	53 200	0,60 €	1,80 €	30€ mois	30 et 35 € - 8h	2 280	1,80 €	1900	400	Régie
Grasses	50 700	gratuite	3 €	20€/mois	17 €	801		1627		Régie et Indigo
Toulon	169 000	0,50 €	2,50 €	6€/semaine	20 €		4,6 à 9,4€	6375		qparc
Menton	29 000	1,40 €	2,80 €		17 €	1760	4 €	1000		interparking

Figure 73 : : Offres et politiques de stationnements sur les territoires voisins

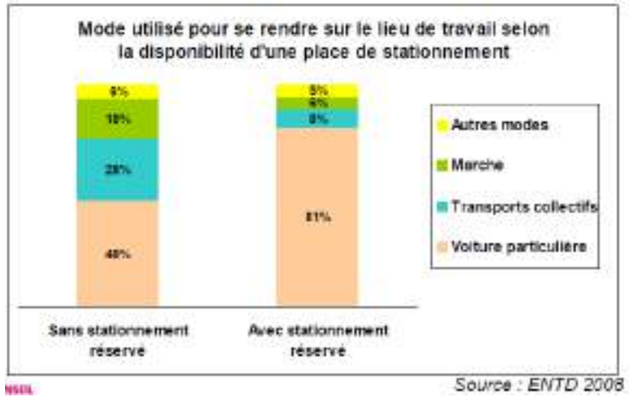
6.4.5 Le stationnement, une politique de mobilité, un levier

Dans toutes les communes de la CACPL, le stationnement n'est pas encore perçu comme un levier de mobilité mais comme un droit des usagers et un levier de développement touristique.

- *Un levier de développement d'une mobilité équilibrée*

Le stationnement peut être utilisé comme un levier important de régulation des déplacements et de développement d'une mobilité plus équilibrée.

Lorsque le porte à porte est possible, la performance de la voiture individuelle augmente fortement, son attractivité aussi.



Source : ENTD 2008

Figure 74 : Lien entre usage de la voiture particulière et présence de stationnement

Il s'agit donc d'essayer de contraindre un minimum la voiture afin de promouvoir le report modal vers d'autres usages ou modes sur les secteurs où une autre offre est proposée.

Afin que cela n'impacte pas l'attractivité des communes de la CACPL, la mise en place de mesures de communication communes pourrait être envisagée.

- *Un lien avec les conditions de circulation*

Il est important de ne pas penser séparément circulation et stationnement, ces deux composantes d'un même déplacement fonctionnant ensemble. En souhaitant développer les modes doux, leur donner plus d'espace, il est nécessaire de contraindre un minimum le stationnement afin de :

- Réduire la circulation liée à la recherche d'une place de stationnement ;
- Lutter contre le stationnement en double file, source de congestion. A Cannes, cette problématique est relativement récurrente, dans les zones ou le besoin de places courtes durées et les livraisons sont importants et où leur usage n'est pas respecté.

Une cohérence est donc nécessaire entre politique de déplacement et politique de stationnement.
Le stationnement est un sujet politiquement sensible. Les habitants se disent favorables à la réduction de la circulation en ville mais pas à celle du stationnement. Or, les deux sont liées.

- *Un enjeu d'occupation de l'espace public*

Redonner de la place aux modes doux : politique de déplacement multimodale

- *Vers plus de partage*

Aujourd'hui, l'espace public est partagé par de plus en plus d'usagers (vélos, deux roues motorisés, autopartages, recharges électriques, …). Il est donc important d'offrir de la place à chacun et de trouver des manières de mieux partager l'espace entre tous afin d'avoir un système de déplacement multimodal et non plus uniquement en faveur de la voiture.

Les communes de la CACPL ont montré lors des entretiens leur intérêt pour développer les transports en commun, les pistes cyclables etc. Cependant, cette politique ne peut pas fonctionner seule, notamment sans contraindre un minimum le stationnement. Une voiture passe en moyenne 95% de son temps en stationnement, où elle occupe entre 10m et 15m² d'espace.

Des espaces publics de qualité, permettant des déplacements plus agréables, plus sécurisés, plus rapides, et proposant de nombreuses alternatives de déplacement font aussi partis des facteurs d'attractivité d'un territoire.

La tendance globale est à de nouvelles demandes d'usages et de qualité d'usage des espaces publics. Entre 2010 et 2015, 51% des villes françaises comparables à Cannes et 35% des villes comparables aux autres communes de la CACPL ont supprimé significativement des places de stationnement sur voirie (Source enquête nationale 2015).
La prise en compte de l'offre globale de stationnement leur a permis de mettre en place une politique adaptée, afin de ne pas perdre d'attractivité mais plutôt de l'améliorer grâce à de nouveau espaces de qualités, mieux partagés. En effet, cette suppression s'est faite au profit de différentes opérations de réaménagement urbain, pensés pour les piétons, les vélos, les transports en commun (et/ou TCSP). Une réelle cohérence est nécessaire entre politique de stationnement et politique d'urbanisme et d'aménagement de l'espace.

- *Exemple de problématique le long du littoral*

Le stationnement le long du boulevard du Midi Louise Moreau longeant le littoral permet un accès facilité à la plage. Cependant, cela provoque de nombreuses nuisances et des problèmes de congestion, en plus d'être peu urbanistique et agréable.
Plusieurs sections du littoral ont été réaménagées avec des espaces dédiés aux piétons et des pistes cyclables. Une réflexion est en cours sur la ville de Cannes, notamment en vue du passage sur ce secteur de l'Eurovéloroute 8. L'espace est très contraint avec la présence des voies ferrées, cependant une réflexion doit être menée sur la place de la voiture sur cet espace stratégique afin d'aménager un espace qualitatif pour les modes doux le long de la plage.

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022




Figure 75 : Stationnement le long du littoral

- *Mutualisation du stationnement*

On appelle stationnement mutualisé le regroupement des besoins de plusieurs usages intervenants dans des plages horaires différentes en un seul et même espace afin d'optimiser le nombre total de places à construire. La mutualisation du stationnement n'est pas pratiquée sur le territoire de la CACPL à l'heure actuelle. Or, cela pourrait permettre un gain potentiellement important sur l'espace public pour mieux partager l'espace avec les autres usagers et pour permettre de nouveaux usages. La mutualisation pourrait être pensée dans des zones spécifiques :

- Entre résidents et actifs
- Entre les P+R et autres usages (covoiturage, lieu touristique, culturel)

Une réflexion autour des enjeux et des possibilités de mutualisation du stationnement par les communes pourrait être intéressante.

Synthèse stationnement

L'offre de stationnement sur le territoire de la CACPL est globalement très importante et permet des déplacements facilités. Si la dynamique actuelle est encore à l'augmentation du nombre de places, le diagnostic effectué montre que le parc actuel, conséquent, est suffisant pour gérer le flux quotidiens (jours ouvrés et weekends) et les hyper pics au moment des congrès et importants salons.

Il s'agit donc plutôt de bien identifier les usages souhaités dans chaque secteur afin d'identifier les possibilités de libération de l'espace public centraux aujourd'hui occupés par du stationnement vers d'autres usages.
De plus, un travail d'approfondissement des mesures mises en place et d'identification d'espaces réservés à différents usages (vélos, deux roues motorisés, livraison, autopartage, points de recharges…) et de de contrôle efficace et pérenne doit être mis en œuvre afin d'optimiser les usages sur les secteurs à enjeu.
Ces mesures pourront être compensées par la création d'un réseau de parc relais connectés directement au réseau Palm bus et plus particulièrement à la ligne Palm Express.

La relativement récente dépénalisation du stationnement vise une responsabilisation des communes sur le stationnement ainsi que des nouvelles possibilités de contrôle. Une gestion efficace du stationnement permet de compenser le coût lié au contrôle de ce dernier par les recettes perçues et d'avoir pour la collectivité des bénéfices réinvestissables dans les aménagements urbains.

Cette politique globale du stationnement demande un suivi réel et plus régulier de nombreuses données sur le stationnement puisqu'il s'agit de croiser et analyser les données afin de :

- Mieux piloter la politique de stationnement du territoire,
- Optimiser la gestion,
- Proposer une nouvelle information au grand public conforme aux objectifs de la loi mobilité. Une communication sur les objectifs des politiques mises en place est nécessaire pour une sensibilisation à l'évolution des pratiques.

Finalement, l'intégration du stationnement (règlementation, disponibilité, prix) dans le compagnon de mobilité permettra un pas de plus vers un MaaS dans lequel tous les modes de déplacements seraient regroupés pour faciliter leur usage et leur compréhension.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

7 LES TRANSPORT COLLECTIFS

Le territoire de la CACPL est desservi par différents réseaux de transport :

- Le réseau urbain "Palm Bus" de la Communauté d'agglomération de Cannes Pays de Lérins. C'est elle qui gère en régie l'ensemble des transports publics sur le territoire, l'agglomération étant Autorité Organisatrice de la mobilité sur son territoire.,
- Le réseau Zou de transport régional à vocation de desserte interurbaine. Le réseau routier est complété par un réseau ferré desservi par des lignes TER gérées également par la région mais également par des lignes structurantes inter villes entre Marseille et la frontière avec l'Italie.

7.1 Palm Bus

Le réseau Palm Bus, dont la fonction principale est la desserte des emplois et des résidents du territoire, est composé de plus de 25 lignes régulières. Il est complété par un réseau scolaire complémentaire (Réseau R), un réseau spécifique de nuit (Palm Night), des navettes dans le centre-ville de Cannes et plusieurs lignes de service à la demande (PAD). De plus, le réseau est étoffé en été par une navette centre-ville sur Mandelieu ainsi que navette Boccacabanna. La ville de Théoule-Sur-Mer met également un service de navette maritime sur la période estivale

La configuration du réseau viaire sur le territoire et sa topographie engendrent un réseau avec un grand nombre de lignes fonctionnant à des fréquences faibles (1h). Depuis 2014, la CACPL travaille pour configurer un réseau structurant avec des fréquences plus importantes afin de mieux répondre aux besoins des usagers.

En 2018, le réseau Palm Bus a comptabilité 10,4 millions de voyages. La fréquentation globale du réseau est en augmentation constante. En 5 ans (entre 2014 et 2018), le nombre de voyages a augmenté de 12%. Cette augmentation de fréquentation a pu être réalisée grâce à la création de nouvelles lignes et la réorganisation de du réseau avec la suppression de lignes peu fréquentées. La CACPL a également travaillé sur l'amélioration des fréquences et des temps de parcours (grâce à l'aménagement des sites propres) et la configuration des lignes Palm Express A et B.

Il faut noter que le PDU du STIP était très ambitieux sur les souhaits de progression des transports collectifs avec un objectif affiché de plus de 155% de progression entre 2003 et 2015. La fréquentation du réseau étant de 7,8 millions de voyage lors de l'élaboration du PDU ce chiffre est loin d'être atteint, le TCSP tel qu'il était envisagé dans le précédent PDU est toujours en cours de de réalisation.

En termes de répartition mensuelle de la fréquentation du réseau on observe des pics de fréquentation en été, notamment dus au tourisme et des creux en hiver soit une situation totalement inverse à ce qui est observé sur des territoires non touristiques

La fréquentation du réseau est une progression entre 2014 et 2018. Cependant, on observe que le nombre total de voyages par kilomètre qui était constant (autour de 2,46 a légèrement baissé à 2,4). L'injection de l'offre fait par la CAPCPL dernièrement a permis une bonne augmentation de la fréquentation du réseau et ne s'est accompagnée que d'une faible baisse du ratio V/K.



Carte 68 : Carte du réseau Palm Bus

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

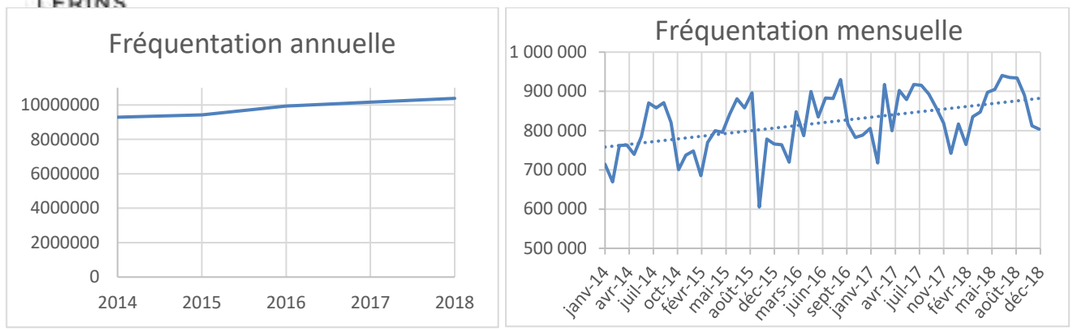


Figure 76 : Evolution de la fréquentation annuelle et mensuelle du réseau Palm Bus

7.1.1 Palm Express

Deux lignes Palm Express, Bus à Haut Niveau de Service (dont certaines portions d'itinéraires s'effectuent en site propre), ont été créées à la suite de la mise en action du précédent PDU (PDU SITP).

- Palm Express A Cannes < > Mandelieu,
- Palm Express B Cannes < > Mougins < > Mouans Sartoux.

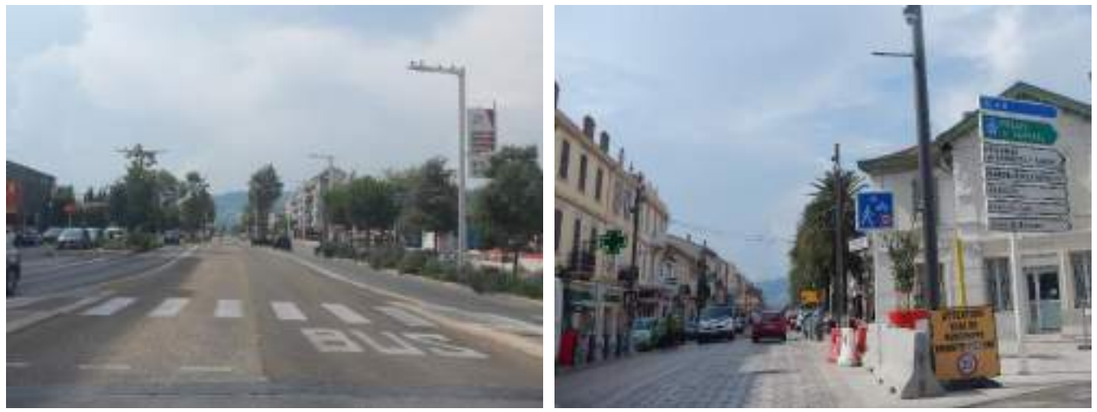


Figure 77 : Photo du site propre et de la zone de rencontre rue Francis Toner zone de partage

Mises en service à partir de 2013, les portions en sites propres permettent d'améliorer la fiabilité de la ligne en garantissant un temps de parcours toute la journée. Cet aménagement est en cours d'évolution avec certaines portions de sites propres qui sont toujours en cours de réalisation ou en étude. En termes d'usage les sites propres sont également utilisés par les lignes du réseau régional.

Les travaux sur l'avenue Francis Tonner sont en cours avec une première livraison en juillet 2019, permettant d'améliorer la liaison entre Mandelieu et Cannes. Sur la traversée de la Bocca ancienne RN le réseau viaire est particulièrement contraint avec de nombreux commerces présents. Afin d'améliorer le caractère urbain de l'axe, il a été fait le choix d'aménager une zone de rencontre. Sur le Palm Express B, une prolongation du site propre se poursuit sur le Cannet depuis le boulevard Carnot sur la route Napoléon. Il est également prévu des portions de site propre sur la commune de Mougins au niveau du secteur de Tournamy. L'enjeu à terme est d'améliorer la liaison avec la CAPG au niveau de Mouans Sartoux (et le futur BHNS du réseau Sillage).

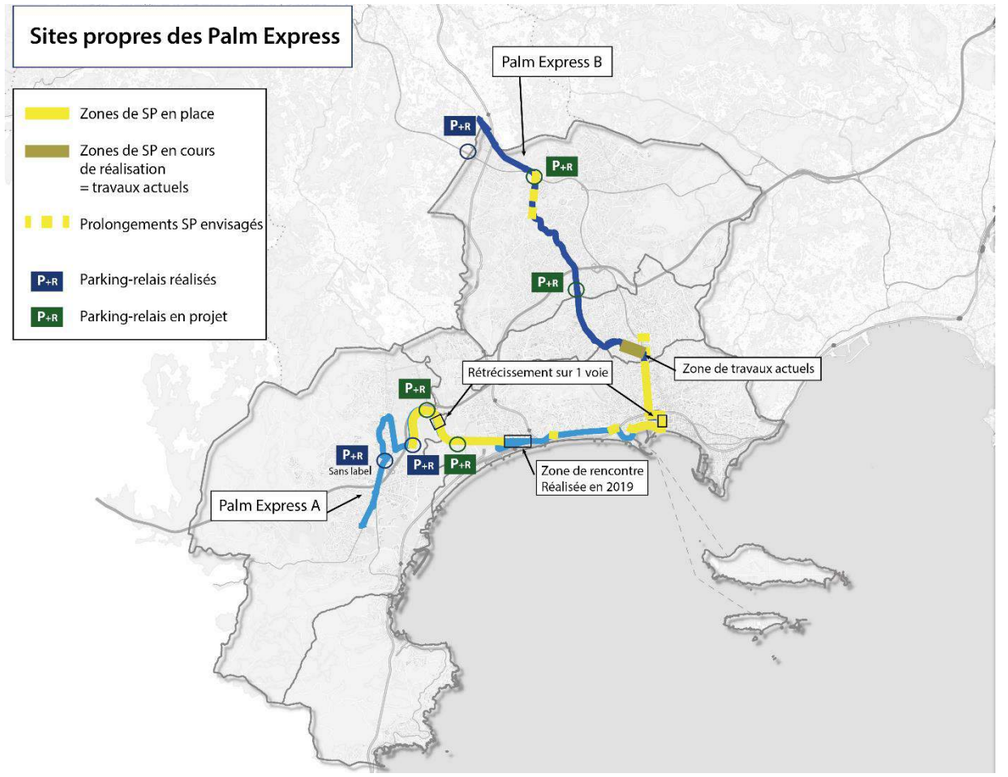


Figure 78 : Travaux en cours sur la route Napoléon

La mise en place de P+R est aussi en cours pour permettre un rabattement sur ces lignes Palm Express.

A terme avec la réalisation du BHNS entre Grasse et Mouans Sartoux et du bus-tram d'Antibes à Sophia Antipolis, un des enjeux sera d'améliorer les connexions entre les trois réseaux urbains.
En termes de fréquentation, ces deux lignes représentent 22% des déplacements du réseau Palm Bus (15% ligne A et 7% ligne B). Elles absorbent une part très importante des flux et notamment les quatre principales origines destination qui sont :

- Bocca Centre < > Cannes Centre,
- Cannes Centre < > Carnot Nord,
- Cannes Centre < > Le Cannet Centre,
- Picaud < > Cannes Centre.



Carte 69 : Carte des sites propres des Palm Express

Les chiffres du réseau Palm Bus montrent que la fréquentation des Palm Express est en augmentation. La réalisation récente (et toujours en cours) des sites propres et l'augmentation du cadencement permettent d'augmenter l'attractivité de ces lignes. La ligne B a notamment triplé de fréquentation en 3 ans (2015-2018). La CACPL ambitionne à terme lorsque la réalisation des sites propres sera effective de fusionner les deux lignes A et B en une seule et d'augmenter la fréquence de passage à 10 minutes jusqu'au secteur de la Tournamy. -Au nord de ce secteur la densité est moindre, la fréquence sera réduite mais permettra la liaison avec la CAPG.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

7.1.2 Lignes régulières

Des lignes régulières permettent de mailler le territoire des cinq communes du Pays de Lérins.

Ligne	Origine / Destination	Fréquence en heure de pointe (minutes)
Palm Express A	Mandelieu Centre Commercial Minelle < > Gare SNCF de Cannes	12
Palm Express B	Gare SNCF de Cannes < > Mouans-Sartoux Centre	20
Ligne 1	Penh Chaï < > Gare SNCF de Cannes < > Ranguin-Alfred de Musset	10
Ligne 2	Blanchisserie < > Gare SNCF de Cannes < > Les Bastides	10
Ligne 4	Place Leclerc < > Hôtel de Ville	30
Ligne 10	Les Pins Parasols < > Hôtel de Ville	15-20
Ligne 21	Hôtel de Ville < > Notre Dame des Pins	25
Ligne 6A	Le Colombier < > Gare SNCF de Cannes < > Hôtel de Ville	1h10
Ligne 6B	Parc Saint-Paul / Saint Michel Collines < > Hôtel de Ville	1h
Ligne 7	Mare Monte < > Polyclinique	40
Ligne 7A	Villa Font de Veyre < > Hôtel de Ville	2 passages par jour
Ligne 9	Gare SNCF de Cannes < > Vallauris - Fournas	1h
Lignes 11	Penh Chaï Thiers < > Gabians	20
Lignes 11A	Mairie du Cannet – Musée Bonnard < > Les Pins Parasols	1h30
Ligne 12	Les Mirandoles < > Gare SNCF de Cannes < > Hôtel de Ville	1h30
Ligne 13	Place Leclerc < > Les Collines / Centre Hélio Marin	40
Ligne 14	Gare SNCF le Bosquet < > Gare SNCF La Bocca < > Gabians	15 en HPM et 30 en HPS
Ligne 17	Hôpital de Cannes < > Gare routière de Mandelieu	1h
Ligne 22	Gare SNCF de Cannes < > Théoule-Sur-Mer – Mairie / Le Trayas Notre Dame	1h
Ligne 23	Desserte circulaire de Mandelieu-la-Napoule au départ du Parc d'Activités de la Siagne	1h
Ligne 24	Mougins Haut – Place des arcades < > Le Cannet – Place Leclerc	50
Ligne 25	Blanchisserie < > Sophia Antipolis – Collège de l'Eganaude	1 passage le matin, 1 retour à midi et 1 retour le soir
Ligne 27	Ranguin < > Sophia Antipolis – Gare routière des Messugues	50
Ligne 35	Ranguin < > Gare SNCF de Cannes	30
Ligne 620	Gare routière de Mandelieu < > Théoule-Sur-Mer – Mairie / Le Trayas Notre Dame	1h
Palm Sophia	Mougins-le-Haut – Place des Arcades < > Gare routière Valbonne Sophia-Antipolis (Les Messugues)	2 passages le matin (plus d'1h) 2-3 retours le soir

Figure 79 : Desserte et fréquence des lignes régulières du réseau Palm Bus

- *Une offre globalement faible*

Ces lignes sont nombreuses mais à des fréquences très disparates : des lignes structurantes passent à des fréquences inférieures à 20 minutes alors que d'autres lignes passent 3 fois par jour, ou de façon très entrecoupée dans la journée. Certaines lignes ont une fréquence haute en HPM /HPS qui est constante toute la journée (cas des Palm Express) alors que d'autres ont une fréquence très élevée en HPM/HPS puis sont presque inexistantes la reste de la journée. Ces dernières tentent de s'adapter aux horaires des actifs.
Un grand nombre de lignes ont une fréquence très faible (>1h) et/ou très irrégulière dans la journée ce qui engendre un manque de lisibilité, de fiabilité se répercutant directement sur l'attractivité du réseau. Il faut noter que le relief sur le territoire complexifie la desserte de certains quartiers et implique un nombre de lignes importantes.
Malgré un bon maillage du territoire permis par un nombre important de lignes, on observe ainsi une faiblesse globale de l'offre avec peu de fréquences et une offre kilométrique par habitants relativement peu élevée.

- *Benchmark et comparaison avec d'autres réseaux*

Les données du CEREMA sur les transports collectifs urbains permettent une comparaison des principales caractéristiques du réseau de transport collectifs sur le territoire avec d'autres réseaux de villes de tailles équivalentes. Cependant, les données les plus récentes disponibles sont pour l'année 2012. Les données ici présentées sont donc relativement anciennes. Tous les réseaux présentés ont subi des évolutions certaines depuis 2012 (des changements d'autorité organisatrice, de nom etc.). Cependant, en l'absence de données plus récentes, elles restent intéressantes à analyser. Les réseaux utilisés pour la comparaison sont les réseaux de Antibes, La Rochelle, Chambéry, Saint Denis, Annecy et Bayonne.

Localisation	CA Cannes Pays de Lérins	CA de Sophia Antipolis	CA de La Rochelle	Chambéry Métropole	CA d'Annecy	CA Pays Basque / Bayonne
Année	2014	2014	2014	2014	2014	2014
Nombre de communes desservies	5	12	24	24	14	7
Population desservie	160 984	172 663	161 373	129 010	146 805	146 010
Nombre de lignes	39	29	56	47	65	28
Longueur (km)	368	306	244	507	1 732	389
Parc de véhicules	101	83	143	122	146	129
Total des voyages (milliers)	9 320	6 024	8 078	13 203	15 814	8 663
Total des km (milliers)	3 956	3 527	4 948	4 417	4 571	5 423
Total des PKO (milliers)	331 910	266 117	584 814	370 316	277 498	394 145
Km/hab.	24,6	19,6	29,4	35,8	31,4	37,1
Versement transport	1,75%	1,50%	1,70%	1,75%	0,90%	1,80%
Montant du VT (M€)	19,3	26, (2012)	22,2	20,8	13,9	19,4
Charges totales	21,9	13,5 (2012)	23,5	23,0	19,4	24,2
Présence d'un BHNS en 2014	Oui	Non	Oui, réalisé en 2009 (Illico)	Non	Non	Non
Nom du réseau actuel	Palm Bus	EnviBus	Yelo	Synchro	Sibra	Chronoplus
Présence d'un BHNS à l'heure actuelle / nombre	Oui / 2 BHNS	Tram/bus à Sophia en cours de réalisation	Oui / 4 BHNS	Oui depuis 2016 / 4 BHNS	Oui (Rythmo) / 2	Tram'bus BHNS électrique
Fréquence maximale / nbre de bus concernés par cette fréquence (actuel)	10' / 2 (dont 0 BHNS)	15' / 1	10' / 3 BHNS	7' / 3 BHNS	10' / 2 BHNS	15' / 1

Figure 80 : Comparaison du réseau Palm Bus avec d'autres réseaux de taille comparables (Source CERTU)

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

En 2014, le réseau du STIP viens d'être étendu aux deux nouvelles communes Mougins et Théoule-sur Mer.

L'une des spécificités passée et actuelle du réseau Palm Bus est qu'il dessert un grand nombre d'habitants répartis sur un nombre de communes restreint, les contraintes de relief et la proximité du bord de mer contraignement également le réseau viaire et les plans de circulation.

Le fort relief présent sur le territoire est une contrainte importante et une seconde spécificité concernant le réseau. Annecy, Chambéry et Bayonne sont deux réseaux présentant aussi des contraintes dues au relief ou au littoral et donc des problématiques qui peuvent se rapprocher de celles du réseau Palm Bus.

Comme pour le Réseau Envibus, le parc de bus du réseau en 2014 n'est pas très conséquent. Il est par exemple presque moitié moins nombreux que certaines communes telles que La Rochelle, Annecy ou Bayonne. L'offre proposée est donc forcément moins conséquente et le nombre de kilomètres parcourus plus faible.

Le réseau de Sophia Antipolis mis à part, le réseau Palm Bus possède le plus faible rapport Km/hab. A l'heure actuelle ce rapport est de 27km/hab., ce qui reste faible (puisque inférieur à celui observé sur les autres réseaux en 2012).

On observe que le taux du versement transport est relativement élevé au sein du territoire, tout en restant raisonnable avec un montant perçu équivalent à celui de Chambéry, seul le réseau voisin de la CASA a un versement transport nettement plus élevé.

On constate que sur la plupart des réseaux les charges sont nettement supérieures au montant perçu par le versement transport, seul le réseau Envibus a un écart inverse. Pour certains réseaux comme celui de la CACPL, l'écart est plutôt faible et les recettes viennent équilibrer les charges du réseau. En revanche certains réseaux comme ceux d'Annecy et Bayonne ont des écarts plus importants avec des déficits plus importants compensés par la collectivité. Il faut noter que le réseau d'Annecy a un taux de VT nettement plus bas et inférieur à celui permis. (1,8 pour un réseau de plus 100 000 habitants en secteur touristique et avec TCSP).

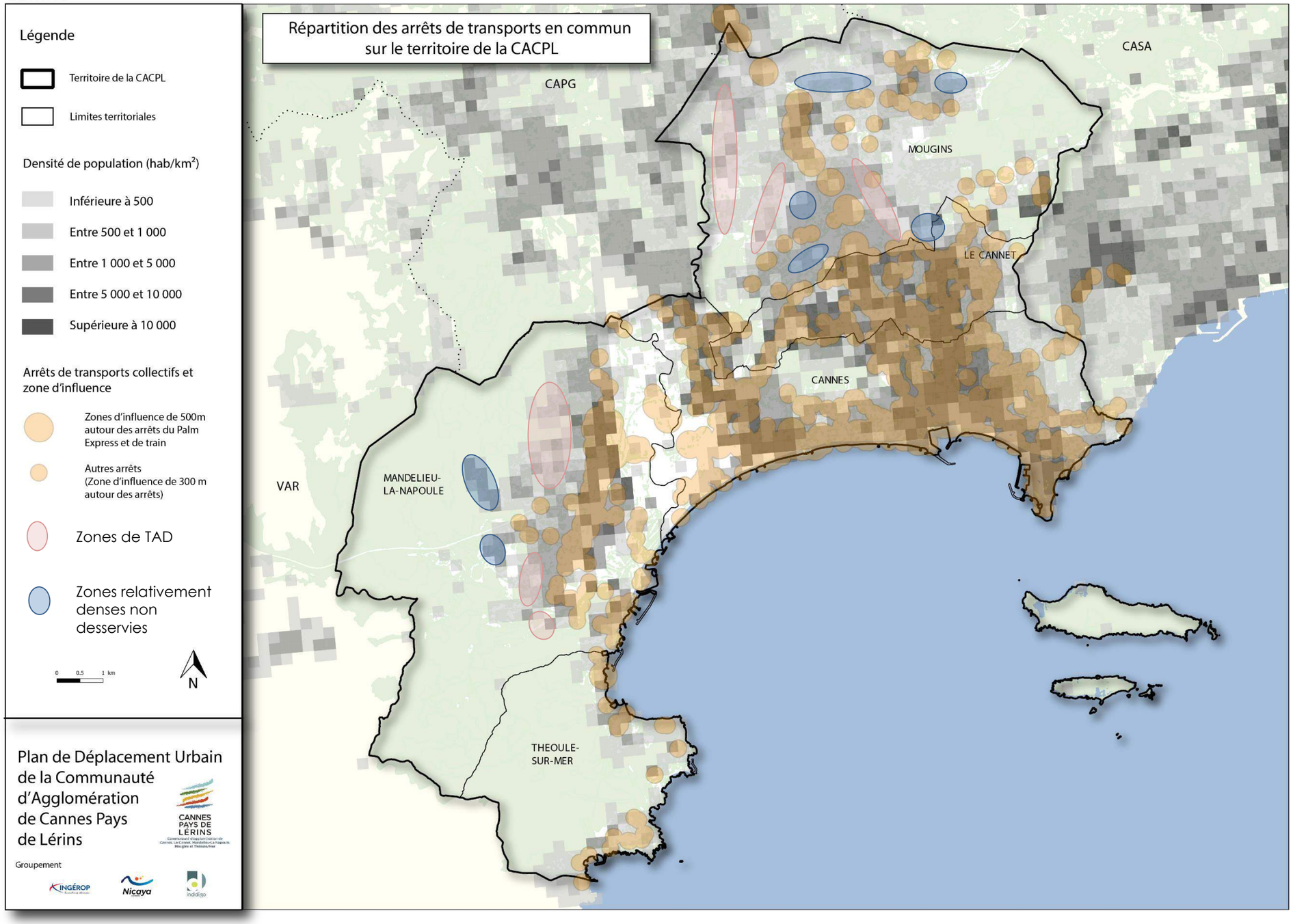
Finalement, concernant la fréquence maximale observée sur les lignes structurantes des réseaux, on remarque que la plupart des réseaux ont plusieurs lignes de BHNS structurantes aux 10 minutes, alors que ce n'est pas le cas des BHNS sur le réseau Palm Bus.

- *Un réseau dynamique et adaptable*

En période de festival de Cannes ou d'autres évènements de grande ampleur, certains itinéraires et certains horaires sont modifiés sur les lignes principales pour permettre de gérer au mieux les importants flux occasionnés.

Les modifications récentes et régulières du réseau Palm Bus montrent un fort dynamisme, une grande adaptabilité et une réelle volonté d'optimiser le réseau pour mieux répondre aux déplacements des usagers et du territoires (changement des numéros de lignes, suppression des lignes non opportunes, diminution des temps de parcours grâce à de sites propres). Cependant, le territoire engendre des problématiques particulières difficile à résoudre, de réels enjeux pour le développement futur du réseau.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



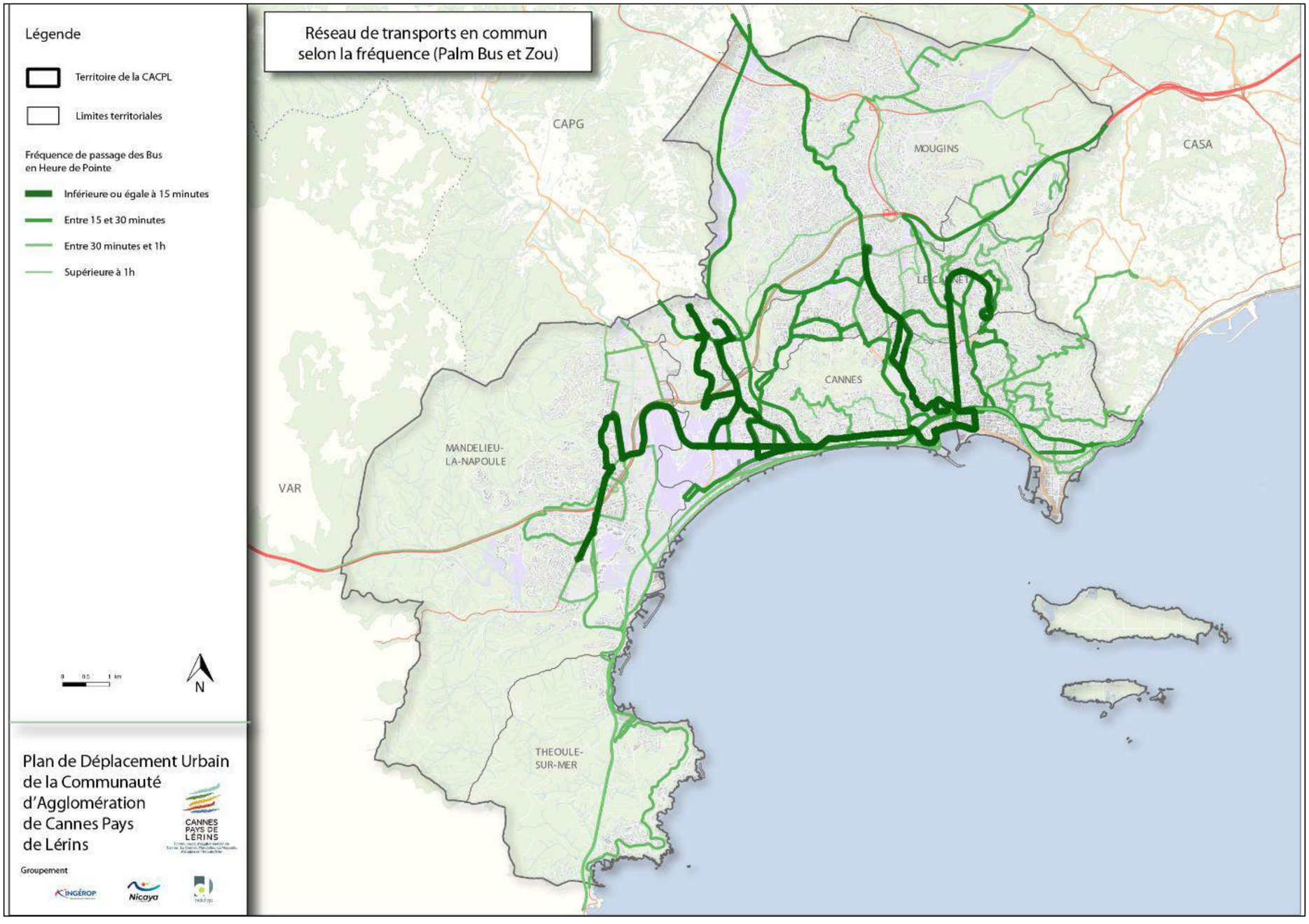
La superposition des zones d'influences avec des arrêts Palm Bus et réseau ZOU (de 300 à 500 m selon l'attractivité de l'arrêt) avec la densité de population du territoire permet de se rendre compte de la desserte en transports collectifs en fonction de la population de la zone.

- Les zones très denses de Cannes et du Cannet sont bien desservies grâce à la combinaison du réseau Palm Bus et du réseau régional.
- Le Palm à la demande permet de compléter cette desserte (zones roses sur la carte). Il permet notamment de desservir en grande partie le collinaire de Mandelieu et plusieurs zones relativement denses de Mougins.
- Certaines zones, pourtant peuplées ne sont pas toujours desservies (identifiées en bleus sur la carte) :
  - Quelques petites zones, ponctuelles, au Cannet et à Cannes sont à plus de 300m d'un arrêt
  - Le secteur des Hauts de Mougins est isolé et à une desserte partielle.
  - A Mougins et à Mandelieu, des zones relativement denses (entre 1000 et 5000 hab./km²) ne sont pas desservies. A Mandelieu, certaines d'entre elles sont des zones résidentielles fermées, ce qui rend impossible leur desserte.

Cette carte fait ressortir une problématique importante du réseau de transport sur la commune de Mougins : une superficie importante est habitée mais la densité comprise entre 500 et 1000 hab./km² voire inférieure à 500 habitants n'est pas suffisante pour pouvoir y intégrer une ligne régulière de transport. Le transport à la demande tente de palier au mieux à cette problématique. De plus, le fort relief et les contraintes que cela implique rend parfois difficile la desserte.

Carte 70 : Carte des arrêts du réseau Palm Bus et du réseau ZOU et leurs aires d'attractivité/d'influence

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



La carte ci-contre met en avant le réseau de transport collectif structurant qui est constitué des lignes 1, 2 et Palm Express A. Pour ces lignes, la fréquence de passage est inférieure à 15 minutes. Des lignes un peu moins fréquentes (de 15 à 30 minutes) desservent également le territoire et plus particulièrement la commune du Cannet.

Le réseau PALM BUS comporte aussi un grand nombre de lignes à faible fréquence permettant de mailler plus finement le territoire. Cependant, le manque d'offre sur ces lignes est un frein à sa fréquentation.

On observe la convergence des lignes de haute fréquence vers le littoral et vers Cannes. De plus, on observe que seulement quelques bus par heure sont en lien avec le pôle d'emploi de Sophia ce qui est peu favorable à un usage des transports collectifs par des actifs.

L'offre à Cannes, le Cannet et Mandelieu est bien plus importante que dans les autres communes du territoire ce qui est en lien direct avec les densités de population.
A Théoule-sur-Mer, commune relativement isolée au Sud-Ouest de la CACPL, le besoin de desserte va jusqu'à la limite départementale au quartier de la Figueirette. Cependant, la densité de population est faible dans cette zone (notamment à cause du relief et de l'habitat individuel), ce qui implique une desserte peu fréquente. La ligne desservant Théoule a eu récemment une augmentation des fréquences.

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Carte 71 : Les lignes du réseau Palm Bus en fonction de la fréquence de passage

- *Fréquentation du réseau Palm Bus*

La ligne 1 est la ligne la plus fréquentée du réseau elle dessert les principaux pôles générateurs avec une fréquence importante. Elle attire à elle seule 28% des voyages du réseau ce qui est très élevé. Son évolution est relativement stable ces dernières années.
De plus, les lignes A, 1 et 2 concentrent 62% des voyages, alors qu'elles ne représentent qu'environ 43% des kilomètres parcourus sur le réseau. La fréquentation du Palm Express B est quant à elle bien plus faible (7%) mais connait une forte progression qui va se poursuivre avec l'amélioration de la qualité de sa desserte.
Les lignes 8 et 10 sont également structurantes à l'échelle du réseau puisqu'elles représentent environ de 4,5-5% des voyages.

La répartition de la fréquentation du réseau par ligne reste relativement stable tout au long de l'année. Il est cependant noté que la ligne Palm Express B et la ligne 1 sont moins fréquentées lors des congés estivaux. L'enquête OD montre que ces lignes sont d'avantages fréquentées par les actifs que les autres lignes du réseau, et que les étudiants sont aussi très représentés. Cela explique donc la baisse de fréquentation pendant l'été.

L'évolution de la fréquentation par ligne est très hétérogène. En effet, ces dernières années, on observe de fortes augmentations de fréquentation sur certaines lignes, et en parallèle de fortes diminutions sur d'autres. Ces évolutions sont liées à l'évolution de l'offre, les restructurations réalisées sur le réseau ont ainsi amené la clientèle à modifier ses usages.

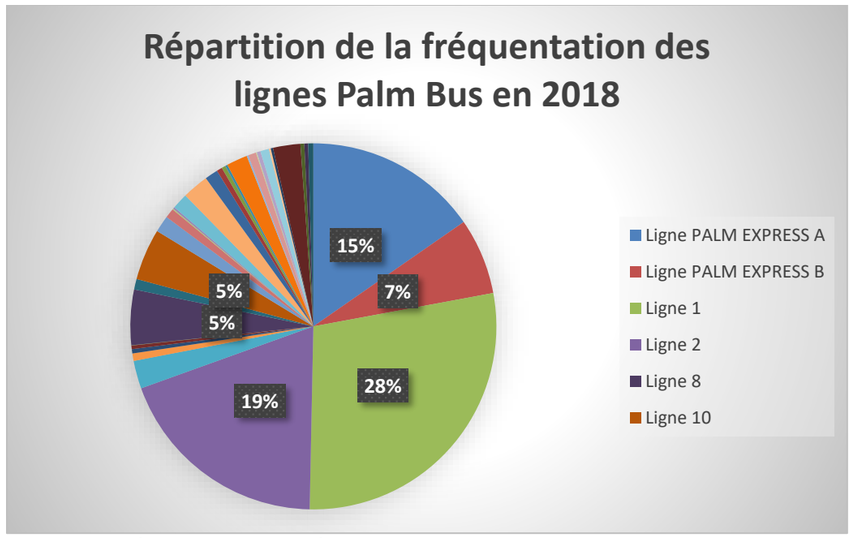


Figure 81 : Répartition de la fréquentation des lignes Palm Bus en 2018

7.1.3 Offres spécifiques

- *Navettes centre-ville*

Quatre navettes spécifiques facilitent les déplacements autour du centre-ville de Cannes : le City Palm, la Navette du Suquet, la Navette de la Presqu'ile /Montfleury et le Palm impérial (ligne 8). Il s'agit de lignes ayant des trajets courts fonctionnant toute l'année, à des fréquences fixes et relativement élevées tout au long de la journée. Ces lignes ont des cibles spécifiques : achats, tourisme et loisirs.

La fréquentation de ces navettes à l'exception de la palm impérial est relativement spécifique. En effet, leur part dans les déplacements totaux annuels reste très faible (de l'ordre de 0.2 à 1%) malgré une hausse de la fréquentation en période estivale. La fréquentation du City Palm et de la navette Presqu'île diminue alors que celle de la navette du Suquet est en très forte augmentation (+60% entre 2017 et 2018).
La navette Palm impériale fait partie des lignes fréquentées du réseau Palm bus (5% de la fréquentation totale)

Ligne	Origine < > Destination	Fréquence
Palm Impérial (ligne n°8)	Cannes Quai Laubeuf < > La Croisette < > Palm Beach	20 minutes
City Palm	Desserte circulaire de la Croisette et du cœur de Cannes	10 à 15 minutes
Navette du Suquet	CANNES Hôtel de Ville <> Le Suquet. Service en boucle (Navette électrique)	25 minutes
Navette Presqu'île - Montfleury	Pont des Gabres < > Pont Alexandre III < > Pont des Gabres	35 minutes

Figure 82 : Origine - Destination et fréquence des navettes du centre-ville

- *Palm Night : un réseau de nuit très dynamique*

Le réseau Palm bus est caractérisé par son offre nocturne importante. En effet sur des agglomérations de taille similaires les réseaux de transport s'arrêtent vers 22h ou 23H avec sur certains réseaux quelques lignes les vendredi et samedi soir. Sur le réseau Palm Bus, il y a un réseau Palm Night qui prend le relais des lignes régulières. Le réseau de nuit se base sur les lignes principales du réseau Palm Bus. Les lignes N1, N2, N10, N20 et N21 circulent sur deux périodes distinctes : période « normale » et période estivale ; permettant de modifier les horaires et d'augmenter les fréquences de passage pour s'adapter à la forte demande estivale. Le réseau permet de desservir le centre et le bord de mer de Mandelieu, le centre de Cannes et la presqu'île, ainsi que différents quartiers du Cannet. Mougins et Théoule-sur-Mer ne sont pas desservies par ce réseau.

Ainsi, hors période estivale la plupart des lignes proposent quelques aller-retours dans la soirée jusqu'à minuit-1h du matin. Le vendredi et samedi soir, des bus supplémentaires permettent une desserte sur certaines lignes jusqu'à 2-3h du matin.
Du 15 juin au 8 septembre, des horaires sont ajoutés (autour de 8 AR dans la soirée/nuit) et les lignes fonctionnent tous les soirs jusqu'à 2-3h du matin.

Lors du festival de Cannes, ou d'autres évènements importants, des horaires spécifiques et plus nombreux sont mis en place. Le réseau Palm Bus est actif et communique sur ces périodes spécifiques (site internet, office du tourisme, panneaux en ville etc.).

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



Carte 72 : Réseau Palm Night période hivernale

La fréquentation du réseau Palm night est relativement régulière chaque année. Cependant, elle est très variable selon les mois de l'année. Entre septembre et avril, la fréquentation représente environ 1% de la fréquentation globale. En Mai et Juin, elle augmente autour de 3% tandis qu'en Juillet et Aout elle atteint 6%. Cette forte hausse est due à l'impact du tourisme durant les vacances scolaires et l'été et au réseau complémentaire mis en place tous les jours en période estivale qui représentent une hausse de 8% du nombre de kilomètres effectués sur les mois de juillet et août.

- *Palm à la demande (PAD)*

Les lignes Palm à la Demande fonctionnent comme les lignes régulières du réseau Palm Bus. Elles sont constituées d'itinéraires et d'horaires précis, mais le service est activé uniquement sur réservation. Stratégiquement connectées aux lignes régulières, elles viennent les compléter et permettent un rabattement vers le réseau classique afin d'améliorer l'accessibilité dans les zones plus isolées.
On trouve sur le territoire 9 lignes à la demande sur le secteur de Mougins et Sophia Antipolis et 4 lignes à la demande dans le secteur de Mandelieu à Capitou, Les Termes, Minelle et Islette du Riou.

La fréquentation de ces lignes est en hausse sur le collinaire de Mandelieu. Sur la commune de Mougins celle-ci est assez disparate : certaines lignes sont en augmentation (lignes 200, 202) alors que d'autres voient leur fréquentation diminuer (vers des fréquentations inférieures à 100 voyages/an, cas des lignes 206 et 207).

Remplaçant l'ancien service Handi Palm depuis janvier 2015, un service PAD PMR, spécifiquement dédié aux Personnes à Mobilité Réduite, permet aux personnes remplissant les critères d'accès de se déplacer dans toutes les communes sur le réseau. Les lignes PAD sur Mandelieu-la –Napoule et Mougins sont également accessibles.

De plus un travail de desserte commun a été fait à l'échelle du Pôle métropolitain le réseau TPMR est interconnecté et permet des dessertes d'établissements spécifiques situés sur les autres agglomérations.

En complément des services spécifiques, la CACP est en cours de mise en accessibilité des points d'arrêts prioritaires et du matériel roulant. Ce dernier sera entièrement accessible à l'horizon de validation du PDM. Le SDA AP en cours de réalisation constituera une annexe du PDM.

- *Offre estivale spécifique*

En saison estivale des services spécifiques sont mis en place :

- Une navette « Mimo plage », mise en place de juin à septembre, permet aux visiteurs de faire le trajet gratuitement entre les différents parkings de la ville de Mandelieu et la plage, celle-ci circule toutes les 20 minutes.
- De même, la navette Bocca Cabana, dans le secteur de La Bocca, permet de rallier la plage gratuitement. Elle fonctionne toutes les 15min de mi-juin à fin septembre, un enjeu de ces navettes pourrait être d'évoluer vers un rabattement depuis des espaces de stationnement plus éloignés.

La fréquentation de ces deux navettes estivales est assez importante puisque la part des déplacements qu'elles permettent sont de 2% chacune et chaque mois durant leurs deux mois de mise en place (soit au total 4% en juillet et 4% en août).

7.1.4 Tarification

La CACPL a mis en place une billettique sans contact, avec possibilité d'achat en ligne (recharge des cartes possibles en ligne). La tarification en vigueur favorise les abonnements longue durée pour les habitants, les jeunes et les scolaires mais aussi les tickets sur plusieurs jours pour les touristes par exemple.

	Titres	Tarif	Validité
Gamme occasionnel	Ticket Unité	1,50 €	Une correspondance incluse dans l'heure après l'achat. Aller-retour interdit.
	Ticket City Palm	0,75 €	Ticket en vente uniquement auprès du conducteur de la Navette ; à valider ensuite à chaque montée. Valable exclusivement sur la Navette City Palm pendant la journée de l'achat.
	Ticket Azur (Lignes d'Azur)	1,50 €	1 voyage avec correspondance vers Lignes d'Azur – ZOU (sur certaines lignes) - Aller-retour interdit.
	Ticket Azur (Sillages)	1,50 €	1 voyage avec correspondance vers « Sillages » (sur certaines lignes) - Aller-retour interdit
	Carnet 10 voyages	12,50 €	Une correspondance autorisée dans l'heure à partir de la validation dans le bus.
	Ticket journée	4 €	1 jour de voyages illimités sur tout le réseau PALM BUS (24 heures à compter de l'achat)
	Ticket 3 jours	8,00 €	3 jours de voyages illimités sur tout le réseau PALM BUS (72 heures à compter de la 1ère validation).

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Gamme Abonnement	Palm'Hebdo	15,00 €	Voyages illimités sur tout le réseau PALM BUS pendant 7 jours consécutifs à compter de la 1ère validation
	Croisette	36,00 €	Voyages illimités sur tout le réseau PALM BUS pendant 31 jours consécutifs à compter de la 1ère validation.
	Pass liberté (1 an)	360,00 €	Voyages illimités sur tout le réseau PALM BUS pendant 1 an à compter de la 1ère validation.
	Pass jeune mensuel ou annuel	21 € / 126 €	Voyages illimités sur tout le réseau PALM BUS pendant 31 jours consécutifs /1 an à compter de la 1ère validation.
	Pass Scolaire	90 €	2 voyages par jour, (soit l'aller-retour) pour se rendre à l'établissement scolaire situé sur le réseau, et en revenir
	Pass 1-4 ans	Gratuit	
	Carte "Azur" Mensuelle	45,00 €	Un abonnement unique pour les usagers des transports en commun des Alpes-Maritimes (lignes interurbaines et urbaines) et de la Principauté de Monaco.

Figure 83 : Tarification en vigueur en octobre 2019 sur le réseau Palm Bus

En complément de la Carte Azur, la gamme tarifaire intermodale a évolué début 2020 avec la prise en compte des TER dans les abonnements mensuels et annuels tout public. Une intégration tarifaire sur ces abonnements est ainsi prévue à l'échelle du département des Alpes-Maritimes qui sera scindé en 6 zones
A l'intérieur des zones où l'abonnement sera valable il sera ainsi possible d'utiliser :

- Les réseaux urbains
- Le réseau Zou
- Le réseau TER
-

Sur le territoire de la CACPL (Zone 2) la carte une zone est à 41 €, la carte deux zones permettant de desservir Sophia ou Grasses et à 63€ et la carte toutes zones permettant d'emprunter tous les réseaux en interne au département est à 80€



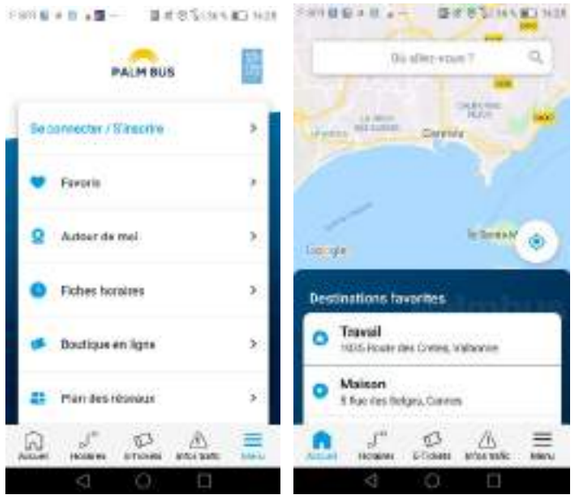


Figure 84 : Exemple de l'interface du Compagnon de mobilité

Synthèse réseau Palm Bus

Forces | Atouts

- Forte identité grâce à la marque Palm Bus
- Un site propre déjà réalisé sur la partie centrale de Cannes et mutualisé
- Adaptabilité lors de grands événements et en période estivale
- Les secteurs denses desservis avec des fréquences importantes

Faiblesses | Menaces

- Maillage fin très irrégulier et difficile à comprendre, manque de lisibilité
- Des lieux avec des faibles fréquences
- Des zones de densité moyenne peu desservies, notamment à Mougins et les hauts de Mandelieu
- Faible accessibilité à Sophia Antipolis

7.1.5 Information aux voyageurs

Un calculateur d'itinéraire, appelé « le compagnon de mobilité » a également été déployé à l'échelle du Pôle métropolitaine avec les réseaux Sillages et Envibus. Cet outil permet, via des interfaces dédiées à chaque réseau, d'avoir l'information en temps réel sur l'ensemble du Pôle Métropolitain en partageant ainsi une application. Cette nouvelle application a vocation à évoluer en intégrant des nouvelles offres afin que l'usager ait une proposition d'un panel de solutions de déplacements en temps réel comme alternative à la voiture individuelle. Cette solution digitalisée combine les moyens de transport actifs (marche et vélo) à l'offre de tous les réseaux de transports collectifs (bus et SNCF). L'offre interurbaine du réseau Zou devrait prochainement y être ajouté. De plus, la CACPL souhaite pouvoir mettre en œuvre via cet outil du covoiturage dynamique et des informations sur le stationnement.

7.1.6 La navette maritime de Théoule-sur-Mer

A Théoule-sur-Mer, un service de « navettes maritimes Esterel » est mis en place, en saison estivale, entre le port de Théoule-Sur-Mer et le port de Cannes avec un arrêt au port de La Napoule (quatre à six Allers-Retours par jour). Ce système de navettes est organisé à la demande de la commune par la CACPL, il fait l'objet d'une tarification spécifique avec un billet Aller-Retour de 10 €. La ville de Théoule-Sur-Mer y voit un moyen fort pour permettre l'accessibilité des estivants à son territoire sans contraindre plus le stationnement qui est déjà problématique.

Il est également important de noter que la CCI porte actuellement une réflexion sur les navettes maritimes à l'échelle du Département.

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

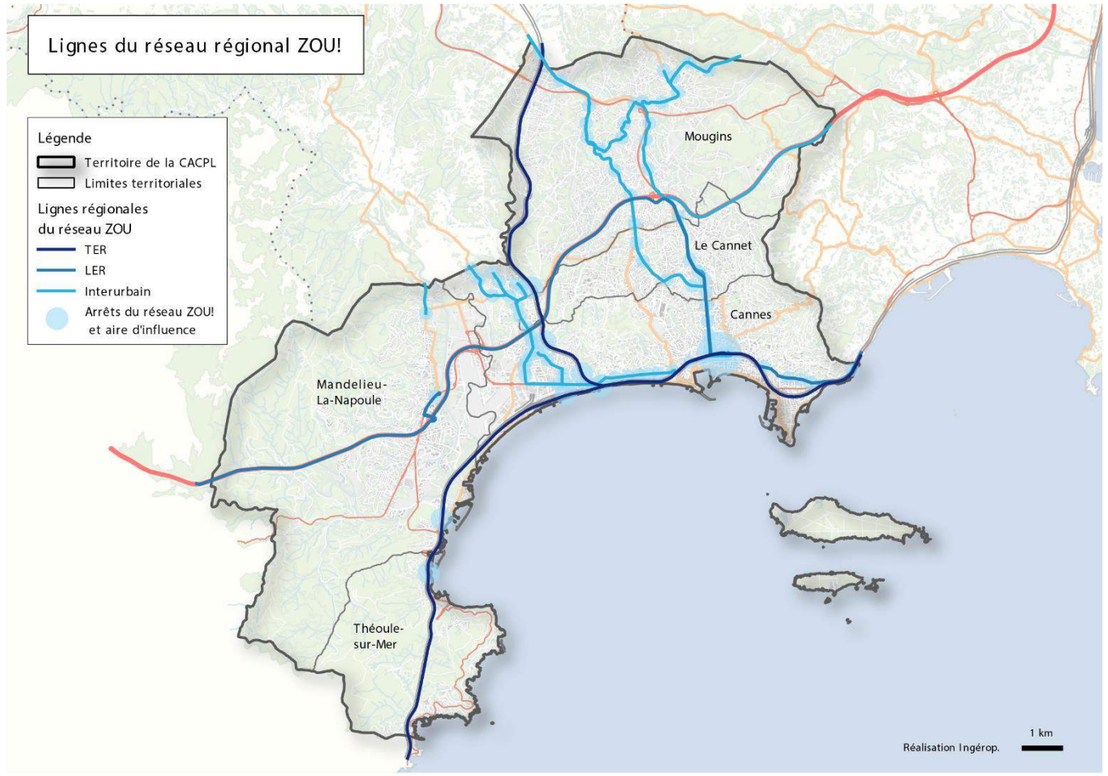


Carte 73 : Navette maritime Esterel

Les îles de Lérins, zone classée Natura 2000 et attirant 4 000 à 5 000 visiteurs par jour en été, sont accessibles par des navettes partant du port de Cannes toutes les 30 minutes en période estivale. Quatre compagnies privées réalisent ces trajets : Riviera Lines, Horizon, Planaria et Trans Côte d'azur avec un coût de traversée de 15€ l'aller-retour pour un plein tarif.

7.2 Le réseau régional Zou

Sur le territoire de la CACPL, la Région organise trois types de transports collectifs du réseau ZOU : les TER, les LER et les lignes interurbaines.



Carte 74 : Lignes du réseau ZOU ! et influence des arrêts de transports collectifs

- TER : *Trains Express Régionaux*

Trois lignes de TER traversent et desservent le territoire de la CACPL. La desserte de certains arrêts n'est pas systématique (Par exemple la gare de Théoule-Sur-Mer n'est desservie que par certains trains de la ligne 3) et les trains n'ont pas toujours le même terminus.



Figure 85 : Photo des voies et d'un TER du réseau ZOU !

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

N° Ligne	Origine < > Destination	Fréquence de passage
06	Marseille < > Nice < > Ventimiglia par Cannes (Gare SNCF)	1h ou 2h – sauf un creux de 3h dans l'après midi 11 TER et 5 TGV par jour
04	Vintimille < > Nice < > Mandelieu/ Grasse Par Cannes composé de plusieurs lignes différentes dont : - Nice < > Cannes - Nice < > Grasse - Ventimiglia < > Grasse - Cannes < > Mandelieu-La-Napoule avec arrêt à Cannes -La-Bocca - Menton < > Cannes-La-Bocca ou Mandelieu-La-Napoule avec arrêt à Cannes	30min en heure de pointe (1h sinon)
03	Les Arcs-Draguignan < > Nice – Ville Composée de trois types de lignes différentes : - Ligne Les Arcs < > Cannes avec arrêt à Théoule-sur-Mer, Mandelieu-La-Napoule et Cannes-La-Bocca - Ligne Les Arcs < > Nice avec arrêt à Mandelieu-La-Napoule, Cannes-La - Bocca et Cannes - Ligne Cannes < > Nice	Environ 30min en heure de pointe (1h sinon)

Figure 86 : Origine - Destination et fréquentation des lignes de TER

Le TER Cannes < > Grasse est depuis peu cadencé à 30 minutes en heure de pointe. A terme, la Gare Sainte Marguerite va être déplacée à la Bocca centre. Sur la CACPL, le tracé de la ligne TER est éloigné des centres-villes de Mougins, Mandelieu et Le Cannet.

En heure de pointe, deux trains par heures permettent de relier Saint Raphael et Cannes en desservant les gares de La Napoule et de La Bocca.

Grace à ces différentes lignes, la liaison train Cannes-Nice offre un nombre de trajets importants (entre 10 et 20 min toute la journée, mais ces derniers ne sont pas cadencés régulièrement selon les moments. Il s'agit d'un trajet d'environ 25min en TGV et 35 min en TER effectué par beaucoup d'actifs : cette liaison est très fréquentée puisqu'elle représente environ 2 800 voyages par jour (total des deux sens). La Région a fait remonter un souci de saturation des trains sur cette destination et donc des projets d'augmenter les capacités des rames.

Plusieurs perspectives sont envisagées par la région concernant ces lignes. Celle-ci souhaiterait notamment augmenter l'offre Marseille-Nice (inter-ville) et augmenter la cadence entre Cannes et Menton (1 train toutes les 15 minutes). Pour cela, la mise en place d'un nouveau système de signalisation entre Cannes et Vintimille (ERTMS) permettrait d'augmenter la fiabilité et le cadencement des trains.

A Théoule-sur-Mer, la halte ferroviaire est peu attractive notamment à cause de sa localisation (à 1,5 km du centre-ville). Une demande de la ville est en cours afin de la repositionner plus à proximité, au fond du vallon. Cependant, les contraintes (dues à la sortie du tunnel de l'Estérel) et l'importance des travaux pour une simple halte qui a vu sa fréquence diminuer ces dernières années rend le projet difficilement réalisable, il n'y a pas encore de travaux à l'étude au niveau de la Région. Le constat est que les habitants se rabattent sur la gare de la Napoule qui est desservie par plus de trains

- *LER : Lignes express régionale*

En complément des lignes ferroviaires le réseau interurbain routier ZOU offre une desserte par autocars couvrant l'ensemble de la Région Sud. Ces autocars sont accessibles aux personnes à mobilité réduite. L'exploitation de ces lignes est effectuée par des transporteurs privés à travers des marchés publics passés avec la région. Les LER permettent de rallier des pôles multimodaux d'envergures tels que les gares TGV d'Aix-en-Provence et d'Avignon ainsi que les aéroports de Nice et Marseille-Provence.

La ligne LER n°20 est l'unique ligne expresse régionale passant sur le territoire de la CACPL. Il s'agit d'un autocar reliant Marseille et Nice, et effectuant un arrêt à Mandelieu-la-Napoule et un arrêt au Cannet (office de tourisme). Sa fréquence de passage est de 5 à 6 fois par jour.

- *Lignes interurbaines des Alpes Maritimes*

Le territoire est desservi par trois lignes interurbaines structurantes connectant le territoire avec les territoires voisins : Grasse (lignes 600/610), Sophia Antipolis (lignes 630 et 650) et Nice (ligne 200/210).

Ligne	Origine < > Destination	Fréquence en heure de pointe
610 (et 610B)	Cannes < > Grasse	15 min
630	Cannes < > Valbonne (toutes les 2h passage par Sophia Gare Routière)	Environ 1h
210 EX	Cannes < > Le Cannet < > Nice Aéroport (par autoroute)	30
200	Cannes < > Nice	10
650	La Roquette Bas < > IUT Les Chappes (passage par Mouans Sartoux et par Sophia)	Quelques passages le matin, le midi et en fin d'après midi
600	Cannes < > Le Cannet < > Mougins < > Grasse	15

Figure 87 : Origine - Destination et fréquence des lignes interurbaines

Les lignes 200, 210 et 610 ont une très bonne fréquence de passage, qui reste élevée hors des heures de pointes.

Les deux liaisons vers Grasse (lignes 600 et 610) sont des lignes très fréquentées car elles concurrencent en offre et en coût le TER du réseau ZOU. La ligne 600 (Grasse-Cannes) est notamment la 3ème ligne des Alpes Maritimes en termes de fréquentation. Cette dernière emprunte sur son tracé les infrastructures du TCSP. Elle a une fonction de ligne expresse régionale avec une fréquence de 15 min.

La ligne 200 entre Cannes et Nice est elle aussi très fréquentée et comptabilise plus de 2 500 000 voyages par an.

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



Figure 88 : Photo d'un bus inter urbain des Alpes Maritimes

- *Lignes interurbaines depuis/vers le Var*

Les collectivités voisines de la CAVEM et de la CC du Pays de Faïence sont limitrophes de la CACPL. Cependant, du fait de la limite départementale et de la frontière naturelle des massifs du Tanneron et de l'Esterel, les liaisons en transport collectifs sont quasiment inexistantes entre les territoires à l'exception de l'offre ferrée. L'analyse des flux domicile travail et école montre cependant une attractivité de la CACPL depuis l'Est du Var. Seulement quelques lignes interurbaines, 3002 et 3003, offrent quelques aller-retours par jour avec le Var.

La ligne 3002 permet notamment la desserte de nombreux collèges et lycées de Cannes. Avec le PDE (Plan de déplacement d'entreprise) de Thalès (Cannes-La Bocca), l'entreprise a fait la demande auprès de la région de créer un arrêt « Coubertin » sur la ligne 3002. Cet arrêt mis en service en 2019 ce qui permet d'apporter une desserte pour les employés varois. Dans un premier temps, l'exploitation est expérimentale et permettra de détecter des adaptations possibles.

Deux lignes interurbaines scolaires (pour les élèves qui bénéficient d'une double sectorisation) permettent de rejoindre les collèges de Mandelieu. Cependant, l'usage de cette ligne n'est pas uniquement réservé aux scolaires.

Ligne	Origine < > Destination	Fréquence de passage
3002	Seillans < > Cannes	Quelques A-R matin midi et soir (horaires plutôt scolaires)
3003	Saint Raphaël – Fréjus < > Mandelieu < > Nice Aéroport	5 Aller-retour par jour

Lignes scolaires	Origine < > Destination	Fréquence de passage
3345	Tanneron > Collèges Mandelieu en correspondance	1 aller le matin 1 retour le soir
6030	Les Adrets de l'Estérel > Collège Camus Mandelieu	1 aller le matin 1 retour le soir

Figure 89 : Desserte et fréquentation des lignes inter urbaines depuis/vers le Var

- Focus sur la problématique de desserte de la technopôle de Sophia Antipolis :

En transport collectif, l'accès au technopôle de Sophia Antipolis et à Mougins au secteur du Font de l'Orme est une problématique importante. En effet, chaque jour, environ 18 000 salariés venant de l'Ouest : de la CAPL, la CAPG ou le Var se déplacent à destination du secteur de Sophia. A l'heure actuelle, l'usage prédominant (et quasiment exclusif) de la voiture individuelle entraine un réseau routier constamment congestionné en heure de pointe.

La technopôle est située dans une zone boisée et les entreprises sont espacées. Leur desserte en transport collectifs est donc très compliquée car peu efficiente.
A l'heure actuelle, pour se rendre au technopôle, les habitants de la CACPL ont plusieurs possibilités :

Avec le réseau Palm Bus :

- Créé en 2015, le Palm Sophia permet de rallier la gare routière Valbonne Sophia-Antipolis depuis Mougins le Haut (2 passages le matin, 3 passages le soir). La fréquentation du Palm Sophia, bien qu'encore très faible, est en forte augmentation (+34% entre 2017 et 2018)
- La ligne 25 effectue un passage le matin, un retour le midi et un retour le soir. Ce bus ne fonctionne qu'en période scolaire.
- La ligne 27, circule à une fréquence de 50 minutes et ne s'arrête que toutes les 1h40 à Blanchisserie où une connexion avec la ligne 2 et le Palm Express B est possible.
- Les Palm à la demande 201 et 202 desservent aussi le technopôle depuis des zones plus à l'écart du réseau général.

Avec le réseau ZOU :

- La ligne inter urbaine 630 réalise une liaison directe entre la gare SNCF de Cannes et la gare routière de Sophia-Antipolis (Valbonne). Le trajet Cannes centre – Gare routière de Sophia dure environ 45 min (temps très variable en fonction de l'heure et du trafic). Les bus ne sont pas très nombreux : 4 le matin (arrivée à 7h30, 8h, 8h30 et 9h30). Au retour, le soir, la ligne effectue 1 passage par heure,
  La ligne 630 effectue aussi des arrêts à Font de L'Orme (4 bus le matin qui arrivent entre 7h20 et 9h20). Le trajet dure entre 25 et 30 minutes en heure de pointe.

- La ligne inter urbaine 650 relie La Roquette sur Siagne, Mouans Sartoux, Mougins et Sophia Antipolis. A travers cette ligne, les habitants de Mougins peuvent notamment rejoindre facilement et en direct Font de l'Orme et plusieurs zones de la technopôle. 3 à 4 passages sont effectués le matin, 2 le midi et 3 le soir.
- L'utilisation d'un TER en direction de Nice puis d'une ligne de Bus Envibus est aussi possible et de temps de trajet relativement comparable, le pas sud Azur facilité la tarification de cette option.

Une fois à la gare routière de Sophia Antipolis, certaines entreprises sont accessibles à pied. D'autres, plus distantes, demandent de prendre un bus du réseau Envibus (nombreuses lignes, trajet très court de 5 minutes environ) dont les horaires, coordonnées notamment avec la ligne 630, facilitent les correspondances.

Pour une personne vivant dans le centre de Cannes, très proche des transports collectifs, il faut compter environ 25 minutes en heure creuse et 45 minutes en heure de pointe pour se rendre en voiture à un lieu de travail de la Technopôle
En transports collectifs urbain, ce même trajet, porte à porte, dure environ 1h-1h20 en heure de pointe et demande entre une et trois correspondances.
Depuis le centre-ville du Cannet, le trajet en transport collectif dure environ 45 minutes contre 35 minutes en voiture.

Au total, le trajet reste légèrement plus long que la voiture individuelle, notamment du fait de la desserte finale. Pour des habitants vivant proche de la gare de Cannes, et travaillant proche de la gare routière de Sophia, le trajet devient donc intéressant, mais pour des habitants plus excentrés pour lesquels il serait nécessaire de prendre un premier bus de rabattement vers la ligne 630 voient leurs temps de trajet trop fortement impactés.

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



Figure 90 : Vue aérienne de la technopôle et itinéraires proposés pour se rendre au travail un matin en heure de pointe.



Figure 91 : Itinéraire de la ligne 630 et plan des lignes du réseau Envibus desservant la technopôle

L'accès à la technopôle (et plus précisément aux différentes entreprises la constituant) en transport collectif n'est donc pas compétitif avec le mode motorisé individuel pour la majorité des habitants du territoire.

- *Synthèse tarification*

Forces | Atouts	Faiblesses | Menaces
- Identité unique grâce à la marque ZOU ! - Maillage permettant de desservir quelques zones non desservies par Palm Bus notamment à Mougins.	- Connexion avec le Var - TER Cannes – Grasse pas attractif pour Mougins et le Cannet

7.2.1 *Les conditions actuelles de l'intermodalité*

Le développement de l'intermodalité (utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement) permet de proposer une offre plus flexible et plus adaptée au besoin de chaque personne. Elle permet ainsi de favoriser et de rendre plus attractif les transports collectifs en facilitant leur accès. Son déploiement est actuellement très largement étudié sur un grand nombre de territoires puisqu'il permet d'améliorer l'alternative à l'usage de la voiture individuelle et d'aider au changement de comportement.
L'ancien PDU SITP réalisé en 1999 et réactualisé en 2002 fait déjà part d'une forte volonté de développer l'intermodalité et les pôles multimodaux avec notamment des stratégies de mise en place de parking relais et de stationnement permettant des transferts vers le réseau de transports collectifs.
Cependant, comme sur les autres réseaux de transports urbains basés sur du transport routier, on note que le principal mode d'accès au réseau urbain est la marche à pied, en effet l'enquête OD de 2015 montre que 97 % des usagers se rendent aux arrêts de bus à pied.

- *Les pôles d'échanges multimodaux*

Espace urbain, favorisant la pratique de l'intermodalité, les pôles d'échanges multimodaux sont des lieux de transit et d'accès privilégié au transport et à tout ce qui y touche. Il s'agit d'un lieu réunissant aussi d'autres activités tels que des activités commerciales (magasins, restaurants etc.) ou de loisirs (divertissement, jeux etc.). La planification de ces pôles est prévue par les Plans de déplacement Urbain.

Deux pôles multimodaux importants se situent sur le territoire de la CACPL :

- Le pôle multimodal de la gare de Cannes

Principal pôle du territoire, principale gare ferroviaire et routière, le pôle multimodal de Cannes est le principal lieu d'échange entre les différents modes. Situé dans le centre-ville historique de Cannes, et à quelques centaines de mètre de la plage, ce pôle permet chaque mois plus de 300 000 voyages. Sa fréquentation est en augmentation.
Le pôle de la gare a été réaménagé il y a peu de temps. L'espace urbain est limité et le pôle a été optimisé pour pouvoir accueillir différentes lignes de TC dont des terminus, ainsi qu'un dépose minute et une station taxis. L'interface entre la gare routière et la gare SNCF est optimisée. L'accès au pôle multimodal en voiture est compliqué à cause de sa localisation en plein cœur de ville. Plusieurs parkings payants sont situés à proximité et permettent un rabattement en voiture vers le pôle.
Les rues autours de la gare comportent différents espaces de stationnements réservés aux deux-roues motorisés, il est possible qu'une partie soit en rabattement vers la gare.



Figure 92 : Gare routière de Cannes

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- Le pôle de la gare de Cannes La Bocca

Le pôle de la gare de Cannes la Bocca en structuration à long terme dans le cadre de la ligne nouvelle Paca. Il rapprochera la gare de la centralité urbaine de la Bocca autour du marché et des commerces. Ce secteur qui fait l'objet d'un projet urbain fort de la ville de Cannes a été réaménagé en 2019 avec une requalification du réseau viaire, la mise en œuvre d'une zone de rencontre sur l'avenue Francis Tonner et la création d'espaces urbains qualitatifs. De plus, une traversée souterraine confortable des voies est également en cours d'aménagement afin d'améliorer les perméabilités piétonnes vers la plage.

A terme la gare de la Bocca sera donc déplacée de 700m et a vocation à devenir une gare plus importante avec de nouvelles dessertes. Dès la seconde phase du projet de LGV PACA la gare de la Bocca sera également terminus de certains trains de l'axe Cannes – Nice - Vintimille. A plus long terme la gare de la Bocca deviendra une gare TGV.



Figure 93 : Traversée souterraine des voies en cours d'aménagement et place du marché de la Bocca

- *Une politique et une tarification en faveur de l'intermodalité ?*

La région Sud a validé la mise en œuvre d'une tarification intégrée sur le département des Alpes-Maritimes pour les abonnés tout public. Le département des Alpes-Maritimes avait déjà mis en œuvre depuis de nombreuses années des abonnements et tickets permettant des correspondances entre le réseau interurbain et les réseaux urbains du territoire. Aujourd'hui la région Sud va plus loin dans l'intégration tarifaire entre les différents réseaux permise par le Pass Sud Azur.

Cette nouvelle tarification est entrée en vigueur en janvier 2020.

Des acteurs multiples pour répondre aux enjeux	CACPL	Autres collectivités	Région
Renforcer les secteurs de TAD avec des principes de réservation simplifiés et de rabattement vers le Palm bus pour les secteurs les moins desservis	X		
Offrir une offre de transport collectif plus forte et concurrentielle de la voiture en desserte de Mougins et Sophia-Antipolis.	X	X	X
Améliorer les liaisons avec le Var			X
Améliorer les liaisons entre les trois agglomérations et notamment grâce aux différents projets de TCSP	X	X	X

Synthèse et enjeux

Atouts et faiblesses

- L'offre de transport collectif est diversifiée et permet de nombreux types de déplacements,
- La mise en place du compagnon mobilité, un outil multimodal au potentiel d'évolution important,
- Territoire dynamique, des évolutions ces dernières années permettent d'augmenter la fréquentation (améliorer temps de parcours, améliorer le confort, augmenter la fréquence de passage, optimisation et augmentation de la fiabilité),
- Tarification intégrée historique qui va être étendue aux TER : une facilité d'usage pour les clients abonnés tout public,
- Des zones résidentielles difficiles à desservir : relief, faiblesse de densité ou quartiers fermés (spécificité du territoire).

Enjeux d'amélioration

- Renforcer les secteurs de TAD avec des principes de réservation simplifiés et de rabattement vers le Palmbus pour les secteurs les moins desservis,
- Offrir une offre de transport collectif plus forte et concurrentielle de la voiture en desserte de Mougins et Sophia-Antipolis,
- Améliorer les liaisons avec le Var,
- Améliorer les liaisons entre les trois agglomérations et notamment grâce aux différents projets de TCSP.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

8 LES MODES ACTIFS

8.1 Contexte territorial

8.1.1 Relief

La topographie du territoire, marquée par de nombreuses collines et vallées, représente un frein à la pratique des modes actifs. En dehors de la plaine de la Siagne, la bande littorale et le centre-ville de Cannes, la quasi-totalité des trajets rencontre un dénivelé qui peut décourager le recours aux modes actifs.

8.1.2 Intermodalité

Le réseau de transports collectifs (train, TCSP, bus) est suffisamment étendu et performant pour développer l'intermodalité avec le vélo. Toutefois, en l'état l'offre de stationnement vélo auprès des gares et des arrêts semble insuffisante pour inciter les cyclistes.
En effet, seule la gare de Cannes centre propose une solution de stationnement sécurisé (local fermé avec 31 places), ainsi que quelques arceaux. Les autres gares ainsi que les arrêts des lignes principales du TC (Avenue Tonner, Boulevard Carnot) ne proposent pas de solution adéquate.

8.1.3 Baromètre des Villes Cyclables

Le Baromètre des Villes Cyclables est une grande enquête nationale sur le vélo, organisée par la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB). Le baromètre reflète la satisfaction des cyclistes dans les villes françaises à partir de l'expression du ressenti des usagers du vélo.
Les retours évoqués ci-dessous sont issus des réponses fournies en 2017 où plus de 100 000 personnes ont répondu à cette première enquête.
Dans le territoire de la CACPL, seulement 2 communes ont été référencées dans l'enquête, puisqu'il a fallu un minimum de 50 réponses : Cannes et Mandelieu-la-Napoule. Pour ces deux villes, les points considérés comme les plus problématiques étaient :

- Un manque de sécurité pour les cyclistes : sur les grands axes et aux intersections ; pour les enfants et les personnes âgées
- Un manque de double-sens cyclables généralisés
- Un manque d'itinéraires cyclables rapides et directs
- Un manque de location de vélo facile
- Un besoin d'itinéraires sûrs proposés pendant des travaux

Pour ces deux communes un total de 230 personnes a répondu au questionnaire. Ce taux de participation est assez faible en lien avec la faible part modale du territoire et les remarques sont plutôt anecdotiques. Toutefois, les deux thèmes qui ressortent (la sécurité et le confort) représentent des axes stratégiques pour développer le recours aux modes actifs dans le territoire.

Ces résultats montrent que les communes de la CACPL ont une bonne marge de progression, et que certains des manques reprochés peuvent être corrigés sans engager des aménagements lourds (double-sens cyclables, par exemple). D'autres à l'inverse sont plus complexes et demandent des actions fortes et plus couteuses.

8.1.4 Des modes actifs adaptés aux déplacements de courte distance

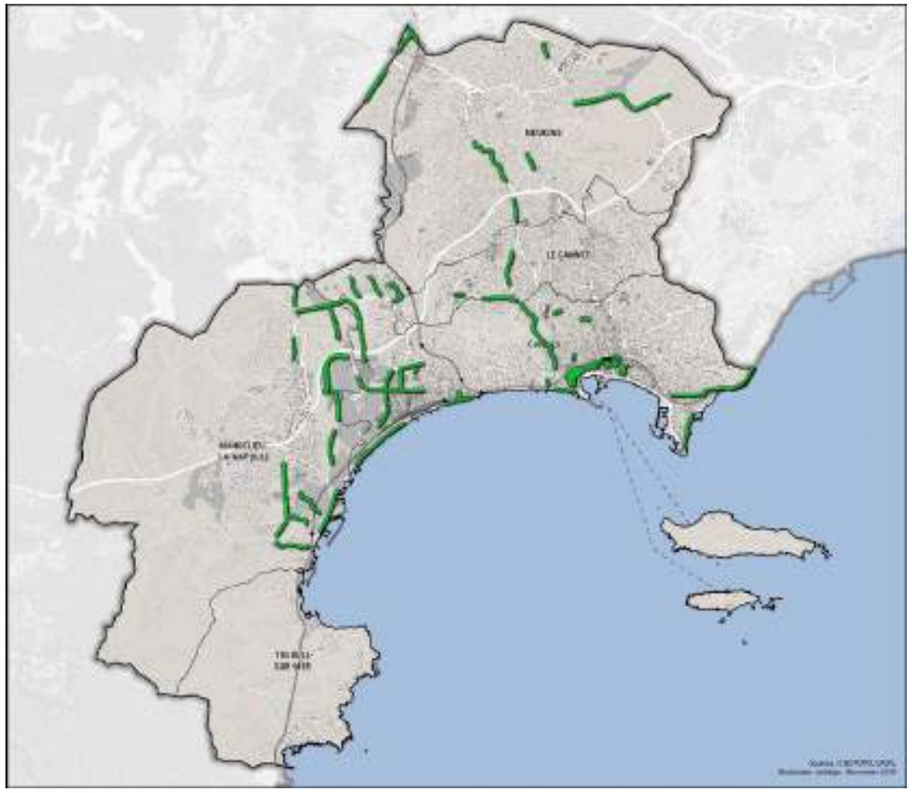
Le potentiel de développement et de valorisation des modes actifs est considérable au regard des distances et du contexte territorial (climat favorable, réseau de transports, etc.). A l'échelle communale ou pour les déplacements intercommunaux, il est possible de réaliser un grand nombre de trajets quotidiens à vélo ou à pied.
Si les pôles générateurs du territoire sont suffisamment proches pour être accessibles à pied ou à vélo les aménagements en faveur de ces derniers ne sont pas suffisants pour favoriser leur pratique. Pour les piétons, des efforts d'aménagements de l'espace public ont été faits sur les secteurs centraux et littoraux, cependant il reste nécessaire d'agir sur le confort des cheminements et des aménagements pour engager un report modal durable.

8.2 Le développement d'un réseau cyclable à l'échelle de la CACPL

8.2.1 Itinéraires et aménagements existants

Aujourd'hui, le réseau routier de la CACPL comporte environ 40 km d'aménagements cyclables. Ainsi des aménagements cyclables sont présents sur 4 des 5 communes (Théoule-sur-Mer n'en dispose pas), mais la cartographie fait ressortir un manque de continuités des aménagements qui ne permettent pas de relier les pôles générateurs et les centralités du territoire.

Il y a une disparité sur les qualités des aménagements cyclables réalisées. Alors que certains aménagements sont confortables et réalisés avec qualités (Avenue du Marechal Lyautey, le haut de l'avenue Tonner, Boulevard du Riou…) d'autres aménagements sont plus anciens et ont besoin d'une amélioration (revêtements, largeurs, sécurité) ou ne sont présents que d'un côté de la voie.



Carte 75 : Aménagements cyclables existants

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Cette hétérogénéité provoquée par les dates de réalisation des aménagements, mais elle est également en grande partie de l'espace disponible autour des axes routiers ; dans une commune comme Mougins les gabarits de voirie limitent les options d'aménagements cyclables et piétons. En effet, pour certains secteurs du territoire, les choix d'aménagements sont liés à des largeurs de rues très réduites ou encombrées par d'autres aménagements (voirie, arbres, murets, etc.).

Par ailleurs, certains aménagements réalisés peuvent être source de conflits d'usage, comme les trottoirs partagés entre piétons et cyclistes. Cependant, les conflits semblent être peu nombreux, puisque ces espaces partagés ne sont pas régulièrement utilisés par les piétons, étant en dehors des zones résidentielles.

Enfin, il y a une carence de l'identification des itinéraires cyclables ; peu d'itinéraires sont jalonnés pour les cyclistes. L'exception à cette situation est l'c 8 où un jalonnement directionnel a été mis en place sur l'ensemble des sections réalisées.

Le jalonnement des itinéraires vélos réalisés est un point important car il permet de mieux guider et rassurer les cyclistes, il peut également avoir une fonction de communication sur l'aménagement cyclable.

8.2.2 *Itinéraires et aménagements existants*

On peut noter quelques **discontinuités d'aménagement** particulièrement visibles :

- Le bord de mer, entre Mandelieu-la-Napoule et Cannes sur le boulevard de Midi jusqu'à la Croisette, représente un axe à grand potentiel pour les flux touristiques et pour les trajets quotidiens. Cet itinéraire fait partie de l'Eurovéloroute 8.
- Le boulevard Carnot représente l'axe le plus direct entre Cannes et le Cannet
- Plusieurs segments réalisés entre le boulevard de Riou (Cannes) et l'Avenue Saint-Martin (Mougins), qui pourraient assurer une colonne vertébrale du Nord au Sud.
- La liaison Mouans-Sartoux – Mougins – Sophia Antipolis, axe qui pourrait connecter ces communes au grand pôle générateur d'emploi et destination quotidienne pour de nombreux habitants de la CACPL (et de la CAPG).
- Le bas de l'Avenue Francis Tonner, en direction de Cannes. En passant d'ouest en est, les aménagements cyclables se dégradent jusqu'à disparaître.

De manière générale, les limites de vitesse et les zones à circulation apaisées manquent de cohérence. D'une part, les limites de vitesse semblent être peu respectées, rajoutant au différentiel de vitesses entre les cyclistes et les automobiles, et donc le risque d'accident. D'autre part, les zones à circulation apaisées (zone 30 et zone de rencontre) ne disposent pas d'aménagements urbains pour réduire effectivement la vitesse (passages piétons surélevés, chicanes, etc.) et mettre les piétons et cyclistes à l'aise.

On peut également recenser quelques **points noirs**, éléments quasiment bloquants pour la création d'un maillage de réseau cyclable :

- A Mougins, le passage de l'avenue Font Robert sous la Pénétrante Cannes-Grasse. L'espace dédié aux véhicules est déjà très limité, et la configuration courbe augmente le niveau de danger pour les cyclistes. Par la suite, ce secteur à forte pente n'est pas suffisamment large pour proposer un aménagement de qualité, et se termine dans un échangeur à grande vitesse de la Pénétrante Cannes-Grasse.
- Le chemin de fer qui sépare le littoral du reste du territoire. Cette infrastructure peut être traversée à quelques endroits, mais le maillage Nord-Sud est affaibli.
- L'échangeur autoroutier de Mougins (n° 42) est infranchissable en tant que piéton ou cycliste. Il doit être contourné mais les franchissements à proximité nécessitent un détour important.

Enfin, il est important de noter que la topographie du territoire rend difficile la pratique du vélo (pour certains trajets). En allant vers le Nord, un cycliste, même sur les aménagements cyclables, est confronté à un dénivelé important.
Toutefois, aujourd'hui avec l'essor du vélo électrique cette contrainte de relief tend à disparaitre.




Figure 94 : bande cyclable le long du littoral à Cannes ; Piste cyclable à Cannes




Figure 95 : Piste cyclable à Mougins ; Piste bidirectionnelle le long du littoral à Cannes




Figure 96 : « voie verte » à Cannes ; Trottoir partagé vélo/piéton à Mandelieu-la-Napoule

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022





Figure 97 : Zone 30 à Mandelieu-la-Napoule ; Zone de rencontre à Mougins





Figure 98 : Zone de rencontre à la Bocca ; Traversée vélo à Mandelieu-la-Napoule



Figure 99 : Sas vélo à Cannes





Figure 100 : Piste cyclable terminant dans un rond-point dangereux à Mougins ; Limitation à 50 km/h dans une rue résidentielle au Cannet





Figure 101 : Mougins avenue Notre Dame de Vie : sens montant aménagement mixte piéton vélo





Figure 102 : Passage inférieur dangereux à Mougins ; Interruption dangereuse de bande cyclable à Mougins

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

8.2.3 *Itinéraires et aménagements en projet*

De nombreux projets d'aménagements cyclable sont envisagés pour compléter le réseau d'itinéraires existants. En effet, environ 43 km d'aménagements sont identifiés afin d'assurer la continuité des itinéraires existants et la réalisation des itinéraires du schéma national des véloroutes et voies vertes.

Ces projets sont programmés dans plusieurs cadres :

- **Plans Vélo communaux** : Cannes et Mandelieu-la-Napoule étudient des aménagements pour compléter le réseau cyclable local et en lien avec les communes voisines.

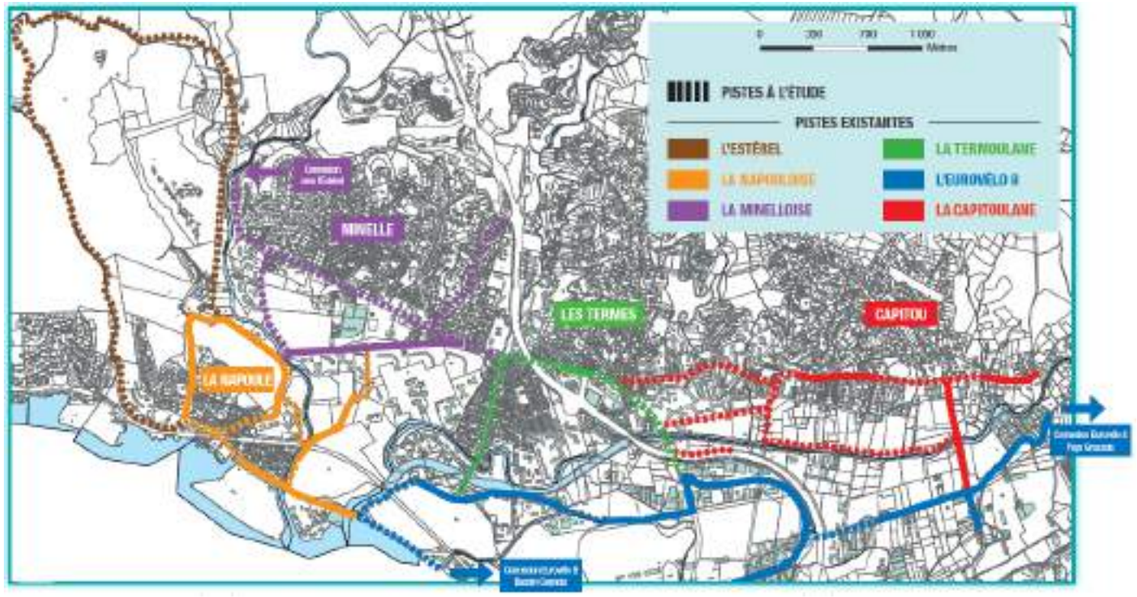
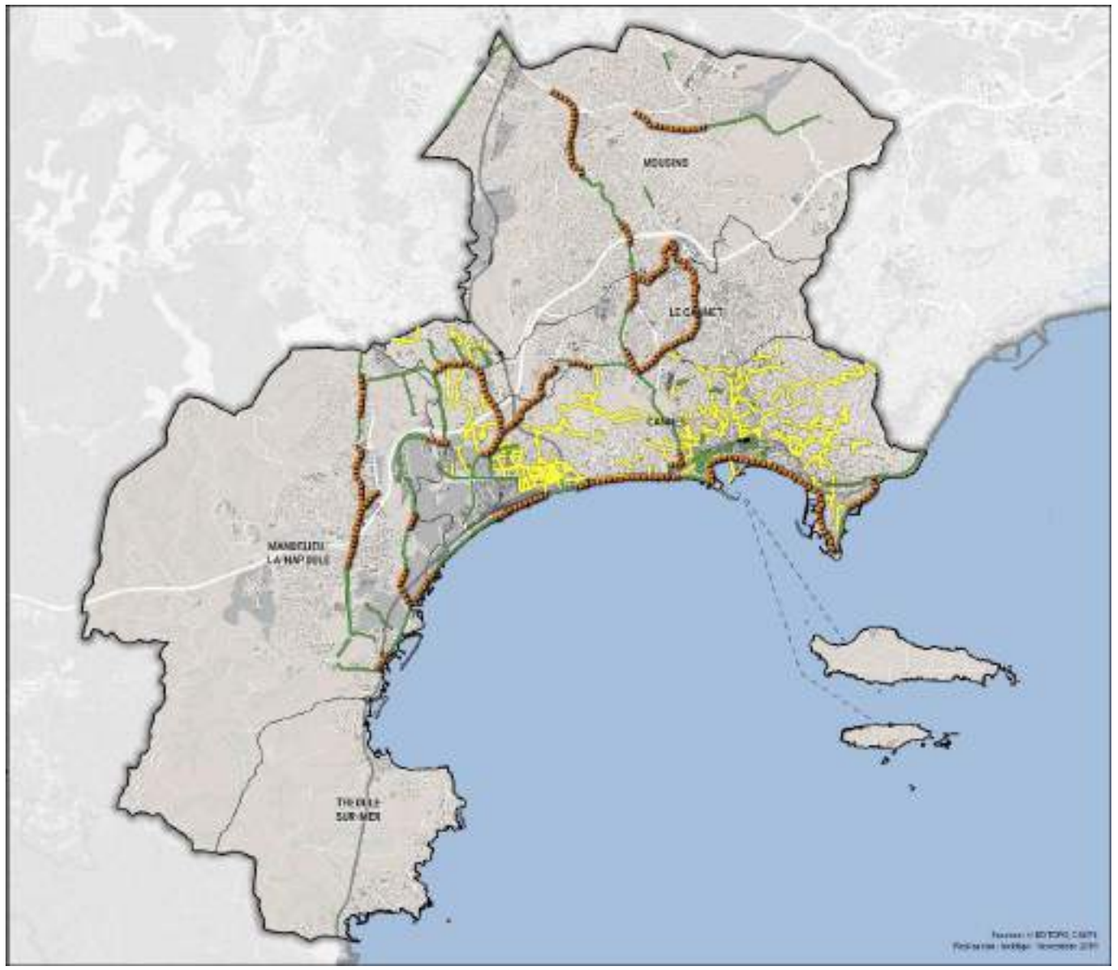


Figure 103 : Plan vélo de Mandelieu la Napoule présenté fin 2019

- **La CACPL** a travaillé avec le pôle métropolitain à l'identification d'un schéma d'itinéraire cyclables structurants sur l'agglomération. Sont notamment envisagées des liaisons vers la CASA et la CAPG. Une carte permet d'identifier les itinéraires avec une cohérence à l'échelle du pôle métropolitain. Cependant la CACPL ne réalise pas d'aménagements cyclable en dehors des voiries d'agglomération. Il n'y a pas de financement de la CACPL sur ces itinéraires. 43 kilomètres ont été identifiés dans le cadre de ce schéma, il y a un enjeu de confirmer la faisabilité et de pouvoir identifier des coûts d'aménagements,
- **Schéma Départemental Cyclable des Alpes Maritimes** : Le Conseil Départemental continue de subventionner les communes désireuses de promouvoir le vélo sur leur territoire avec des aménagements structurants et cohérents avec le SDC, et de leur proposer une assistance technique pour la réalisation des projets.
- **La Région Sud** a établi un cadre d'intervention pour la réalisation du schéma des véloroutes, identifiant les itinéraires d'intérêt régional éligibles aux financements régionaux. Parmi les véloroutes identifiés, on retrouve « La Méditerranée à vélo » (Eurovéloroute 8) ainsi que « les Itinéraires de desserte des gares ferroviaires et routières « portes » des véloroutes ». Les aides régionales accompagnent également les acquisitions foncières et les études opérationnelles des itinéraires réalisées en concertation par les collectivités concernées.
- **Eurovéloroute 8** : L'EV8 reprend le cheminement le long du littoral entre Menton et Mandelieu puis remonte la Vallée de la Siagne en direction du Tignet à la limite administrative avec le département du Var. Une grande partie de l'itinéraire est projeté sur des routes départementales, conférant un rôle important au Conseil Départemental sur le territoire de la CACPL.



Carte 76 : Aménagements cyclables existants et en projet

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

8.2.4 La Méditerranée à vélo - Eurovéloroute 8

La Méditerranée à vélo est la partie française de l'Eurovéloroute 8, un itinéraire cyclable traversant onze pays européens du sud de l'Espagne à Chypre qui fait partie du réseau cyclable européen Eurovéloroute.
En France, La Méditerranée à vélo parcourt 850 km du Perthus à Menton, dont quelques portions sont déjà réalisées.
En 2018, 21 collectivités ont signé une convention de partenariat qui définit les actions à mener et le budget correspondant, afin de favoriser la réalisation de l'itinéraire et sa cohérence en termes d'identité, d'aménagements, de qualification et de promotion/communication.
La coordination du projet est assurée par Vélo Loisir Provence, en partenariat avec la région SUD, chef de file du projet.

Il est important de noter que le tracé de cette infrastructure est encore à l'étude et un travail d'approfondissement est mené régulièrement par la région et le département avec les collectivités locales. Aussi, certains tronçons sont considérés comme des « parcours provisoires ». Ceci est notamment le cas pour les tronçons traversant Cannes, qui n'ont pas à ce jour d'aménagement cyclable.
Toutefois, même en tant que « parcours provisoire » l'EV8 est praticable pour des cyclistes expérimentés ; c'est une question de niveau d'aménagement. Actuellement, les cyclistes empruntant l'EV8 sont mélangés à la circulation à 50 km/h à Cannes, une situation peu souhaitable étant donné les potentiels de flux touristiques et flux de cyclistes loisirs et familiaux que peuvent amener ce type d'itinéraire.

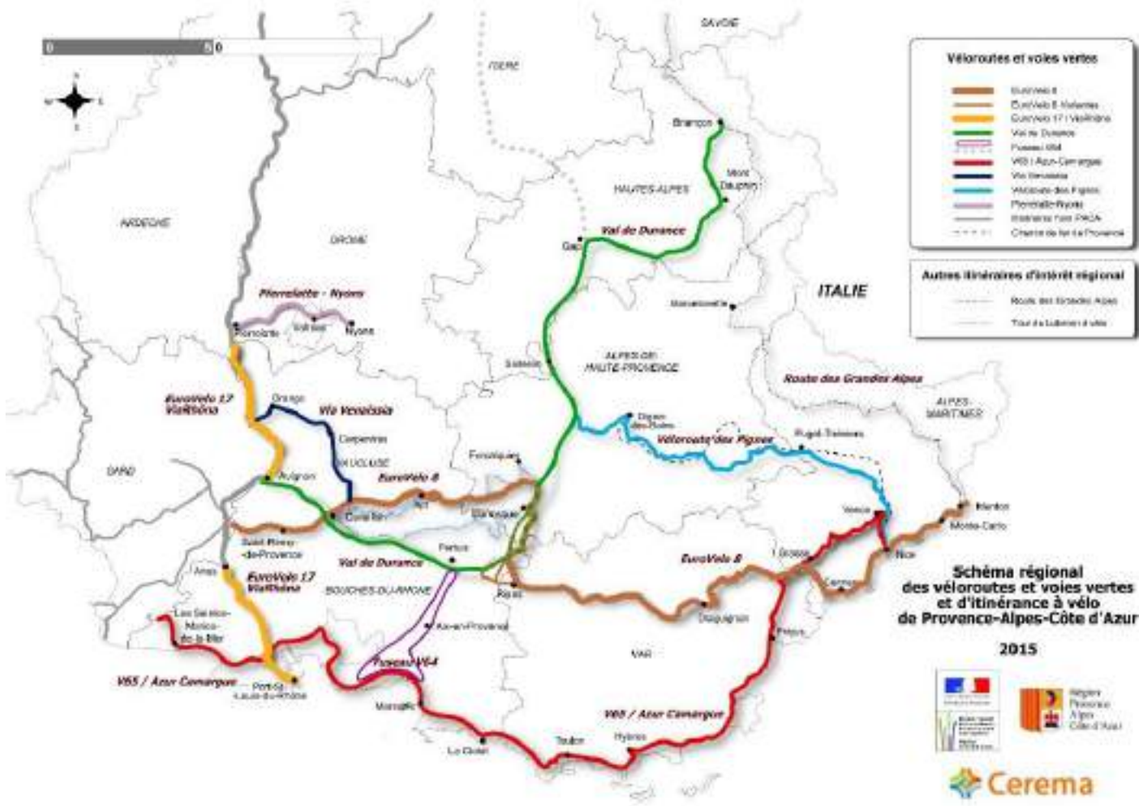


Carte 77 : Tracé de l'Eurovéloroute 8

Exemples de traitement d'un itinéraire Européen en littoral– Les sables d'Olonne promenade Georges Clémenceau.
Mise à sens unique avec une piste cyclable e sur la voie supprimée et mise en œuvre de plantations.



Figure 104 : Aménagement de la promenade Clémenceau les Sables d'Olonne 2009 – 2016



Carte 78 : Le schéma régional des véloroutes et voies vertes

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

8.3 Le développement de services vélo

8.3.1 Stationnement vélo

L'offre de stationnement vélo est globalement faible sur le territoire de la CACPL.

Arceaux vélo : Aujourd'hui, le territoire est peu équipé en arceau de stationnement pour les cyclistes. Les équipements existants sont concentrés à Cannes (350 arceaux, la dynamique a été initiée en 2018-2019), mais les villes de Mandelieu-la-Napoule et Mougins ont prévu d'installer du mobilier dédié au stationnement de vélos.

Stationnement sécurisé à la gare de Cannes : En 2017 un abri deux-roues sécurisé a été aménagé et mis à disposition des cyclistes (et les deux-roues motorisés). Ouvert 24h/24 et 7j/7, 31 vélos et 24 deux-roues peuvent y stationner. 16 casiers fermés permettent d'y poser un casque et de charger une batterie de vélo à assistance électrique, une station de gonflage est également disponible. En outre, une caméra, installée par la mairie de Cannes et raccordée au Centre de Protection Urbaine, assure la sécurité du site en complément du contrôle d'accès par badge. Pour utiliser cet abri, il faut soit être abonné aux transports en commun, soit travailler dans un rayon de 500 mètres autour de l'abri. Aujourd'hui les différents acteurs constatent que l'équipement est peu utilisé, qui peut être en partie due à un manque de lisibilité du service qui est peu visible depuis l'espace public.

Des **projets d'aménagement d'abris collectifs sécurisés** le long des axes BHNS, afin de favoriser l'intermodalité sont en cours. La CACPL a monté un projet dans le cadre du projet ALVEOLE. A ce stade, plusieurs arrêts ont été retenus, principalement le long de la Ligne A, mais aussi aux portes d'entrée stratégiques du territoire à Mougins par exemple. L'installation des premiers abris a démarré au 1er trimestre 2020 avec les 3 premiers abris. Les arrêts identifiés sont :

- Coubertin (Cannes)
- St. Cassien (Cannes)
- Blériot (Mandelieu)
- P+R Canardière (Mandelieu)
- Gare routière (Mandelieu)
- Centre commercial (Mandelieu)
- Tournamy (Mougins)

8.3.2 Services de location

Projet de VLS (Cannes) : La ville de Cannes échange avec l'exploitant/fournisseur PBSC pour la mise en place d'un réseau de vélos en libre-service. Ce projet devrait être développé avec un objectif de mise en œuvre avant le Festival de Cannes en 2020. Le projet a finalement été arrêté car le modèle économique proposé ne fonctionnait pas. La ville envisage toujours de mettre en œuvre un service de location.

Location longue durée (CACPL) : La communauté d'agglomération prévoit l'acquisition d'une flotte de vélos à assistance électrique pour le déploiement d'un service de location longue durée à titre expérimental à partir de septembre 2020, VAE. L'objectif visé est de faire tester la pratique du vélo électrique avant que les usagers puissent en acheter un auprès d'un vélociste et inciter le report modal pour les déplacements domicile-travail en remplacement de la seconde voiture. Il s'agirait d'une cinquantaine de vélos mis à disposition pour une durée d'un mois et jusqu'à 3 mois (sous conditions), récupérables à l'agence Palmbus de Cannes.

8.3.3 Aide à l'achat de VAE

La ville de Mougins propose une aide financière à l'achat d'un vélo à assistance électrique. Cette aide est de 300€ maximum. Auparavant la ville de Cannes proposait une aide similaire, mais ce service est arrêté depuis 2017, avec environ 360 aides distribuées.
En complément il faut citer également de dispositif « bonus vélo à assistance électrique », de L'Etat. Ce dernier doit répondre à deux critères :

- Il vient en complément d'une aide attribuée par une collectivité locale ayant le même objet a
- Il est plafonné : l'aide ne peut excéder le montant de l'aide accordée par la collectivité locale ; le montant des 2 aides cumulées ne peut être supérieur à 20 % du coût d'acquisition ou 200 €. À Mougins l'aide étant de supérieure à 200€ ce dispositif ne peut pas être levé.

8.3.4 Association Choisir le Vélo

Avec ses 3 antennes (Grasse depuis 2015, Antibes et Cannes depuis 2018), l'association Choisir Le Vélo vise à promouvoir l'usage du vélo au quotidien dans tout l'ouest des Alpes-Maritimes. Les activités de l'association sont multiples :

- Atelier participatif de réparation de vélos : des locaux à Grasse, Mouans-Sartoux et Sophia Antipolis où les adhérents de l'association peuvent réaliser ou apprendre à réaliser des réparations d'un vélo. Un stock d'outils et de pièces détachées est à disposition pour les réparations, et les personnes souhaitant faire un don d'un ancien vélo peuvent les y déposer.
- Conseil aux collectivités : Consolidation des besoins et avis de la communauté d'usagers du vélo, et recommandations lors des études d'aménagements cyclables menées par les agglomérations
- Communication et participation des cyclistes : bourse aux vélos à partir de vélos reconditionnés, permanences en lieux dédiés et stand d'information, animations lors de la semaine de la mobilité, développement de cartographies participatives, vélo écoles…
- Gestion des prêts de la flotte de Vélos à Assistance Électrique (VAE) et organisation de circuits découvertes en VAE

En septembre 2019, l'association Choisir le Vélo a signé une convention avec 3 agglomérations de l'Ouest des Alpes Maritimes (CAPAZUR), dont la CACPL.
Voici les 3 axes qui sont développés dans le cadre de cette convention :

- Actions pédagogiques auprès du public et des entreprises,
- Permanence hebdomadaire à l'agence Palm Bus, conseil mise en selle et itinéraire,
- Evénement « cycliste brillez » réalisé en janvier 2020.



Figure 105 : arceaux vélos le long du littoral à Cannes ; Consigne à vélo à la gare de Cannes

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022





Figure 106 : Arceaux vélo front de mer Mandelieu *Stationnement vélo au sein d'une entreprise*





Figure 107 Vélo stationné sur du mobilier gare de la Napoule et Gare du Bosquet

8.4 La marche à pied

8.4.1 L'accessibilité du territoire

L'accessibilité doit être comprise de deux manières : l'accessibilité des secteurs d'habitations et d'activités, et l'accessibilité en zone de transit. Les besoins pour ces deux secteurs sont différents.

Autour des zones habitées et des zones d'activités (commerces, loisirs), le territoire peut être considéré comme accessible. Les aménagements sont d'une qualité suffisante pour permettre les déplacements quotidiens des habitants et visiteurs, y compris pour les personnes à mobilité réduite, les aménagements initialement envisagés dans les plans de mise en accessibilité de la voirie réalisés il y a une dizaine d'années ont pour la plupart été réalisés. Les exceptions à ce constat viennent principalement de la présence d'escaliers sans rampe ou de grands détours nécessaires pour accéder à certains endroits, dont notamment la plage.

En dehors de ces zones touristiques et commerciales, le niveau d'accessibilité baisse. Ceci est notamment vrai pour les axes de transit où les déplacements sont réalisés principalement en voiture. Un piéton ne trouve pas d'espace dédié sur ces axes routiers aux gabarits contraints, et les personnes à mobilité réduite encore moins.

8.4.2 L'accessibilité du réseau Palm Bus

Sur un ensemble de 883 points d'arrêt physiques, 505 arrêts sont considérés comme prioritaires au sens de la réglementation.

Sur ces 505 arrêts prioritaires :

- 409 sont accessibles (soit totalement équipés, soit partiellement équipés mais un bus peut faire monter ou descendre une personne en fauteuil)
- 30 sont non accessibles mais leur mise en accessibilité est programmée soit dans le cadre de l'extension du BHNS, soit dans le cadre du réaménagement de la gare routière de Cannes, soit dans le cadre de programmes de rénovation urbaine
- 31 sont non accessibles et doivent faire l'objet d'une programmation de mise en accessibilité
- 35 sont en ITA (impossibilité technique avérée), il faut noter que depuis l'adoption de la loi Mobilité fin 2019, la collectivité à la possibilité d'aménager deux arrêts non prioritaires en compensation d'un arrêt classé ITA.

Aussi, à l'échelle du territoire, l'accessibilité du réseau de transports est globalement assurée, cependant une partie du matériel roulant de la CACPL n'est pas encore accessible. Ceux-ci le seront lors du renouvellement du matériel roulant.

8.4.3 Les cœurs de ville apaisés

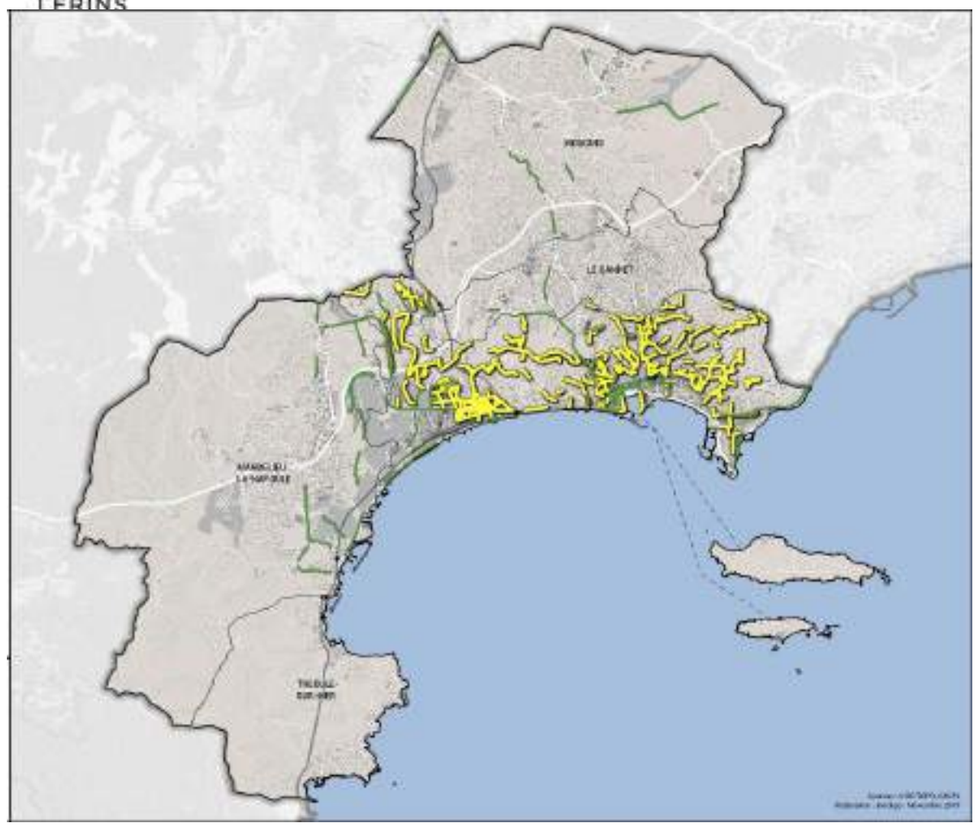
Les communes ont mis en place des zones de circulation apaisée (zone de rencontre, zone 30) en cœur de ville, afin de réduire la vitesse des véhicules et donner une priorité et une sécurité aux déplacements des piétons et vélos. Ces limitations des vitesses, lorsqu'elles sont accompagnées d'un aménagement qualitatif, valorisent et rendent confortables la marche à pied. En revanche, les limitations de vitesses sont régulièrement dépassées sur les plus grands axes, nuisant à l'efficacité des dispositifs.

Il est à noter que le cas de Théoule-sur-Mer est particulier, puisque la route départementale 6098 est le seul axe permettant de se déplacer le long de la côte et desservant donc la commune. Sur cet axe, les aménagements piétons sont très limités, généralement réduits à un petit trottoir d'un côté de la voie (parfois accaparé par du stationnement illicite).

Comme mentionné plus haut, ces zones apaisées manquent généralement de cohérence dans le territoire de la CACPL. Elles sont rarement accompagnées de dispositifs de ralentissement de la vitesse, et certains axes qui profiteraient d'une zone apaisée sont encore à 50 km/h.

Ces incohérences rendent inconfortables les déplacements à pied, notamment lorsque la différence de vitesse (piéton/véhicules) est très marquée.

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



Carte 79 : Zones de circulation apaisée (Zone 30 ou Zone de rencontre) – données disponibles uniquement pour la commune de Cannes

8.4.4 Les balades urbaines et sentiers de randonnée

Les massifs naturels et les différents cours d'eau offrent différents sites privilégiés jalonnés d'itinéraires permettant une pratique de randonnée pédestre au cœur de la CACPL :

- Les bords de Siagne (Mandelieu),
- Parc de la Valmasque (Mougins),
- Le Canal de la Siagne (Mougins, Le Cannet, Cannes),
- Parc Naturel de la Croix-des-Gardes (Cannes),
- Île Sainte-Marguerite (Cannes).

Pour les randonnées à la journée, les guides RandOxygène du Département des Alpes-Maritimes proposent des itinéraires à parcourir dans le cadre des différentes activités de pleine nature (randonnée, équitation, via ferrata, raquette à neige, trail…). Le territoire de la CACPL propose plusieurs randonnées pédestres, plutôt à l'Ouest du territoire en direction de l'Estérel.

8.5 Les principaux enjeux sur les modes actifs

La marche à pied est un mode de déplacement important sur le territoire (rappel l'EMD indiquait qu'elle était utilisée pour 1/3 des déplacements), qui fait l'objet d'attentions particulières pour en favoriser la pratique (aménagements urbains, zones de circulation apaisées, berges de la Siagne). En dehors des centres urbains, la marche à pied est valorisée en tant que loisirs, grâce aux chemins de randonnée mis en place sur le territoire.

L'usage du vélo reste faible, malgré un potentiel de déplacements de courtes distances important. Le vélo sur le territoire doit être considéré à la fois comme un atout touristique (EV8, littoral) mais aussi comme un mode de déplacement quotidien pour des motifs utilitaires (domicile-travail, domicile-achats…). Aujourd'hui, le réseau d'infrastructures cyclables n'est pas à la hauteur de ces besoins et ne permet pas un essor de la pratique. Des projets de continuités cyclables sont à l'étude à Cannes et à Mandelieu, la CACPL ne porte pas la réalisation d'aménagements cyclables, en dehors des aménagements liés au projet BHNS.
La réalisation de cette infrastructure est nécessaire mais ne sera pas suffisante si la collectivité n'encourage pas l'usage du vélo par d'autres biais (stationnement, aide à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique, pacification des voiries de maillage…). L

8.5.1 L'affirmation de la place des modes actifs

Un enjeu du futur PDM est d'affirmer la place des modes actifs sur le territoire, à travers :

- Le développement d'un réseau cyclable avec des continuités urbaines et interurbaines, favorisant des aménagements lisibles et sécurisés, notamment en direction des pôles générateurs et des zones d'emplois (Sophia-Antipolis, Bastide Rouge, centres-villes…). Aussi, il s'agit de définir quelques grands axes (Nord/Sud, Est/Ouest) et assurer une continuité cyclable de bout en bout :
  - Liaison Est/Ouest entre Grasse/Mouans-Sartoux/Mougins/Sophia-Antipolis
  - Liaison Nord/Sud entre Cannes/Le Cannet/Mougins
  - Liaison Est/Ouest entre Mandelieu-la-Napoule/Bastide Rouge/Cannes
- L'amélioration de l'accès au littoral par les modes doux, notamment en anticipation des flux sur l'Eurovéloroute 8. La réalisation de l'itinéraire peut permettre au territoire d'accueillir des flux de plus en plus importants de touristes à vélo, La demande de ces cyclotouristes est d'avoir une continuité cyclable de l'itinéraire, avec des aménagements et services adaptés aux cyclistes (stationnement, jalonnement, hébergements…). Aujourd'hui, le parcours à Mandelieu et à Cannes est encore « provisoire » en grande partie, ce qui nuit à sa lisibilité et risque de créer des conflits d'usage à court et long terme. De plus le retour d'expérience sur ces itinéraires est en milieu urbain une très grande appropriation de la population pour une pratique loisirs régulière et qui en deviennent les premiers usagers.
- La poursuite du développement de services vélos en assurant une bonne répartition sur le territoire. Les aménagements cyclables seuls ne seront pas une mesure suffisante pour révolutionner l'usage du vélo dans le territoire. Il y a des solutions envisageables pour les différentes solutions : le VAE pour le relief et pour les personnes ayant plus de difficultés à se déplacer ; les associations pour la communication et l'animation nécessaire pour créer une « culture vélo » ; le stationnement sécurisé pour rassurer les usagers et pour développer l'intermodalité… Ces solutions sont moins visibles que les aménagements cyclables, mais elles peuvent être aussi efficaces si menées en parallèle. De plus, ces dynamiques ont déjà été initiées sur le territoire par les communes et la CACPL.

8.5.2 Un besoin de cohérence avec les territoires voisins

Le développement des modes actifs doit se faire en cohérence avec les territoires voisins qui mènent des actions de leur côté. Ceci est particulièrement vrai pour les aménagements cyclables dont la continuité (des itinéraires et des typologies) est primordiale. Aussi, toute action entreprise par la CACPL doit prendre en considération :

- **Le Plan Vélo de la CASA** qui prévoit l'amélioration et la sécurisation des accès à Sophia Antipolis depuis les communes limitrophes, dont notamment la liaison entre Mougins et Valbonne par la RD-98.
- **Le PDM de la CAPG** qui a identifié comme actions : le développement de l'utilisation du VAE, la réalisation des liaisons cyclables internes (zones d'activité, notamment) et externes (vers la CACPL et la CASA), l'amélioration de la marche à pied à travers des actions en faveur de l'intermodalité et la

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

sécurité.

- **Le SCOT Ouest Alpes Maritimes** a identifié plusieurs grands axes structurants pour les modes actifs dans le territoire de la CACPL : la Basse Vallée de la Siagne, le Littoral (Cannes Croisette – La Napoule), l'Eurovéloroute 8, et la RD-109 (Mandelieu), entre autres.
- **Le schéma cyclable du Département Alpes-Maritimes** prévoit la programmation d'un réseau structurant cyclable, le jalonnement des itinéraires, et les aménagements sécurisés autour des établissements scolaires (collèges).

9 MOBILITE ALTERNATIVE

Les enjeux actuels de la mobilité innovante sont d'apporter des nouvelles formes de mobilités aux personnes et de sensibiliser les habitants sur les enjeux généraux concernant les modes alternatifs ; afin de lutter contre l'autosolisme, dans les trajets quotidiens et ses conséquences néfastes : pollution, encombrement du réseau routier. Pour cela, il s'agit aussi d'encourager et de favoriser les tests de nouvelles solutions innovantes.
La loi LOM parue fin 2019 a fortement encouragé les mobilités alternatives au travers de différents articles traitant du « forfait mobilité », du covoiturage, des voies à occupation multiples et des nouvelles réglementations sur le développement de l'électromobilité.

9.1 Covoiturage

Le covoiturage est défini comme « *l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux* » (Art. L. 3132-1 de la loi de transition énergétique pour la croissance verte de 2015).
Le chapitre suivant porte sur les initiatives portées par les acteurs locaux pour le développement de covoiturage quotidien principalement pour le motif domicile-travail.

9.1.1 Principales cibles du covoiturage

Le covoiturage devient plus attractif au-delà d'un trajet supérieur à 20 km, où le levier économique prend de l'importance ; mais également en lien avec le temps de trajet. En effet, en dessous de 20 km, les bénéfices économiques sont trop faibles par rapport aux contraintes que le covoiturage impose. Au sein du territoire les distances pour les habitants de la CACPL qui se rendent à Sophia Antipolis varient de 5 à 15km. La distance s'approche de l'ordre de 20 km pour les trajets entre Cannes et Grasse. On voit donc un potentiel important en lien avec le moyen et haut pays.
Pour les liaisons CACPL – Nice le covoiturage peut être très intéressant pour des Origines Destinations où les transports collectifs n'arrivent pas apporter de réponse, le train effectuant déjà des liaisons très fréquentes entre les secteurs centraux.

9.1.2 Les dynamiques à mettre en œuvre pour développer le covoiturage

La difficulté réside en la création d'un réseau assez important pour que l'offre de trajets permette un fonctionnement régulier et rende le réseau attractif.

Les études montrent que très peu de covoitureurs utilisent une plateforme en ligne (9%). En contrepartie, ils sont très nombreux à covoiturer avec les collègues et les gens qu'ils connaissent.

- *Enjeux de mise en relation de potentiels covoitureurs, à travers de politiques spécifiques des entreprises*

Le Plan de mobilité employeur, à l'échelle d'une entreprise ou d'une zone d'activités, est l'outil à développer pour identifier les potentiels et mettre en places des actions permettant de rapprocher des actifs effectuant des trajets similaires et les encourager à covoiturer. Il peut s'agir de campagnes d'information et d'animation sur le thème du covoiturage. La mobilisation des entreprises s'avère essentielle pour atteindre une masse critique d'utilisateurs.

- *Promotion du covoiturage*

La promotion du covoiturage courte-distance passe forcément par une bonne communication vers les usagers et futurs usagers. La mise en place de campagnes d'information et d'incitation innovantes peut être envisagée, comme la réalisation de supports visuels (vidéo) par exemple. Il s'agit de valoriser ce mode de déplacement en soulignant sa convivialité et en offrant des moyens de mesurer l'impact budgétaire du covoiturage.

Également, la mise en place et la promotion d'un covoiturage événementiel avec stationnement facilité, pour les déplacements lors des grands évènements Cannois pourrait aussi permettre d'intégrer le covoiturage dans les mœurs des usagers, de contribuer à les questionner sur leurs habitudes et sur les possibilités de changement de comportement.

- *Développement d'aménagements spécifiques pour réduire le temps de parcours*

Dans un premier temps sur un territoire où les cas de pratiques de covoiturage sont peu développés, les parkings de covoiturage peuvent très souvent être mutualisés avec d'autres usages (P+R etc.). Une signalétique particulière et une campagne permettant la circulation de l'information sur les aménagements réservés permettra de mieux les identifier.
La création de nouvelles aires de covoiturage (au niveau des échangeurs autoroutiers notamment) et de pôles multimodaux permettraient de fluidifier la prise en charge des passagers, et donc d'améliorer l'attractivité du réseau de covoiturage.

Un autre enjeu est la mise en place de voies réservées aux véhicules à occupation multiple (VOM) sur le réseau autoroutier ou équivalent. Ces voies permettraient de réduire considérablement les temps de parcours des bus et des véhicules covoiturant. Entre les heures de pointe du matin et du soir, ces voies peuvent changer de sens afin de s'adapter aux flux et aux besoins. La création de tels aménagements permettrait des déplacements plus courts et plus fiables pour les covoitureurs, et donc avec un effet de communication et une hausse de l'attractivité du covoiturage. L'une des difficultés réside dans la mise en place de contrôle afin de pouvoir détecter et verbaliser les conducteurs ne respectant pas la vocation de la voie. En France, si très peu de voies existent aujourd'hui (présence d'une voie à Gallaird/Thônex). Ces voies ont été instaurées réglementairement par la loi LOM et elles sont à l'étude sur de nombreuses métropoles telles que Lyon, Toulouse et Grenoble. Un aménagement d'une voie réservée au transport collectif est à l'étude entre Nîmes et Sophia-Antipolis, Escota est un partenaire important sur cet enjeu.

- *Avantage financier*

La mise en place d'un avantage financier pour les personnes utilisant le covoiturage dans leurs déplacements domicile-travail est également prévu dans la loi LOM.

- Au conducteur : vient en déduisant les frais payés par les passagers
- Au passager : Ne peut dépasser les frais payés au conducteur
- Au conducteur sans passager (Décret à venir).

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Si le trajet est très court (seuil défini par décret) et pour au maximum 2 déplacements par jour l'allocation peut être supérieure aux frais.

De plus, la loi LOM instaure le forfait mobilité durable pour encourager le covoiturage (à hauteur de 400 euros maximum par an).
La combinaison de ces différentes actions permet d'augmenter de façon significative l'attractivité du covoiturage, et ainsi de réduire une partie de la congestion et de la pollution automobile.

9.1.3 Les mesures existantes sur le territoire

Face aux fortes problématiques de congestion notamment pour l'accès à Sophia Antipolis, des solutions tentent d'être mises en place en faveur du covoiturage.

- *Mise en relation des covoitureurs*

Des premières expériences de sites traditionnels …

- Un premier site a été mis en place en 2016 : Otto et CO, il s'agit d'un site internet et d'une application mobile permettant de mettre en relation les conducteurs et les passagers ayant préalable renseigné leurs trajets et jours souhaités pour partager un véhicule le temps d'un voyage déterminé. Ce site a été financé conjointement par la CASA, Sillages, le SITP et le département. Le site perdure mais sans communication, il est considéré comme obsolète.
- Sur la CACPL l'entreprise Thalès a mis en place un système interne de mise en relation des covoitureurs.
- Covoiturage06 est une plateforme internet gérée par le département des Alpes Maritimes, qui tente de mettre en place une dynamique à l'échelle plus large du département. Cependant, le taux d'utilisation est très faible et le département ne met pas en place d'actions forte sur sa promotion.

… Qui évoluent vers des offres plus instantanées.

En 2017, un appel d'offre a été lancé par la région Sud associée avec le CD06, la CASAL et la CAPG. A l'issue de cet appel d'offre 3 sites ont été retenus pour favoriser le covoiturage dynamique : Boogi, Ridygo, Klaxit. L'enjeu est que les offres proposées sur un support se dupliquent sur les deux autres. La CASA souhaite expérimenter ces solutions. L'enjeu du covoiturage dynamique est d'être dans une logique type autostop amélioré, les personnes inscrites sur l'application voient en temps réel les besoins de transport avec les points d'origines et de destinations. Cette solution a donc l'avantage par rapport au précédent site d'être plus modulable. Cependant une telle mesure ne fonctionne que s'il y a un nombre suffisant de personnes inscrites sur le réseau de covoitureurs.

Afin de fédérer des usagers du covoiturage et ainsi atteindre ce seuil de personnes inscrite l'ADEME porte une initiative qui vise sur Sophia à créer une communauté d'usagers covoitureurs.

Figure 108 : Ridygo, Boogi et Klaxit, trois applications de covoiturages possibles retenus par la région Sud

La CACPL souhaite proposer une offre similaire au travers du compagnon de mobilité. Il s'agit d'un dispositif de covoiturage dynamique et instantané sans réservation avec visualisation sur une application. Pour améliorer l'attractivité et la fréquentation, il serait intéressant de mutualiser les arrêts avec les arrêts TC. La Loi LOM prévoit que l'offre des principales centrales de covoiturage soit répertoriée sur les centrales de mobilités locales.

En complément de ces sites des démarches spontanées peuvent voir le jour par exemple dans le cadre de groupes Facebook, ces démarches peuvent concerner des trajets du quotidien ou des besoins ponctuels en cas d'événementiels.

Sur les premières expériences les retours sont plutôt timides. Malgré les initiatives, une réelle dynamique de covoiturage, et un réseau de covoitureurs conséquent et attractif ne semble pas se mettre en place.

9.1.4 Mise en place de parcs de covoiturages

Pour favoriser le covoiturage à destination de Sophia-Antipolis, la CAPG a notamment mis en place sur son territoire un parking à la sortie de la pénétrante de Mouans/Mougins. Ce parking de 49 places, qui a également une vocation d'intermodalité avec le réseau de bus, est régulièrement plein. Une seconde phase est envisagée avec le département des Alpes maritimes : un projet supplémentaire est en cours de réalisation avec le P+R du futur BHNS au niveau du musée d'art concret de Mouans-Sartoux.

Sur le territoire de la CACPL, une aire de covoiturage est située sur le parc relais des Canardières. Cependant, ce parc est trop éloigné des origines-destinations des actifs et est peu utilisé actuellement comme aire de covoiturage.

Plusieurs P+R en projet au niveau de la CACPL pourraient également servir d'aire de covoiturage notamment celui sur le site des Tourrades. Le SCoT identifie des besoins en lien avec les échangeurs autoroutiers présents sur le territoire. A ce titre le département travaille actuellement sur la définition du schéma directeur des aires de covoiturage avec Escota

Projets d'aires portés par les partenaires :

- Escota porte le développement d'aires de covoiturage cofinancées par la Région Sud. 6 aires sont envisagées dans le périmètre Escota. Des études sont notamment en cours pour la création de deux aires sur la CACPL :
  - Une aire d'environ 11 places au niveau de l'échangeur 42 à Mougins
  - Une aire de 85 places au niveau de l'échangeur 41 à Mandelieu.
- Le département a lancé un appel à projet covoiturage portant sur l'aménagement d'aires avec la définition d'un schéma de covoiturage global. La création d'une aire au niveau de Breguières, en lien avec l'écoparc, est notamment envisagée.
- Sur le territoire de la Communauté de communes Est du Pays de Faïence des liens importants ont été identifiés avec l'ouest des Alpes-Maritimes et à ce titre 2 parcs de covoiturage sont identifiés.
- 100 places sont inaugurées chaque année dans le haut et moyen Pays.

Afin de favoriser plus nettement le covoiturage en accès à la technopôle de Sophia Antipolis, le département envisage l'expérimentation d'une voie réservée au covoiturage sur le secteur de Sophia.

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

9.2 Autopartage

9.2.1 Dynamique actuelle

- *Général*

L'autopartage est défini par la mise en commun au profit d'utilisateurs abonnés d'une flotte de véhicules de transports terrestres à moteur. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée. L'autopartage a ainsi pour objectif de diminuer le taux de motorisation et multi motorisation en offrant des possibilités de partage de véhicules adaptés aux déplacements ponctuels.

L'autopartage peut être géré de différentes manières :

- L'autopartage en aller et retour où l'usager peut réserver une voiture pour un créneau et il la redépose au même endroit. Sur ce type d'autopartage il peut être proposé différentes gammes et tailles de véhicules (électrique ou non),
- L'autopartage en libre-service avec pose et dépose dans différentes stations comme l'était le service Autolib' à Paris,
- L'autopartage en free Floating a vu le jour plus récemment. Par exemple, le service Yea (Strasbourg) totem mobi (Marseille) permet par un accord avec l'agglomération de stationner son véhicule sur toute la zone payante. Free2move, implanté à Paris, permet l'utilisation de tous les véhicules partagés à travers une même application (Scooters, vélos et voitures),
- Des particuliers peuvent également décider de faire de l'autopartage en achetant un véhicule en commun. Aujourd'hui les assurances ont créé des contrats spécifiques. Ce système peut également être initié à l'échelle de copropriétés.

La rentabilité du modèle d'autopartage est complexe et la plupart des opérateurs peinent à s'installer. Parfois, l'aide des collectivités permet de mettre en place un modèle durable. Aujourd'hui, Citiz est l'acteur prépondérant en France de l'autopartage. Implanté tout d'abord à Strasbourg (sous forme associative), il est aujourd'hui développé dans une vingtaine de villes. Cette configuration en réseau permet aux abonnés d'utiliser le service dans d'autres communes lors de différents déplacements, ce qui renforce son attractivité.

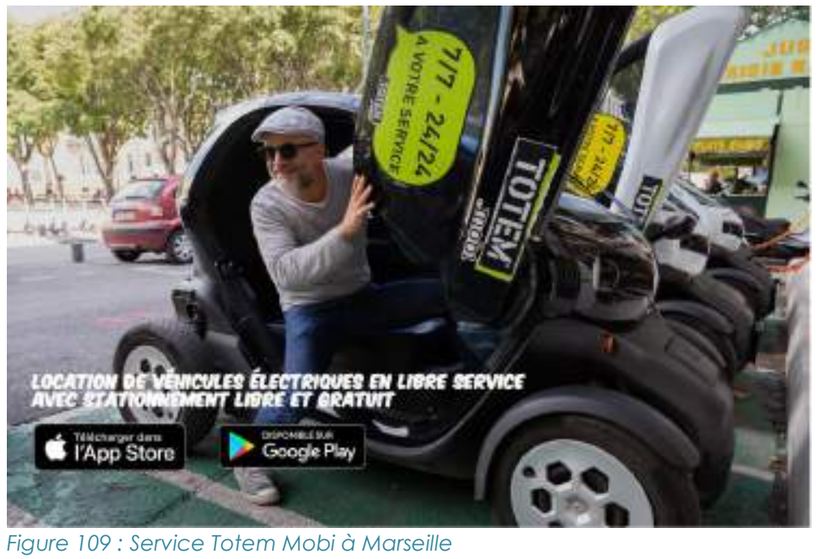


Figure 109 : Service Totem Mobi à Marseille

- *Cannes*

A Cannes, le concept d'autopartage est apparu autour de 2012 sous une forme légèrement différente avec le service Koolicar (location de voiture entre particuliers).
Aujourd'hui, une dizaine de véhicules de particuliers sont disponibles dans la ville à la location d'une heure à quelques jours en libre-service. L'inscription est gratuite, sans engagement, sans abonnement et à partir de 2€ de l'heure.

Synthèse et enjeux

Dans le but de favoriser l'autopartage, il est nécessaire de fortement limiter l'offre de stationnement. En effet, il existe une corrélation directe avec une politique de stationnement plutôt stricte, favorisant la rotation à l'aide de tarifs adaptés, et l'utilisation de l'autopartage par les habitants.

Contraindre le stationnement dans les communes permettrait d'envisager d'augmenter l'offre d'autopartage et de réserver des espaces publics pour les véhicules bénéficiant du label spécifique, afin de réduire le nombre de voiture faiblement utilisés et stationnant sur le territoire. Aujourd'hui, d'après l'enquête national du stationnement (2015), 31% des villes possèdent de tels dispositifs et des places exclusivement réservées à l'autopartage.

9.3 Véhicules électriques

9.3.1 Dynamique actuelle

Le réseau Wiiiz permet de recharger les véhicules électriques ou hybrides sur tout l'ouest des Alpes-Maritimes. Au total, 95 bornes sont réparties sur le territoire de la CASA, de la CAPG et de la CACPL (dont 28 stations sur la CACPL pour un total de 360 charges).

Selon l'enquête stationnement (2015), environ un tiers des villes possèdent des bornes de rechargement pour véhicules électriques. La CACPL et les territoires voisins font partie des communes dynamiques et innovantes qui tentent de mettre en place un réseau structuré afin d'inciter l'utilisation de véhicules verts.

Les retours d'usages sur les stations montrent que la première station localisée sur la CACPL n'est classée que 11ème en nombre de charges. Les stations situées à Antibes, Valbonne et Vallauris sont les plus utilisées. Au sein de la CACPL, de nombreuses stations sont utilisées relativement moyennement. Les chargements sont plus nombreux de jour et sont nombreux à être effectués par des utilisateurs en itinérance. Le service cependant a été mis en place récemment et le nombre total d'abonnés et de charges est en forte augmentation.

Les dispositifs de recharge vont fortement augmenter les prochaines années avec l'obligation introduite par la loi LOM de création de points de recharges et d'attentes sur les nouveaux parkings et les travaux importants menés sur les parkings existants.

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022





Carte 80 : Charges des stations WiiiZ sur le territoire de l'Ouest des Alpes Maritimes et photo d'une place de chargement à Cannes

En complément, les réseaux de transport urbains sont amenés à réfléchir à l'évolution du matériel roulant dans les prochaines années. En effet, la loi sur la transition énergétique à déterminé qu'à partir de 2025 il sera interdit aux collectivités de mettre en service des nouveaux bus hybrides ou diesel. L'électromobilité est donc en plein essor et à ce titre la navette électrique du Suquet, dans le centre-ville de Cannes montre l'exemple de nouveaux véhicules plus agréables et moins polluants.

Synthèse et enjeux

- Promouvoir l'utilisation de véhicules partagées et/ou électriques au niveau des différentes collectivités qui permettront d'avoir des exemples à communiquer auprès de la sphère privée.
- Communiquer auprès des différents acteurs d'information sur l'électromobilité sur les bornes WiiiZ. Travailler finement sur l'implantation des bornes après les premiers retours sur celles mises en place

9.4 Véhicules autonomes

9.4.1 Dynamique actuelle

En France et dans le monde entier, les véhicules autonomes sont aujourd'hui à l'expérimentation. 80 expérimentations à petite échelle ont déjà été menées à travers le pays depuis 2015 et ont pour l'instant permis de parcourir plus de 200.000 kilomètres.
Parmi ces expérimentations, l'une s'était déroulée à Sophia Antipolis en 2016. Il s'agissait de quatre minibus sans chauffeur. Différentes autres expérimentations sur des navettes ont eu lieu (Lyon Presqu'île de la Confluence et Parvis de la Défense). A l'heure actuelle, les expérimentations portent sur leur intégration dans la circulation réelle et leur insertion dans le réseau de transport collectif afin de permettre une desserte du dernier kilomètre.

En 2019, la ministre des transports a annoncé la réalisation de 16 expérimentations sur le territoire français. L'une d'entre elles prévoit la mise en place de véhicules autonomes à Sophia Antipolis pour relier les entreprises entre elles. Cela permettrait de réduire la part modale de la voiture (et la congestion) dans les déplacements des 38 000 salariés, grâce à une approche facilitée des différentes entreprises, de ce qui est aujourd'hui la plus grande technopôle de France.

En 2020, et durant 6 mois, deux navettes deux navettes autonomes partagées vont donc être mises en circulation, à partir de la gare routière de Sophia, et permettront de se rendre dans chacune des entreprises. Elles circuleront de manière simultanée pour garantir une fréquence de 10 minutes. Cette phase de test se déroulera sur une portion de 1 km aller et permettra de desservir 5 stations.





Figure 110 : Navette autonome et circuit de la navette testée à Sophia Antipolis

Synthèse et enjeux

A la suite de l'expérimentation, si elle est concluante et que la réglementation évolue grâce à ces expérimentations, la CASA pourra alors pérenniser ce service de navette intégré à son offre de transport public. Un des enjeux pour la CACPL pourra être de pouvoir faire bénéficier rapidement le font de l'Orme de ce dispositif. Ensuite il pourrait être intéressant de créer des services de rabattement vers le Palm bus depuis des secteurs peu denses.

9.5 Vers un MaaS

Le MaaS, "Mobility as a service" est un concept récent de mobilité urbaine multimodale. Il repose sur une unification des services de mobilités et une fusion des outils de billettique et d'information multimodale. Il s'agit de faciliter les déplacements de tous, en mettant à disposition une plateforme unique pour rechercher des itinéraires multimodaux et les réserver en une seule fois. Après avoir indiqué un déplacement à effectuer, l'application smartphone propose donc tous les itinéraires et temps de trajet (avec combinaisons de tous les modes de transports - qu'ils soient publics, privés ou partagés-) vous permettant d'effectuer ce trajet. Il permet d'afficher les chemins les plus rapides, les moins chers, les plus confortables etc... Différents forfaits sont alors disponibles en fonction de différents profils et le payement des différents modes de transports peut s'effectuer en une seule fois via l'application.

Grâce à un MaaS, l'utilisation (et notamment le payement) des différents transports est fortement facilitée. Cela permet aussi d'améliorer la flexibilité des trajets et de promouvoir les alternatives à la voiture individuelle en proposants les modes les plus adaptés à chaque déplacement. Finalement, le suivi du budget global en transport est lui aussi facilité.

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Actuellement, le concept de MaaS est en très fort développement en France et en Europe et de nombreuses villes voient déjà leur application de mobilité multimodale, plus ou moins complète, apparaitre.

Dynamique et enjeux

La mise en place du compagnon l'outil de MaaS sur le territoire de la CACPL et étendu au pôle métropolitain. En effet, l'harmonisation des données de transport PALM BUS, ENVIBUS et SILLAGES ainsi que l'intégration des données de la SNCF permet de diversifier l'offre en transport pour se rendre d'un point A à un point B en favorisant la multimodalité et le changement de comportement.
De plus le compagnon de mobilité est pensé comme un outil évolutif qui va donc permettre d'intégrer les autres modes de transport :

- Le vélo qui a déjà été intégré
- L'expérimentation de covoiturage en ligne virtuelle
- Le stationnement pourrait également être intégré.
- Des extensions avec des partenaires privés tels que les taxis pourraient être envisagées.

L'ouverture des données publiques est un point important pour enrichir le MAAS, à ce titre, la LOM identifier les nouveaux éléments sur lesquels les bases de données seront ouvertes pour pouvoir y être intégrées (stationnement, covoiturage …).

10 LA LOGISTIQUE URBAINE

La logistique urbaine représente un des principaux défis auxquels les agglomérations sont confrontées. La logistique urbaine qui consiste à organiser et gérer les différents flux de marchandises qui entrent sur un territoire, le traversent et le desservent. Cette organisation des flux vise ainsi à assurer le service attendu, notamment par les destinataires, qui sont des entreprises, des commerces, des habitants tout en essayant de réduire leur impact sur la ville.
Nous pouvons considérer que cet impact est multiple :

- La participation des flux à la congestion urbaine (partie la plus visible sur les territoires denses). Il s'agit de véhicules de livraison en circulation dans le flot de véhicules, notamment sur des axes structurants comme le boulevard Carnot. Mais il s'agit aussi du stationnement, souvent réalisé en dehors des aires de livraison prévues et perturbant alors les autres fonctions de la ville.
- Les émissions de Gaz à Effet de Serre et de polluants locaux (particules fines). Les impératifs de réduction de ces émissions constituent un enjeu de développement durable, mais aussi de santé publique, de ce fait les questions de logistiques urbaines sont particulièrement concernées par les ZFE (Zones à Faible Emission).
- Le risque d'accidentologie, d'une part pour les livreurs notamment sur les centres villes, qui travaillent sur l'espace public urbain et d'autre part pour les autres usagers de la ville, notamment les piétons et cyclistes.
- Les autres nuisances : les véhicules de livraison, notamment frigorifiques, en nombre important sur le périmètre de la CAPL du fait de l'importance du secteur Cafés-Hôtels-Restaurants, sont générateurs de bruit, donc de nuisances pour les habitants.

Il est donc nécessaire d'analyser les impacts et d'optimiser la livraison urbaine qui est une activité indispensable au fonctionnement d'un territoire urbain et des différents commerces et pôles d'activités. Sans logistique urbaine, il n'y a pas d'approvisionnement des magasins ou des entreprises, il n'y a pas de chantiers de construction ou de service d'enlèvement des déchets.

Une des particularités de la logistique urbaine est la diversité des filières de transport et des destinataires. Il s'agit par exemple :

- Du transport frigorifique vers les surfaces alimentaires et les Cafés-Hôtels-Restaurants,
- Des colis et palettes non alimentaires livrées vers les commerces et les entreprises tertiaires / administrations, souvent dans des réseaux de messagerie,
- Du courrier postal et des colis livrés vers les particuliers, conséquence des achats sur e-commerce ou des demandes de livraison en sortie de caisse de magasins,
- Des livraisons de boissons et fûts vers le réseau CHR,
- Des réseaux de répartiteurs pharmaceutiques qui livrent les pharmacies et cliniques,
- De tous les flux de compte propre (transport non professionnel) effectués par les artisans, commerçants,
- Des matériaux de construction ou de voirie vers les divers chantiers sur le territoire,
- Des véhicules d'entretien et de gestion publique des espaces, des flux de collecte et gestion des déchets,
- Des marchés de plein vent, très significatifs sur le territoire de la CAPL,
- Des flux évènementiels liés aux activités du Palais des Festivals, des plages, mais aussi du Centre Expo Congrès de Mandelieu,
- Des flux d'approvisionnement ou de maintenance des bateaux, spécifiques au territoire.

Chaque filière fait appel à des véhicules spécifiques, des contraintes d'exploitation ou réglementaires, des entreprises spécifiques.
La CAPL est caractérisée par le déséquilibre des flux. Le territoire de la CAPL est d'abord un territoire de consommation de marchandises. Peu d'activités productrices sont présentes sur ce territoire. Les principaux flux générés par le territoire sont les déchets.

Une autre caractéristique essentielle du territoire est l'importance des pics d'activités. Ceux-ci, qui impliquent souvent une multiplication par 2 ou 3 des flux de livraison sur une journée sont liés à la période estivale, comme sur tous les territoires touristiques (augmentation de la population durant cette période de l'année), mais surtout aux grands événements internationaux générés par l'activité évènementielle de Cannes à différentes périodes de l'année. Ces pics d'activité concernent l'activité des commerces, des cafés-hôtels-restaurants, les approvisionnements des bateaux et surtout les flux générés par le Palais des Festivals et les plages.

La logistique urbaine, fonction indispensable aux activités économiques du territoire, doit donc dans la logique globale de réflexion sur les déplacements être mieux organisée afin d'en réduire les impacts sur la ville, en tenant compte de sa diversité, de son déséquilibre et de sa saisonnalité.
Cette problématique est d'ores et déjà partiellement prise en compte dans les orientations locales et dans les documents d'urbanisme.

La ville de Cannes, logiquement la plus concernée par cette problématique du fait de la densité des flux sur son territoire, a réalisé, en 2018, un diagnostic de logistique urbaine et élaboré différents travaux. Il s'agit notamment de l'équipement de places de livraisons en capteurs afin de mieux en maîtriser l'usage. Il s'agit aussi de réflexions autour d'espaces logistiques urbains et de démarches de concertation avec les acteurs économiques, notamment les transporteurs qui desservent le territoire.

10.1 Données sur la livraison des marchandises

Le diagnostic sur les livraisons de marchandises dans la CACPL nécessite de comprendre le fonctionnement de chaque commune d'abord dans son fonctionnement interne d'approvisionnement pour ensuite comprendre les interactions entre les territoires.

Très longtemps occultée des problématiques de la ville, la circulation des marchandises devient aujourd'hui un enjeu important pour les communes en quête de dynamisation des centres villes. Parce que les centres

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

villes doivent être efficacement approvisionnés il est nécessaire désormais de s'interroger sur les moyens dont dispose la collectivité pour favoriser cette optimisation et maitriser les enjeux de circulation, de stationnement, de sécurité et d'émission de polluants qui y sont liés.
La mise en œuvre du PDM de la CACPL est donc l'opportunité d'avoir une réflexion approfondie sur les livraisons de marchandises et sur la logistique urbaine.

Trois étapes ont permis de dresser un portrait du territoire :

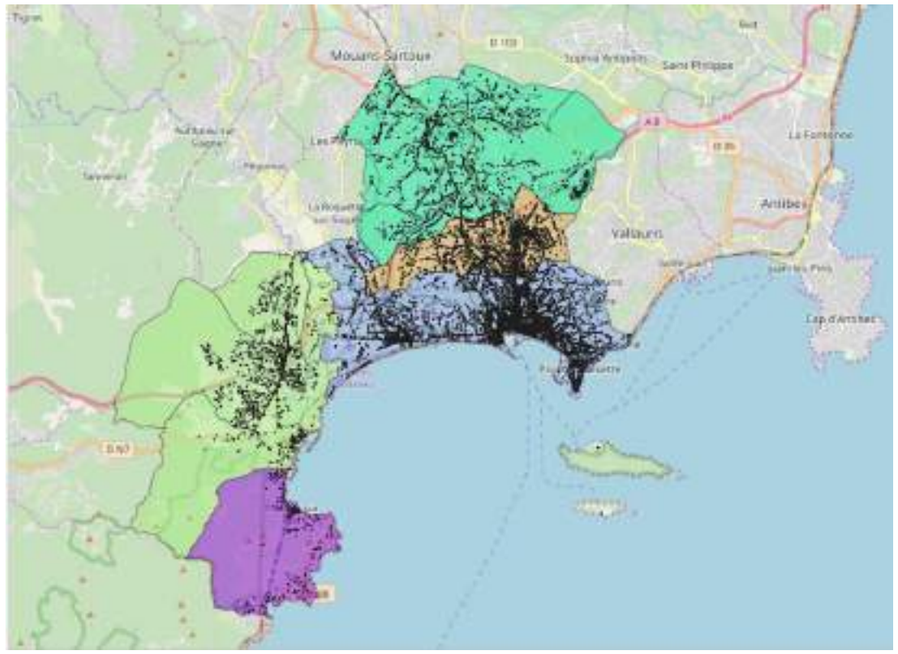
- Les données quantitatives, basées sur le tissu économique de chaque territoire, permettant de dégager statistiquement des pratiques de livraisons, des volumes et des spécificités ;
- Les données qualitatives, basées sur les entretiens menés auprès des différents acteurs, permettant de comprendre la perception du territoire et les besoins spécifiques ;
- Le recensement des réglementations, basé sur la collecte de tous les arrêtés en matière de livraison, permettant de faire un état des lieux général.

10.1.1 Le tissu économique de l'agglomération

L'agglomération dénombre 48 410 établissements. Parmi ceux-là, on estime que 47 208 sont susceptibles de recevoir ou d'expédier des marchandises, les autres établissements étant soit des autoentrepreneurs, soit des activités associatives ne recevant pas de marchandises. Ces établissements sont très concentrés dans les centres villes et le long des axes structurants des communes.

Commune	Etablissements	Part	Etablissements/km²
CANNES	26 428	55%	1347
LE CANNET	8 436	17%	1094
MANDELIEU LA NAPOULE	6 002	12%	191
MOUGINS	6 692	14%	261
THEOULE SUR MER	852	2%	81
Total général	**48 410**	**100%**	**510**

Figure 111 : Nombre d'établissements économiques sur la CAPL



Carte 81 : localisation des activités économiques sur la CAPL

Les activités économiques sont donc très concentrées sur le centre de Cannes et le long de la sortie de l'A8. On a donc bien un territoire monocentrique avec des activités économiques qui gravitent autour de l'hypercentre de Cannes, avec deux axes qui se dessinent, celui du bord de mer et l'axe Nord-Sud passant par Le Cannet et aboutissant à Mougins (traversant l'A8, sortie 42).

10.1.2 L'incidence du tissu économique sur le besoin d'approvisionnement des communes

Chaque établissement économique produit des flux de livraisons plus ou moins importants. En effet, selon le type d'activités, le besoin d'approvisionnement est plus ou moins important. Un café-restaurant par exemple devra s'approvisionner chaque jour, tandis qu'une administration ne le sera que 1 à 2 fois par semaine. Ainsi, indépendamment de la densité d'activités des communes c'est surtout leur composition qu'il faut étudier pour comprendre combien elle est génératrice de flux.

C'est le nombre de mouvements qui permet de garder la plus grande comparabilité et de comprendre le besoin entre les communes. Un mouvement se définit comme une réception ou une expédition, ou opération conjointe (réception et expédition) effectuée à l'aide d'un véhicule motorisé (une livraison peut comprendre plusieurs colis). La modélisation par FRETurb (développé par le CNRS) permet alors de caractériser les livraisons de chaque commune en fonction du tissu économique qui la compose.

Type d'activité	ETABLISSEMENTS		Mouvements de livraisons hebdomadaires	
Agriculture	452	1%	630	1%
Artisanat-services	12 509	26%	16 850	22%
Commerce de gros	664	1%	9 100	12%
Entrepôts-transport	112	< 0.5%	2 950	4%

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Grande distribution	45	< 0.50%	2 690	3%
Industrie	1 325	3%	6 970	9%
Petit commerce	6 083	13%	27 550	36%
Tertiaire de bureau	26 018	55%	10 520	14%
Total général	**47 208**	**100%**	**77 260**	**100%**

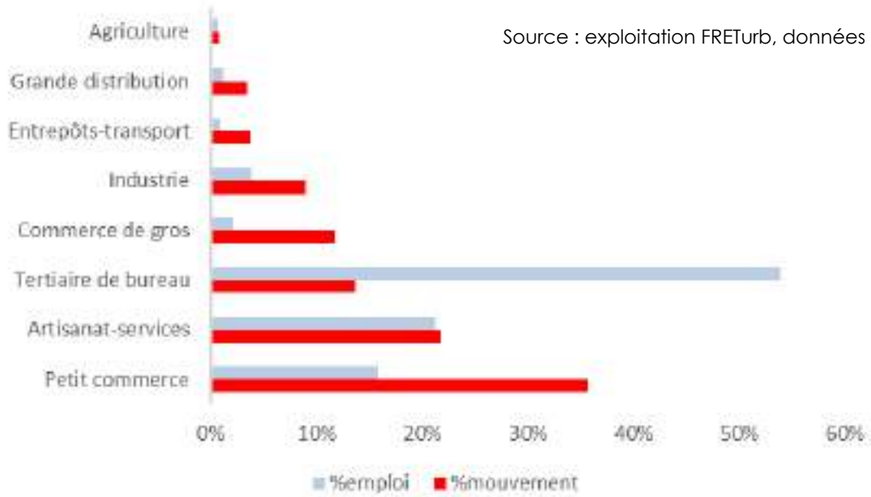
Source : exploitation FRETurb, données SIRENE 2019

Figure 112 : Rapprochement entre le tissu économique de la CAPL et le nombre de mouvements de livraisons hebdomadaires

Les établissements de type tertiaires de bureau sont plus nombreux sur le territoire, mais ce sont les activités de type « petits commerces » qui génèrent le plus de mouvements de marchandises. Les activités d'artisanat-services sont à la fois importantes en nombre d'établissements et en flux qu'ils génèrent.
Cette connaissance du tissu économique fin permet de mieux comprendre les livraisons de chaque établissement et ainsi d'adapter à la fois les réglementations (horaires, poids, dimensions des véhicules de livraisons), mais aussi de calibrer le besoin en aires de livraison. Ainsi, un peu moins de 60% des livraisons sur le territoire de la CAPL sont le fait des « petits commerces » et des activités d'artisanat-service. C'est une caractéristique particulière que l'on rencontre surtout dans les villes les plus touristiques.

- Les hypermarchés et supermarchés génèrent un nombre important de livraisons mais ils sont peu nombreux. Sur la CAPL, les 30 hypermarchés et/ou supermarchés génèrent 130 mouvements de livraisons par semaine.
- Les 3 840 petits commerces (hors pharmacies) génèrent 15 100 mouvements de livraisons par semaine. Les 96 pharmacies, dont l'approvisionnement est plus spécifique, génèrent 2 600 mouvements de livraisons par semaine (chaque pharmacie réceptionne ou expédie 5 fois par jour en moyenne). Sur le territoire de la CAPL, ce sont les hôtels, cafés et les petits commerces qui génèrent le plus de mouvements de marchandises par semaine. Les 2147 Cafés, Hôtels, Restaurants génèrent chaque semaine 9 800 mouvements de livraisons.

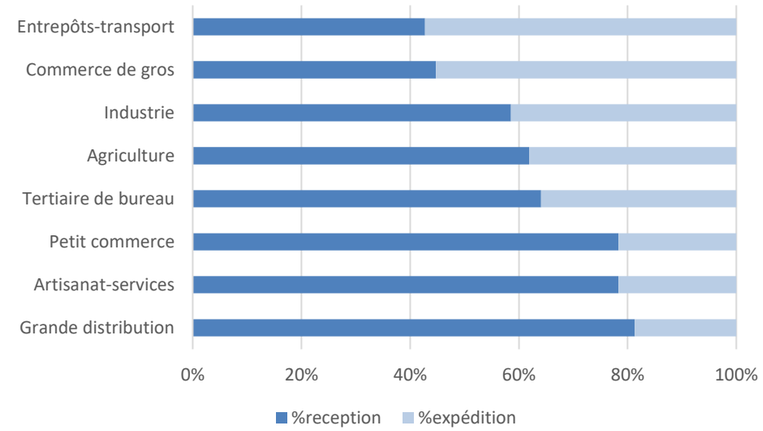
D'autre part, la répartition des mouvements par secteurs d'activités n'est pas proportionnelle à leur poids dans l'activité économique locale.



Source : exploitation FRETurb, données SIRENE 2019

Figure 113 : Part des emplois et des mouvements de livraisons sur le territoire de la CAPL

Certaines activités sont peu dotées en emplois sur le territoire mais génèrent des flux importants, comme le commerce de gros. D'autres activités sont mieux dotées en emploi mais génèrent peu de livraisons.

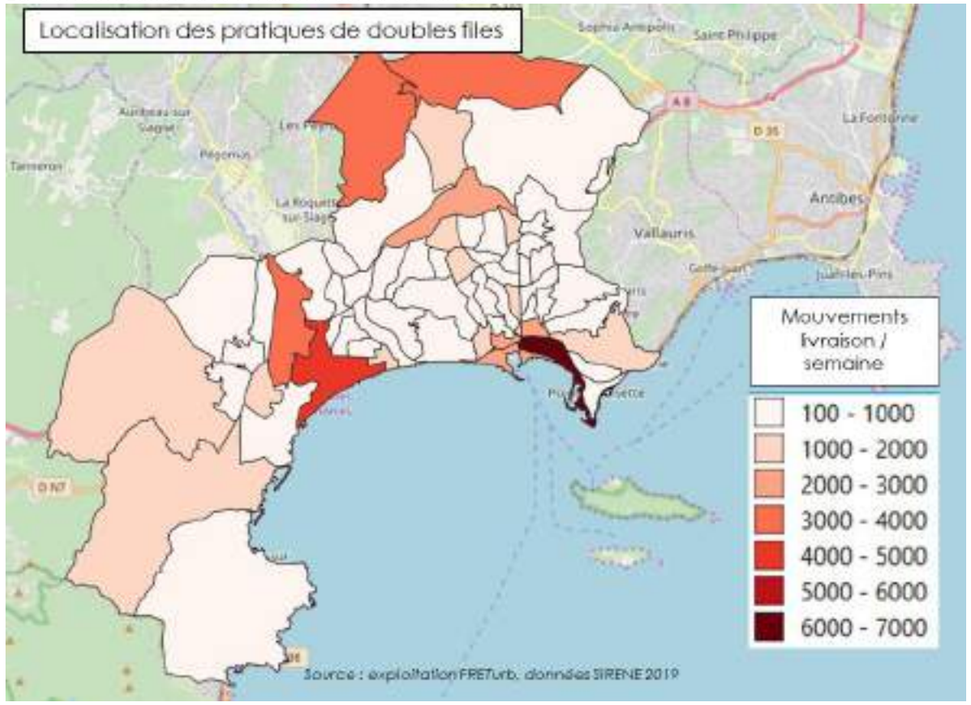


Source : exploitation FRETurb, données SIRENE 2019

Figure 114 : Répartition des réceptions et expéditions de marchandises selon le type d'activité sur le territoire de la CAPL

Ces flux de réceptions ont la particularité d'être effectués plutôt tôt le matin (voir la nuit), alors que les expéditions se font plutôt en fin de journée. Aussi, la typologie des activités dessine également les contraintes horaires en termes de livraisons.

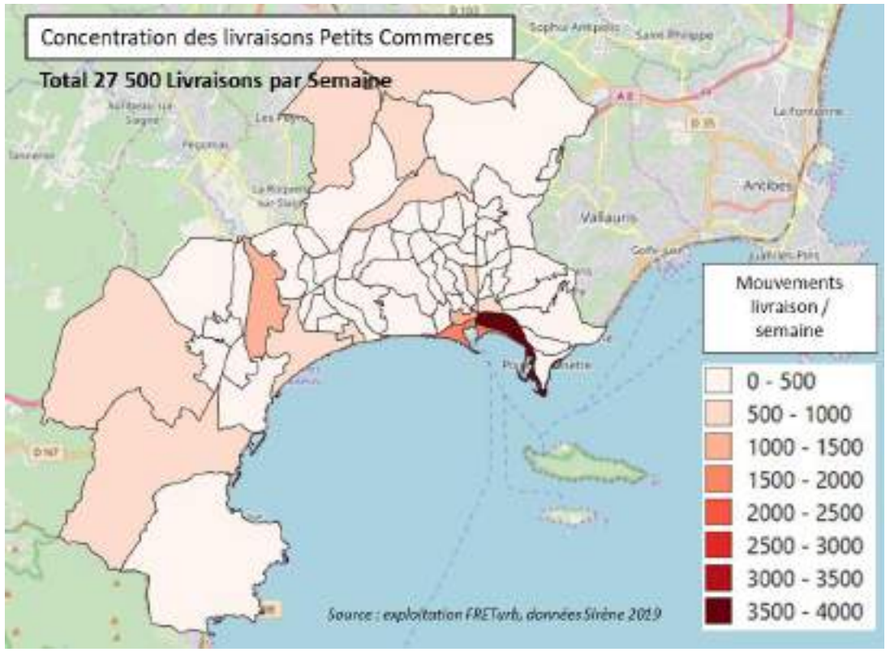
La concentration des livraisons est la suivante :



Carte 82 : Concentration des livraisons sur le territoire de la CAPL

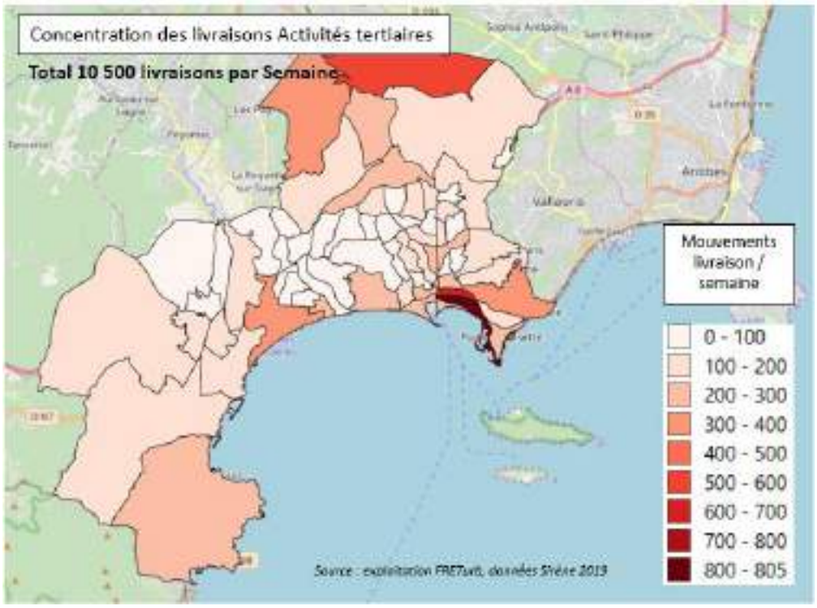
AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

On distingue les zones de tension situées sur l'hypercentre de Cannes / le secteur de Cannes-La-Bocca, la zone limiotrophe de Cannes et de Mandelieu, Le Nord du Cannet et Mougins. Toutes les communes sont donc plus ou moins impactées par les flux de livraisons, mais ce sont surtout toutes les entrées de ville qui sont saturées.



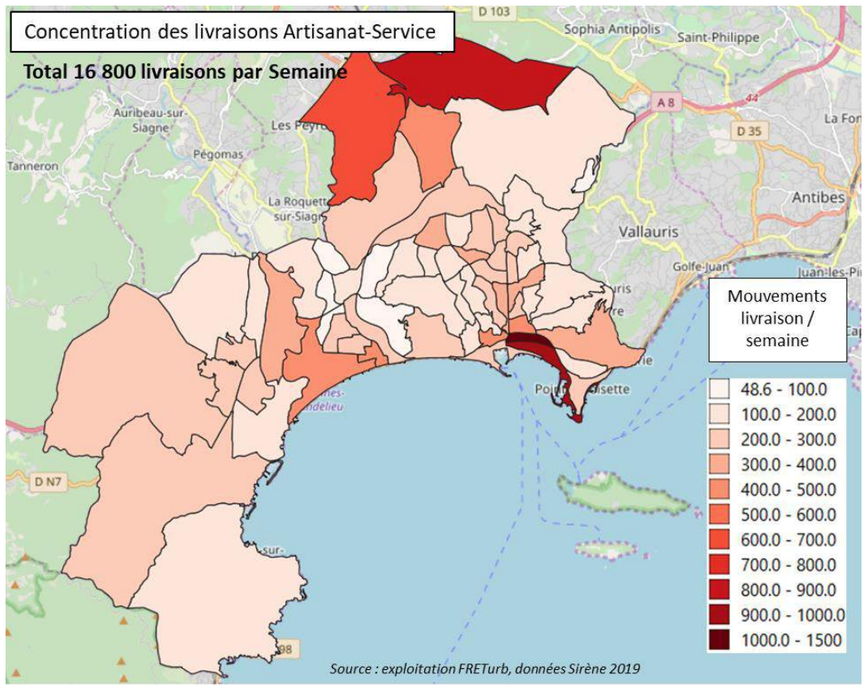
Carte 83 : Concentration des livraisons des Petits Commerces

La typologie petits commerces est fortement concentrée dans l'hypercentre de Cannes. Ces activités présentent la caractéristique d'être livrées soit très tôt le matin pour les cafés-hôtels, soit un peu plus tard, à l'heure de l'ouverture des commerces.



Carte 84 : Concentration des livraisons des activités tertiaires

Les activités tertiaires, plus nombreuses génèrent moins de livraisons, mais celles-ci sont également localisées dans l'hypercentre de Cannes et dans le Nord de Mougins (Font de l'Orme).



Carte 85 : Concentration des activités Artisanat-Service

Les livraisons des activités d'artisanat-services sont localisées au nord de l'agglomération et au sud. Ces

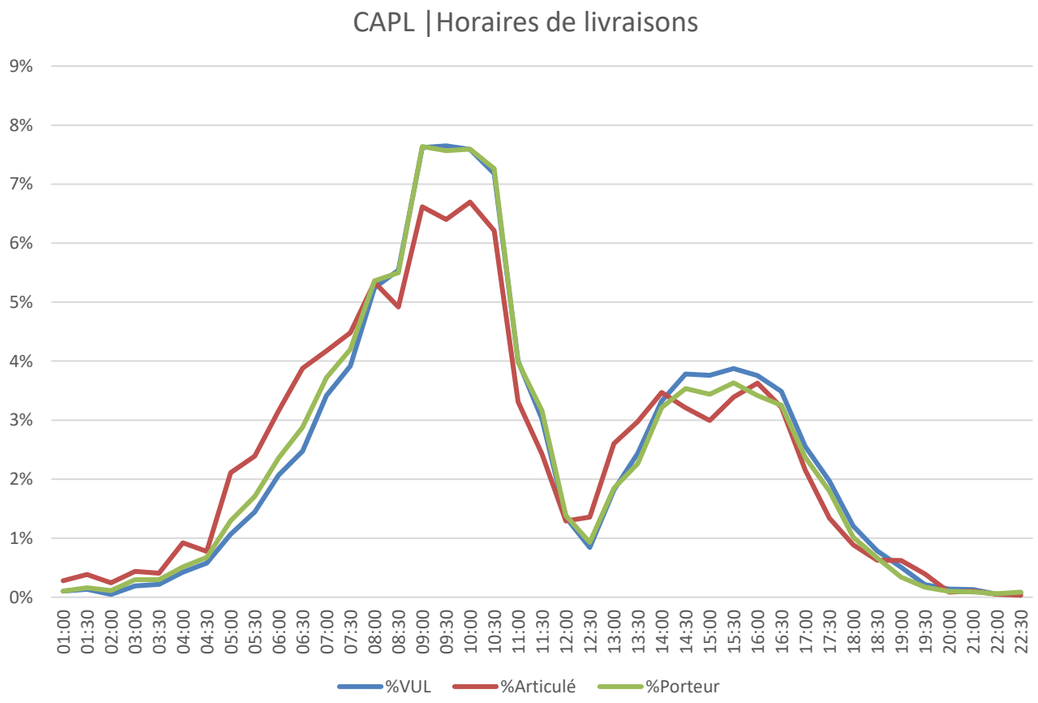
AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

livraisons ont la particularité d'être le plus souvent réalisées de manière non optimisée, souvent en compte propre (au moyen de l'entrepreneur lui-même).

Ces livraisons d'approvisionnement des communes sont d'autant plus contraignantes qu'elles sont réalisées aux même heures que les flux de pendulaires qui empruntent les mêmes voies. Aussi, au nord, les flux des pendulaires traversant Mougins en direction de Sophia-Antipolis, les flux sortant de l'A8 (sortie 42), pénétrant dans Le Cannet pour les desservir et rejoindre Cannes, à l'est les flux de Cannes La Bocca entrant les zones d'activités ou dans Cannes.

10.1.3 Les horaires de livraisons des activités économiques de la CAPL

Les livraisons des activités économiques sont réalisées entre 7 :00 et 10 : 30 pour les réceptions et après 13 :30 pour les expéditions, avec un pic entre 8 :00 et 9 :30. Sur ce territoire, il y a donc concomitance importante entre les flux des pendulaires, des scolaires et des livraisons.



Source : exploitation FRETurb, données SIRENE 2019

Figure 115 : Graphique de répartition des horaires de livraisons sur la CAPL

- Les activités de type « petits commerces » ont deux pratiques de livraisons : celles des métiers de bouche où les livraisons commencent à être réalisées dès 6h du matin, voire plus tôt. Ce sont généralement des marchandises dont la manutention est difficile ou contrainte par la chaîne du froid ; et les commerces généraux où les livraisons commencent vers 9h30-10h00 parce qu'elles nécessitent la présence d'une personne pour réceptionner les marchandises ; ce sont des marchandises soit palletisées pour les très grands commerces, soit en colis (flux de messagerie).
- La grande distribution débute ses livraisons dès 4h du matin. Si les plus grandes surfaces disposent d'espaces internes de livraisons, c'est rarement le cas en centre-ville.
- Les activités tertiaires sont généralement livrées entre 8h et 10h.

L'ensemble des véhicules occupe donc la voirie pendant les heures de pointe du matin et dans une moindre mesure du soir. Cette situation est d'autant plus contrainte que les accès sont très réduits. Les véhicules sortent de l'autoroute et longent pour la plupart le Boulevard Carnot (direction Cannes ou Mougins), ou l'Avenue Francis Toner. Ainsi, quasiment tous les véhicules qui se rendent à Cannes pour réaliser une livraison transitent par Le Cannet (aller et retour).

Les livraisons matinales sont donc en concurrence d'occupation de la voirie avec les autres usages de la ville : mobilité des pendulaires, des scolaires, ramassage des déchets, etc…

10.1.4 Pratiques de stationnement pour réaliser les livraisons

Les véhicules de livraisons sont donc soumis à une contrainte horaire et une contrainte d'insertion dans la circulation. Le besoin de livrer au plus près nécessite de la part du livreur des arbitrages qui le poussent soit à enfreindre la réglementation, notamment en stationnement de manière non autorisée, soit à mettre en jeu sa sécurité. Par exemple, dans l'axe descendant le Boulevard Carnot, nous avons constaté que des livreurs stationnaient en double-file dans la voie descendante et traversent en diagonale le Boulevard Carnot pour livrer des commerces situés Rue Suffren.

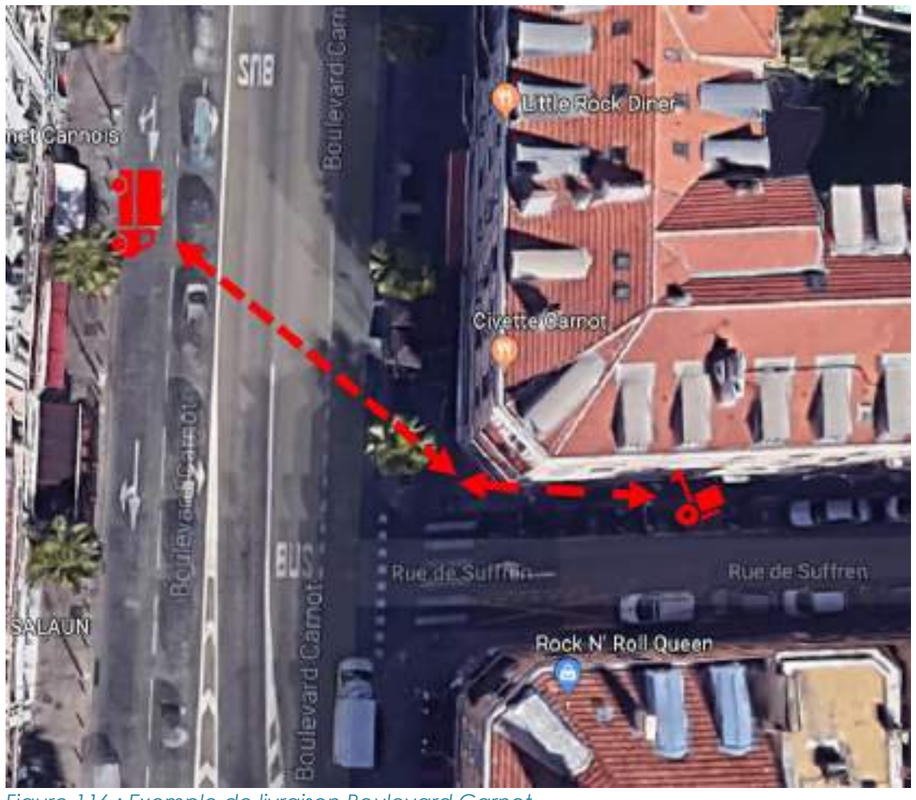


Figure 116 : Exemple de livraison Boulevard Carnot

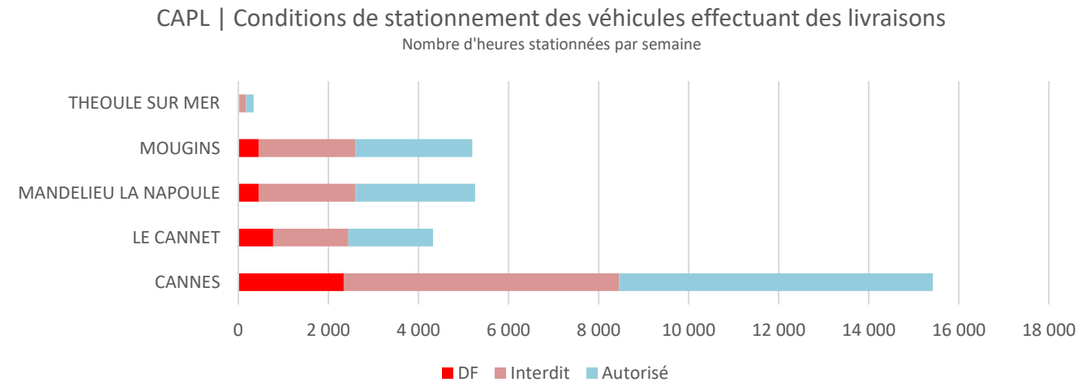
AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Sur le territoire, la durée moyenne de stationnement d'un véhicule pour effectuer des livraisons est de 18 minutes (avec une amplitude allant de 5 minutes à 50 minutes). Si certaines activités proposent en interne des espaces de livraison sur l'agglomération permettant alors d'augmenter sans gêne la durée des livraisons, d'autres activités situées en centre-ville n'offrent pas d'aire de livraison aux livreurs.

Dans le trafic de circulation matinal, les conditions dans lesquelles le livreur stationne impactent plus ou moins lourdement la circulation générale. Le livreur a généralement 4 possibilités pour se stationner :

- Emplacement privé : mis à disposition par les locaux des activités à livrer. C'est le cas de certains hypermarchés par exemple ;
- Emplacement autorisé : l'utilisation d'une aire de livraison dédiée ;
- Emplacement interdit : stationnement sur trottoir ou sur un emplacement réservé à un autre usage (personne à mobilité réduite, arrêt de bus, etc…) ;
- Emplacement en double-file sur la voirie.

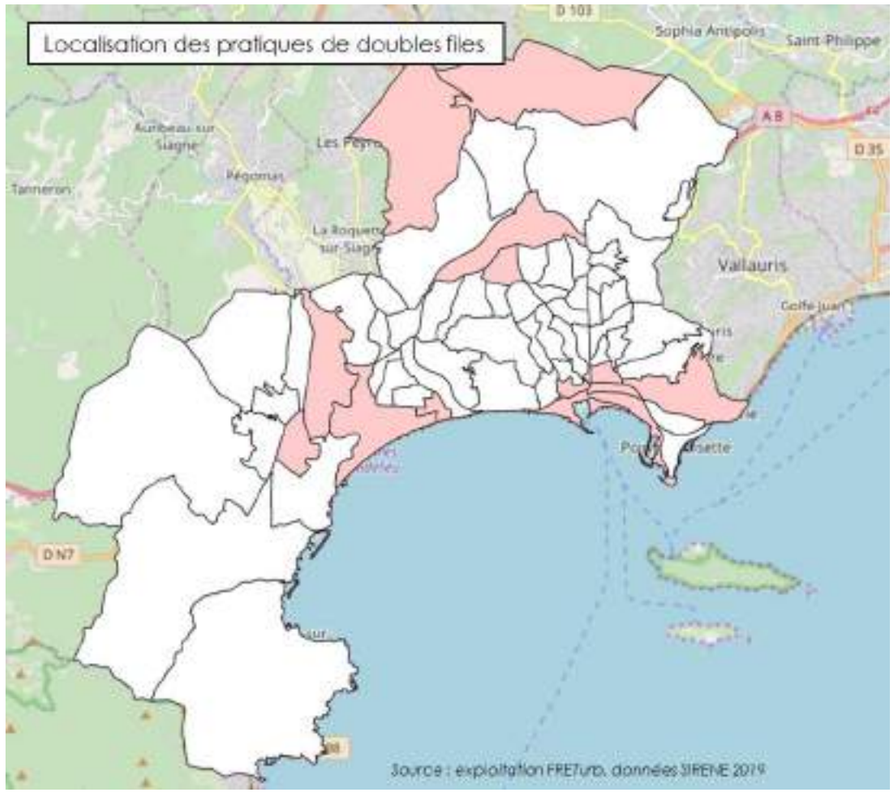
Les conditions de livraisons sont donc très impactantes sur la circulation si les possibilités de livrer dans les meilleures conditions ne sont pas fournies par l'espace urbain. Les livraisons les plus pénalisantes sont les livraisons en double-file qui non seulement impactent fortement la circulation, mais mettent également en danger les livreurs eux-mêmes, ainsi que la visibilité des autres usagers (piétons, bus, etc…) et ont des effets néfastes sur l'environnement parce que ces livraisons sont généralement réalisées moteur allumé.



Source : exploitation FRETurb, données SIRENE 2019

Figure 117 : Nombre d'heures stationnées pour réaliser les livraisons par commune

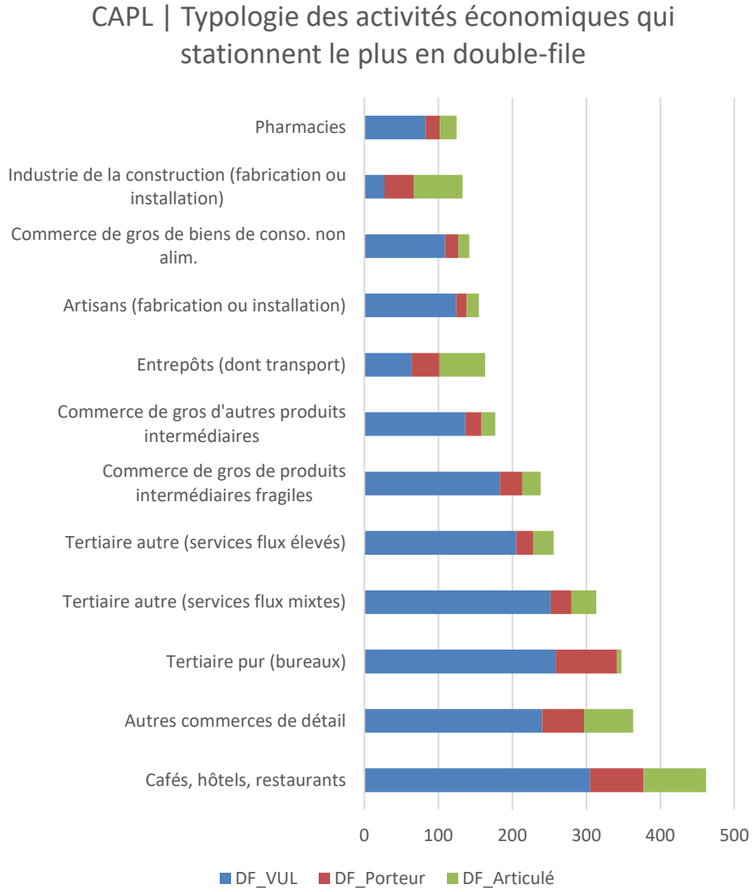
Les zones particulièrement congestionnées par les pratiques de livraisons en double-file ou dans une zone interdite sont situées dans les zones les plus denses et en entrées de villes.



Carte 86 : Localisation des pratiques des double-files et du stationnement interdit

Une réflexion sur la pertinence de localisation des aires de livraisons notamment dans les zones présentées ci-dessus se profile. Au-delà d'ajustements ponctuels qui viseraient à désaturer une zone, c'est bien une vision globale de l'agglomération qu'il faut avoir en matière de livraisons de marchandises.
On a 3 points noirs situés aux portes d'entrée des zones d'activités économiques les plus denses. A ces points noirs se rajoute un quatrième qui est cœur de cette triangulation (Zone le Cannet) par lequel transitent la plupart des flux.

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



Source : exploitation FRETurb, données SIRENE 2019

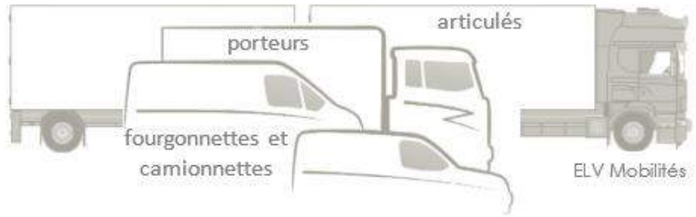
Figure 118 : Typologie des activités économiques qui génèrent le plus de stationnement en double-file (DF)

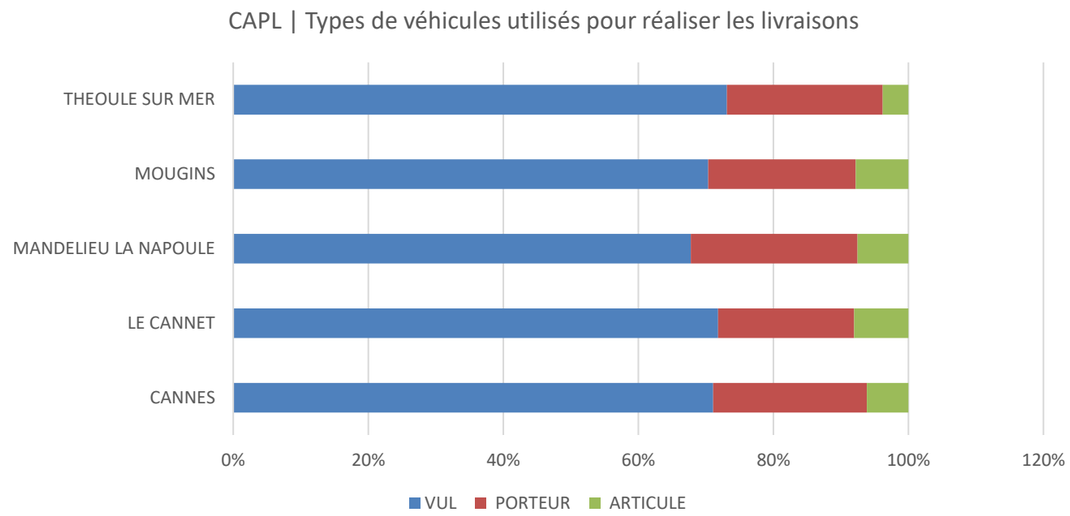
Les cafés-hôtels-restaurants, présents en grand nombre dans l'agglomération, sont très contraints dans l'espace et dans le temps. Ils transportent des volumes importants.

Les véhicules qui réalisent les livraisons dans la CAPL

Sur le territoire de la CAPL, les véhicules qui s'insèrent dans la circulation sont variés.
53% des flux sont réalisés sur la commune de Cannes. Ces flux transitent préalablement par Le Cannet et certains par Mandelieu-la-Napoule.
On distingue trois types de véhicules de livraisons :

- Les VUL, composés de véhicules de type fourgonnettes et camionnettes
- Les porteurs ;
- Les articulés





Source : exploitation FRETurb, données SIRENE 2019

Figure 119 : Typologie des véhicules utilisés pour réaliser les livraisons

On estime que selon les activités livrées les véhicules sont les suivants :

Activités	VUL	PORTEURS	ARTICULES
Agriculture	64%	11%	25%
Artisanat-services	83%	12%	5%
Commerce de gros	64%	27%	9%
Entrepôts-transport	37%	27%	36%
Grande distribution	46%	33%	21%
Industrie	50%	33%	17%
Petit commerce	74%	24%	2%
Tertiaire de bureau	78%	21%	1%
Total général	**71%**	**23%**	**7%**

Source : exploitation FRETurb, données SIRENE 2019

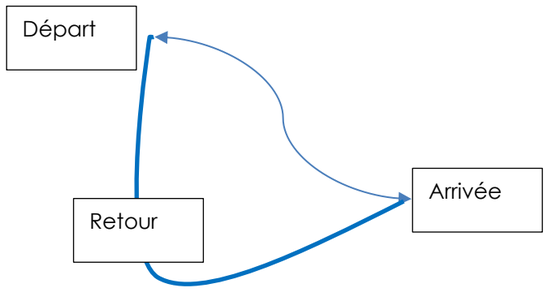
Figure 120 : Typologie des véhicules de livraisons selon l'activité

71% des livraisons dans la CAPL sont réalisées en véhicule utilitaire léger (VUL). Cette configuration traduit une ville dense où les plus gros véhicules rencontrent des difficultés à s'insérer. Elle traduit aussi des livraisons qui peuvent ne pas être organisées, en tournée par exemple. Ce qui génère de nombreux flux.

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

10.1.5 L'organisation des livraisons

L'impact des livraisons de marchandises sur le territoire de la CAPL est donc fortement dépendant de la façon dont sont organisés les parcours de livraison. Un parcours correspond à l'itinéraire d'un véhicule de son point de départ jusqu'à son retour au point de départ.
On appelle alors « *trace directe* » les parcours qui n'ont qu'un seul point de livraison ; et « *tournée* » les parcours dont le nombre d'arrêts est supérieur à 2. Sur le territoire de la CAPL, 71% des livraisons sont organisées en tournées. Ce qui signifie que la plupart des flux entrants vont livrer 2 ou plusieurs points de livraisons. En hypercentre ce sont donc des arrêts fréquents réalisés par des véhicules qui transportent pour chaque enseigne relativement peu de marchandises. Ces livraisons correspondent à un approvisionnement quotidien nécessaire à l'activité elle-même mais également provoqué par le coût du foncier qui réduit les espaces de stockage des enseignes commerciales.



Sur la CAPL, l'organisation des livraisons est différente selon le type d'activités desservies.

Activités	Trace Directe	Tournée
Agriculture	99%	1%
Artisanat-services	23%	77%
Commerce de gros	38%	62%
Entrepôts-transport	68%	32%
Grande distribution	22%	78%
Industrie	33%	67%
Petit commerce	34%	66%
Tertiaire de bureau	4%	96%
Total général	**29%**	**71%**

Source : exploitation FRETurb, données SIRENE 2019

Figure 121 : Mode d'organisation des livraisons selon l'activités

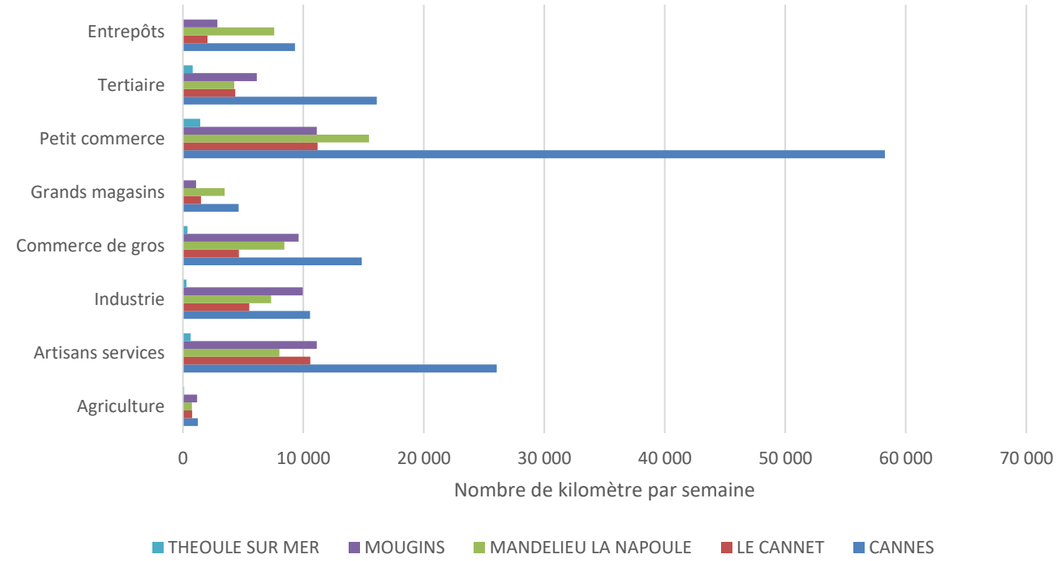
Ces livraisons sont alors soit le fait de transporteurs professionnels (compte d'autrui), soit en compte propre, c'est-à-dire que c'est l'expéditeur qui livre lui-même sa marchandise à son destinataire. Si les transporteurs, par logique économique, optimisent les livraisons, les comptes propres quant à eux sont moins rationnels dans les parcours. Ils génèrent des flux des livraisons quasiment à la demande sans optimisation des temps et des chargements, induisant de nombreux retours à vide. Sur la CAPL, les livraisons sont autant le fait de transporteurs professionnels que le fait de compte propre. Cette situation est légèrement différente des autres villes françaises, qui aujourd'hui sont encore majoritairement en compte propre. Ceci s'explique encore une fois par la présence importante d'hôtels, cafés et restaurants qui généralement ont des livraisons plus professionnalisées.

Activités	Compte d'Autrui	Compte Propre
Agriculture	39%	61%
Artisanat-services	45%	55%
Commerce de gros	64%	36%
Entrepôts-transport	72%	28%
Grande distribution	86%	14%
Industrie	61%	39%
Petit commerce	45%	55%
Tertiaire de bureau	40%	60%

Source : exploitation FRETurb, données SIRENE 2019

Figure 122 : Répartition du compte propre et du compte d'autrui sur la CAPL

L'ensemble de ces livraisons sur la CAPCL 293 000 kilomètres par semaine, soit plus de **55 000 km par jour**.

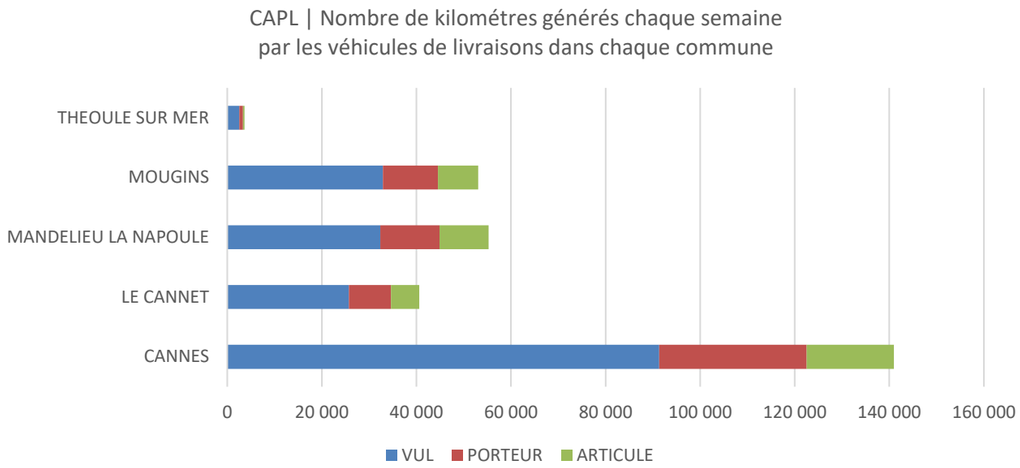


Source : exploitation FRETurb, données SIRENE 2019

Figure 123 : Kilomètre générés par les véhicules effectuant des livraisons et par type d'activité

Petits commerces et artisanat-service sont donc les principaux générateurs de kilomètres. Des arrêts fréquents, avec une distance moyenne entre les arrêts < 3kms.

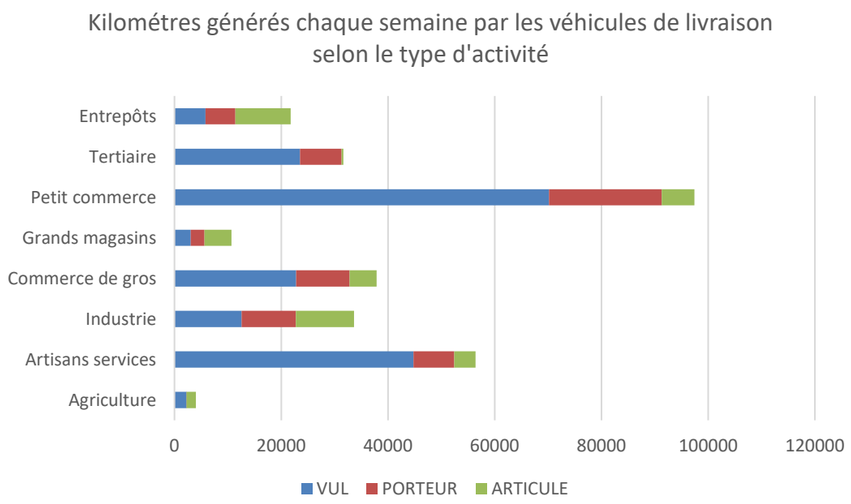
AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



Source : exploitation FRETurb, données SIRENE 2019

Figure 124 : Kilomètres générés chaque semaine par les véhicules de livraison dans les communes de la CAPL

Ces kilomètres sont essentiellement dus aux activités de cafés, hôtels, restaurants comme évoqué précédemment. Ces kilomètres sont essentiellement réalisés au moyen de véhicules utilitaires léger qui sont en général peu optimisés, ont des arrêts fréquents et sont plus facilement incité à stationner en double-file, ce qui impacte particulièrement la circulation.

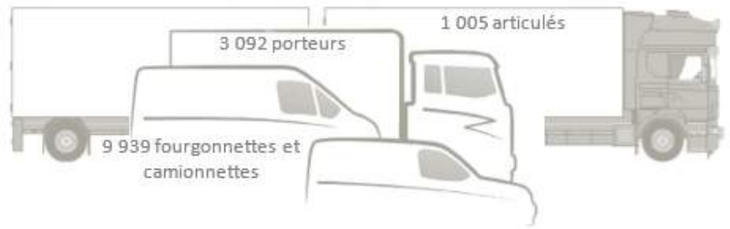


Source : exploitation FRETurb, données SIRENE 2019

Figure 125 : Kilomètres générés chaque semaine par les véhicules de livraison selon le type d'activité

Les flux de livraison sont donc très présents sur l'agglomération. Ils ont la caractéristique d'être présents très tôt le matin en raison des typologies des établissements qui sont à livrer. Les accès aux hypercentres sont assez peu nombreux et sont contraints par leur taille.
A ces flux de circulation s'ajoutent les flux annexes qui composent la logistique urbaine. Les flux annexes sont composés des flux de chantiers, de déchets, etc. Nous les estimons pour la CAPL à 19 300 mouvements de livraisons par semaine. Ces flux annexes sont réalisés en VUL et en porteurs et viennent s'insérer dans la circulation aux mêmes heures que les livraisons et les circulations de personnes.

On estime donc que chaque jour ce sont **~14 000** véhicules de livraisons qui circulent dans la CAPL.



Source : exploitation FRETurb, données SIRENE 2019

Figure 126 : Répartition des véhicules de livraisons

Cette photographie des livraisons urbaines sur le territoire de la CAPL se complète par un cadre réglementaire en place, qui est résumé dans le chapitre suivant.

10.2 Des pratiques de consommation en évolution

Comme sur les autres territoires, il est constaté une évolution des pratiques de consommation qui impacte les livraisons sur le territoire. Cela concerne notamment les livraisons vers les particuliers. Ces livraisons correspondent à plusieurs formes de flux qu'il est intéressant de distinguer :

- Les livraisons « en sortie de caisse » au départ des magasins, essentiellement alimentaires. Cette pratique consiste pour des consommateurs à acheter physiquement des produits dans un magasins mais à ne pas les porter. Les achats sont laissés en caisse du magasin et le magasin effectue la livraison à domicile sur un créneau horaire défini, souvent en fin d'après-midi. Cette forme de livraison, très développée à Paris, l'est également à Cannes. Il s'agit d'un service aux habitants ou aux estivants. Certaines livraisons sont également effectuées sur les bateaux.



Figure 127 : Photos de publicité pour les livraisons à domicile

- Les drives alimentaires. Les grandes surfaces commerciales proposent de façon généralisée des services de collecte des achats effectués sur internet. 5113 drives alimentaires ont été réalisés en France dont 3720 « click & drive » (le conducteur reste dans son véhicule). Cette pratique représente déjà 5,7% de la consommation de produits alimentaires et correspond à une évolution significative des modes d'achat. En général, le déplacement du particulier s'effectue dans le cadre d'une chaîne de déplacements (par exemple sur le trajet travail-domicile le soir).
- L'e-commerce. Il ne représente que 9% de la consommation des ménages mais a un impact sur les flux de livraison beaucoup plus important, probablement de l'ordre de 20 à 25%. En France, ce sont 600 millions de colis qui sont générés par l'e-commerce, avec une croissance annuelle de 15 à 20%. Le territoire de la CAPL n'est pas épargné par ces pratiques d'achat

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

même s'il a été constaté, une présence légèrement moins forte de ce type de consommation. Ramené à la population de la CAPL, ce sont ainsi quotidiennement environ 5 700 colis qui sont livrés sur le territoire. Ces colis sont livrés par des transporteurs professionnels, ou leurs sous-traitants. Le groupe La Poste, mais aussi DHL express, UPS, GLS, Colis Privé ou TNT-Fedex desservent le territoire de la CAPL pour livrer quotidiennement des colis e-commerce. Ces colis sont également livrés, pour 17 ou 18% d'entre eux, dans des points relais (commerces de proximité ou grandes surfaces) et dans des consignes automatiques de retrait de colis. Environ 70 points relais ont été répertoriés sur le territoire de la CAPL.

10.3 Analyse des arrêtés

10.3.1 Préambule

Cette analyse des arrêtés municipaux, qui concerne les livraisons et le stationnement, a été effectué en examinant les documents suivants, remis par les mairies des communes de la CAPL :

- Arrêté sur le tonnage à Théoule-sur-Mer,
- Arrêtés sur les tonnages de Mougins,
- Arrêtés sur le tonnage à Mandelieu-la-Napoule,
- Arrêtés sur les aires piétonnes et zones de livraison à Cannes,
- Arrêtés et cartographie des arrêts minutes, aires de livraison et tonnage maximum au Cannet.

10.3.2 Méthodologie

Afin d'analyser ces arrêtés, nous avons commencé par en simplifier la lecture. La première étape consistait à résumer l'ensemble des arrêtés transmis dans une table attributaire en répondant aux variables suivantes :

- La commune concernée,
- Numéro de l'arrêté,
- Date de sa signature,
- Motivation (« Considérant… »),
- Visa (« VU… »),
- Le nombre d'articles composant l'arrêté,
- Le secteur d'application (tonnage, horaire, arrêt, stationnement, circulation …),
- Si l'arrêté précisait la mise en place de la signalisation,
- Le périmètre concerné,
- La mesure prise par l'article,
- Dérogation possible s'il y en a,
- Un commentaire en cas de caractéristique particulière (par exemple si l'article présent abroge un article antérieur).

Une fois cette table attributaire remplie, nous avons établi une cartographie de chaque commune avec les arrêtés transmis, afin d'avoir une vue d'ensemble de l'agglomération. Une fois l'ensemble des communes traitées, nous avons rassemblé les données sur une même carte. Sur cette carte apparait l'ensemble des limitations de tonnage sur 4 communes. Seule la commune de Théoule-sur-Mer n'a pas été cartographiée car son tonnage maximum est le même sur l'ensemble de la commune. Afin d'améliorer la lecture de la carte celle-ci ne comprend pas Théoule-sur-Mer.

10.3.3 Les problématiques / incohérences rencontrées sur l'ensemble des 5 communes :

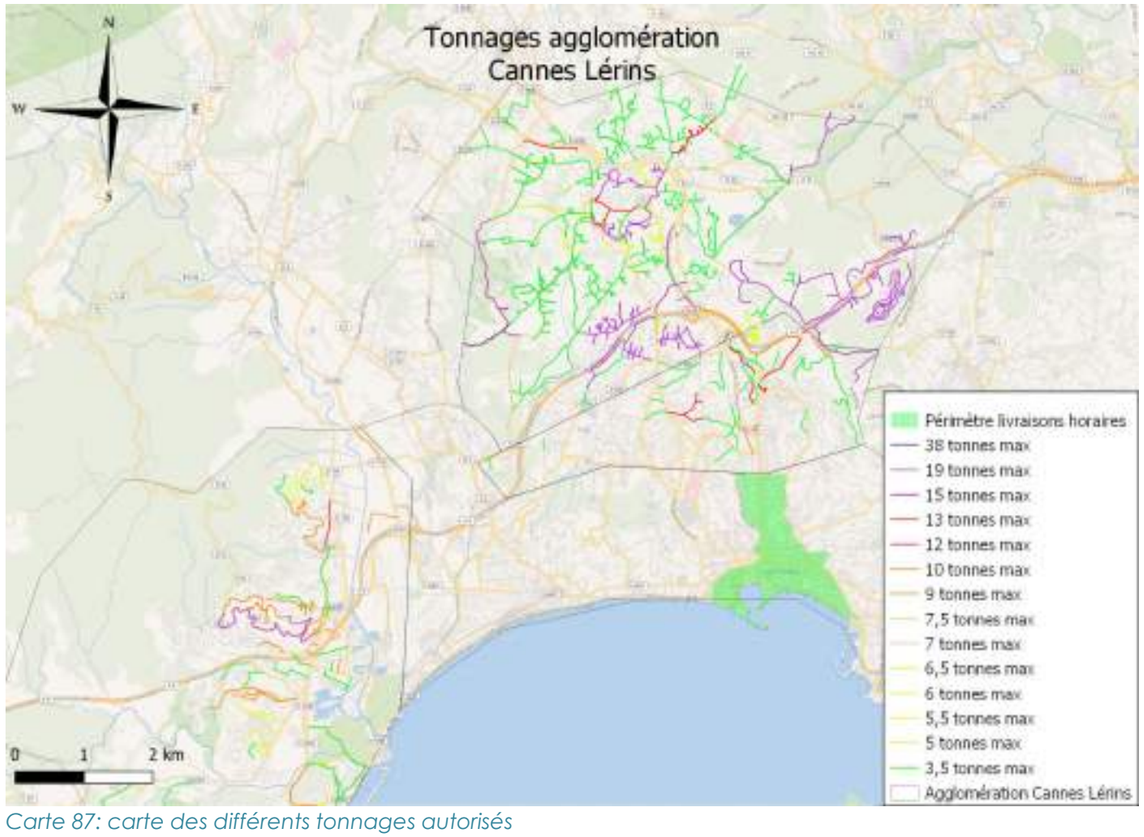
Voici une liste des différents problèmes qui ont été analysés au cours des recherches.

- *Les différents seuils de tonnage :*

Les communes présentent un très grand nombre de limitation de tonnage :

- Théoule-sur-Mer avec 1 tonnage
- Cannes avec 2 tonnages différents
- Le Cannet avec 4 tonnages différents
- Mougins avec 8 tonnages différents
- Mandelieu avec 9 tonnages différents

Cela représente 14 tonnages différents, allant de quartiers entiers à de simples rues avec parfois des restrictions portant sur des portions de rues ou selon les horaires de la journée. La limitation la plus présente est celle pour les véhicules d'un tonnage de 3,5 tonnes. Pour les tonnages les moins représentés :



Carte 87: carte des différents tonnages autorisés

Ce nombre important avec des limitations de tonnage différentes rend difficilement lisible et applicable la réglementation. Les véhicules de livraison effectuent souvent des tournées de livraisons qui comprennent plusieurs communes. Il est donc extrêmement difficile pour les entreprises concernées de se plier à une réglementation comprenant autant de niveaux différents. Une harmonisation est à envisager.

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- *Le nombre d'arrêtés :*

On note une grande différence du nombre d'arrêtés par commune. La commune de Mandelieu-la-Napoule recense 87 arrêtés tandis que Théoule-sur-Mer n'en a qu'un seul. Un trop grand nombre d'arrêtés peu mener à des oublis des acteurs concernés (transporteurs) et entrainer des risques pour les usagers de la route :

- Théoule-sur-Mer : 1 arrêté
- Mougins : 3 arrêtés différents
- Cannes : 7 arrêtés différents
- Le Cannet : 38 arrêtés différents
- Mandelieu-la-Napoule : 87 arrêtés différents

Les communes de Mougins et Théoule-sur-Mer recensent toutes les limitations de tonnage dans le même arrêté, cela simplifie la compréhension et facilite l'analyse.

Ces arrêtés en grand nombre, parfois difficiles à obtenir, sont probablement peu connus des transporteurs. Le nombre de documents à obtenir rend probablement la règlementation peu lisible pour les transporteurs utilisateurs du territoire.

- *Difficultés d'accès aux arrêtés :*

Lors des recherches réalisées, il a été constaté la difficulté d'accéder aux différents arrêtés qui ne sont pas disponibles sur les sites des communes et qui sont pourtant des documents publics
Un transporteur doit pouvoir accéder à ces informations afin d'optimiser ces livraisons et éviter d'être en infraction. Une dimension risque est également à prendre en compte si ce dernier se retrouve sur une route qui n'est pas adaptée au gabarit de son véhicule.
La difficulté pour un transporteur d'accéder à ces documents est donc à la fois un frein à l'application de la réglementation et peut constituer un facteur de risque pour le conducteur, le véhicule ou son environnement.

- *Des arrêtés obsolètes :*

Il a été constaté certains arrêtés obsolètes. A titre d'exemple :

- La commune de Mandelieu-la-Napoule détient un arrêté du 15 Mai 1965, celui-ci est justifié en raison de l'étroitesse du chemin des Abaguiers qui nécessite une circulation en sens unique. Néanmoins ce même arrêté stipule que le boulevard du Bon Puits est limité à 3,5 tonnes alors que celui-ci est large et a subi des travaux dans le temps. Dans ce même arrêté, il est fait mention du « lavoir ».
- Un autre exemple est celui l'arrêté 586 du 25 Juin 2008 qui fait mention d'une place de livraison face à un Gamm Vert dont il n'a été trouvé aucune trace.

- *Les aires de livraison : exemples de situations*

Un certain nombre de situations d'incohérences entre les arrêtés et la situation réelle ont été relevées. Ces exemples n'ont pas vocation à être exhaustifs, ils illustrent souvent des évolutions physiques du territoire urbain sans modification en conséquence des textes réglementaires correspondants.



Figure 128 : Le Cannet – rue Gambetta

Une place de livraison adaptée uniquement pour de petits utilitaires. Même pour une camionnette classique, il y a à peine la place d'ouvrir les portes arrières (sans parler de manutentionner quelconque marchandise). → Problème de fonctionnalité et de risque pour le livreur.



Figure 129 : Le Cannet – Rue de Cannes.

Une place de livraison difforme empêchant la livraison dans de bonnes conditions. Le camion, quel qu'il soit, dépasse sur la route et gêne la circulation. La place de livraison ne fait pas plus de 1,5m de large



Figure 130 : Le Cannet – Rue de Cannes.

Une photo prise en 2014 avec un emplacement de livraison et sur la photo dessous, le même endroit en 2017 mais sans place de livraison
. Pourtant, l'arrêté n°860 du 19 Mai 2011 stipule qu'une place de livraison est censée se trouver à cet endroit





Figure 131 : Le Cannet – Rue d'Ormesson

Une place de livraison avec ses marquages effacés alors qu'elle devrait toujours exister (Arrêté n°1038 du 16 Juillet 2012).

10.3.4 Autres problèmes identifiés :

- La commune de Mougins justifie les limitations de tonnage par l'incapacité des routes à supporter le poids des véhicules de livraison en raison de plusieurs parties de la commune en aléa fort "effondrement" sur la carte du Plan de Prévention des Risques Naturels Prévisibles (Plan de Prévention des Risques de mouvements de terrains [5]:. Elle est la seule commune à

[5] http://www.alpes-maritimes.gouv.fr/content/download/31351/247575/file/ Rapport%20de%20Pr%C3%A9sentation-compress%C3%A9.pdf)

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

faire mention de ce problème. *Quand est-il des autres communes ?* Etant donné que l'aléa est considéré comme élevé dans la commune de Mougins, les autres communes devraient également être partiellement touchées.

- La mairie du Cannet a transmis une carte où figurent les limites de gabarits acceptés sur les routes. Ainsi s'ajoutent : 3 niveaux de largeur, 5 niveaux de hauteur et 3 niveaux de longueur (se mélangeant les uns les autres sans aucune homogénéisation) en plus des 4 tonnages présents sur la commune.

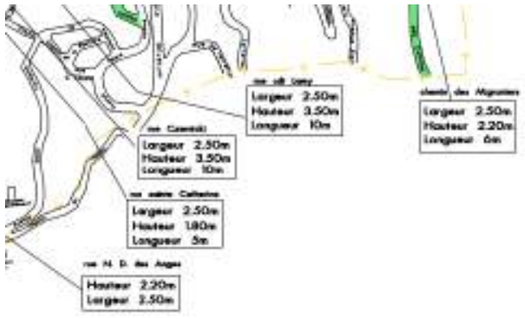


Figure 132 : Extrait de la carte « Plan Tonnage » du Cannet

Cette situation semble accentuer la difficulté de compréhension de la réglementation par les utilisateurs et son application. Se pose alors la question suivante : ces gabarits sont-ils justifiés par des contraintes physiques réelles ?

- Le Cannet dispose d'emplacements « Arrêts minutes » afin de permettre aux usagers de fréquenter plus facilement les enseignes et commerces de la commune. Ces arrêts minutes sont parfois collés à des emplacements de livraison et il n'est pas spécifié dans les arrêtés qu'il est interdit aux livreurs d'utiliser les arrêts minutes. Lors d'un échange avec la Mairie du Cannet, il a été indiqué que ces places peuvent être utilisées pour la livraison le matin uniquement. Néanmoins il n'y a aucune indication allant dans ce sens dans les arrêtés transmis. Les transporteurs sont-ils au courant de cela ? *Y a-t-il des abus de la part des usagers et des livreurs ?*

10.4 Problématiques de livraison des marchandises identifiées

Les visites de terrain effectuées sur les communes de la CAPL et les entretiens avec chacune des communes ont permis de mettre en exergue des difficultés identifiées, dont certaines ont été mentionnées lors de l'analyse des flux générés par le territoire et l'analyse de la réglementation locale.

10.4.1 Flux générés par les activités économiques

Le territoire de la CAPL accueille peu d'activités industrielles ou économiques, en dehors des principales activités liées à l'événementiel (Palais des Festivals et Centre des congrès de Mandelieu), au tourisme et à la consommation (commerces, CHR).

Toutefois, plusieurs activités génératrices de flux significatifs ont été identifiées lors des entretiens et visites et sont à l'origine de difficultés :

- Centre de réception et de stockage de véhicules neufs Côte d'Azur Auto-Transports (CAAT). Cette activité située à Mougins est fortement génératrice de flux de camions remorque porte-voitures qui proviennent de toute l'Europe et s'égarent souvent dans les rues étroites de la ville
- Zones d'activités économiques de Mougins, dont les rues et aires de livraison n'ont pas toujours été prévues pour le nombre de véhicules poids lourds constaté.
- Palais des Festivals. La logistique amont du Palais des Festivals est bien organisée avec la mise en place de 2 parkings de rétention des véhicules comme l'indique le schéma ci-dessous :



Figure 133 : Vue aérienne des parkings de CAAT

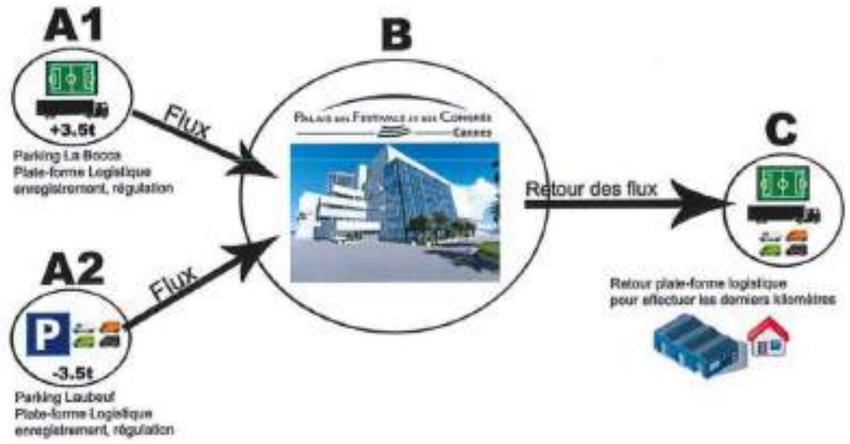


Figure 134 : organisation des flux de marchandises du Palais des Festivals [6]

Cependant, il a été constaté que certains véhicules, qui viennent de toute l'Europe, se perdent dans l'agglomération avant de rejoindre un des deux parkings affectés. D'autre part, les événements parallèles, notamment sur les plages, ne font pas l'objet d'une organisation aussi structurée et génèrent de nombreux flux de véhicules pas toujours bien maîtrisés.

- Les flux de transport de bateaux par route sont à certaines périodes et certaines communes, notamment à Mandelieu, perturbants. Les voies n'ont pas toujours été prévues pour ces gabarits.

[6] Source Palais des Festivals et des Congrès

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

10.4.2 Problèmes identifiés lors des livraisons

Le territoire de la CAPL est d'abord, un territoire de consommation. Les livraisons concernent donc en priorité l'approvisionnement des commerces, cafés-hôtels-restaurants, marchés de plein vent. Ces activités sont essentielles à la vie même du territoire et sont considérées par toutes les communes de l'agglomération comme prioritaires à la vie économique.

La livraison des marchandises constitue ainsi une activité fondamentale. Mais d'autres flux essentiels participent au fonctionnement même de l'agglomération :

- Collecte et gestion des déchets,
- Approvisionnement des nombreux chantiers de construction ou d'entretien des immeubles, la région étant dynamique sur le plan du secteur du bâtiment,
- Flux de gestion urbaine de l'agglomération (entretien des voiries, espaces verts, installations publiques, etc.),
- Approvisionnement des hôpitaux, cliniques, pharmacies, etc,
- Approvisionnement des habitants en livraison à domicile et colis (e-commerce),
- Approvisionnement et maintenance des bateaux, qui constitue une activité significative sur le territoire en période estivale,

Plusieurs problèmes ont été identifiés lors des entretiens et des visites :

- Un engorgement des principales voies d'accès. Les zones de livraisons sont très concentrées sur le centre-ville de Cannes mais les flux proviennent de l'extérieur de Cannes et parviennent au territoire par les principaux axes d'accès, notamment la sortie 42 de l'A8 et le blvd Carnot, qui traverse Le Cannet. L'utilisation conseillée du blvd du Riou n'est pas toujours simple dans la mesure ou l'accès à ce boulevard n'est pas direct de la sortie 42. Cette densité de circulation concerne également la traversée de Mougins,
- Une densité très importante de commerces à livrer dans quelques rues du centre de Cannes, qui pose un problème de stationnement des véhicules. Les véhicules stationnement dans des rues parallèles. La densité de la circulation automobile et le peu de places de stationnement disponibles imposent des trajets d'approches plus longs, qui impactent encore l'engorgement de l'espace public,
- Une hyper concentration des flux durant les grands événements de Cannes, dont les impacts en termes de circulation s'étendent sur les communes limitrophes,
- Des situations à risque lors des livraisons. Les situations visuelles suivantes mettent en évidences quelques-unes des difficultés identifiées, touchant aux conditions de livraison et au stationnement. Elles sont génératrices de perte d'efficacité pour les transporteurs, d'insatisfaction, de perturbations et de situations à risque, pour les personnes comme pour les livreurs. Elles sont le résultat de la congestion urbaine cumulée avec une densité de points de livraison notamment dans l'hypercentre de Cannes.

Stationnement éloigné par rapport au point de livraison => Conséquence : Perte de temps, manutention sur la voie publique (danger)



Stationnement illicite => Conséquence : Congestion, sécurité



AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Difficulté de circulation => Conséquence : Congestion, sécurité, bruit, augmentation des kilomètres








Insertion des livraisons avec les piétons / touristes => Conséquence : Sécurité, image de la ville







Partage de la voirie => Conséquence : Sécurité, image de la ville, congestion








AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

10.5 Axes de progrès identifiés

Le travail de diagnostic a ainsi permis d'identifier des axes de progrès essentiels concernant la livraison des marchandises. Ils concernent à la fois la réglementation et des orientations en termes de logistique urbaine pour le territoire.

10.5.1 Homogénéiser et simplifier la réglementation de circulation

La réglementation a été identifiée comme peu lisible, mal partagée et hétérogène. Il est donc nécessaire de prévoir une réglementation avec moins de seuils de tonnage, plus simple et mieux homogénéisée sur le territoire. Cette réglementation de circulation doit être plus transparente, notamment en termes de cartographie et disponible sur les sites internet des communes.

Une telle mesure permettra ainsi de :

- Mieux faire connaître la réglementation,
- Faire en sorte qu'elle soit mieux appliquée par les acteurs du transport,
- Réduire les risques liés à une application insuffisante de la réglementation.

Cette homogénéisation des règlements permettra aussi d'aller vers une signalétique cohérente au niveau de l'agglomération, prenant notamment en compte des itinéraires PL afin d'éviter les circulations dans les rues non prévues à cet effet.

10.5.2 Mieux connaître et organiser le stationnement

Le territoire a pris des initiatives concernant le stationnement des véhicules de livraison, notamment les capteurs installés sur certaines places. Il est probablement nécessaire de mieux inventorier les espaces de livraison existants, de vérifier si ceux-ci correspondent exactement aux besoins actuels (positionnement par rapport aux commerces, dimensions, etc.) et de mieux partager cette donnée au travers d'une base commune.

Ce partage pourrait aussi s'effectuer au travers d'une application mobile à la disposition des transporteurs qui desservent le territoire.

Une telle mesure permettrait ainsi de :

- Réduire le stationnement illicite ou en double-file,
- Améliorer la fluidité de la circulation,
- Réduire les risques liés aux opérations de livraison,
- Améliorer le service apporté aux destinataires, notamment les commerçants,

10.5.3 Mieux consolider les flux et développer les livraisons en modes doux

En lien avec les orientations déjà prises dans les documents (notamment Plan Climat et DOO du SCoT), il est souhaitable de développer des solutions de mutualisation des flux de livraison et de livraison en modes doux (véhicules électriques, GNV et vélo cargos). Pour cela, il est indispensable de disposer d'espaces immobiliers ou fonciers permettant de recevoir ces flux de marchandises et les transférer vers des véhicules moins polluants et plus adaptés à la ville.
L'inventaire des solutions existantes sur le territoire de la CAPL est alors une orientation nécessaire.

Cet inventaire concerne différents types de solutions :

- Espaces existants ou mutables, comme les parcs de stationnement, avec leurs caractéristiques techniques en fonction des contraintes de la logistique urbaine permettant d'accueillir des Espaces Logistiques de Proximité ;
- Foncier éventuellement disponible pour ces activités ;
- Locaux susceptibles d'accueillir une mutualisation temporelle (garages de bus, parkings de régulation etc.)

10.5.4 Expérimenter et développer des livraisons en horaire décalé

La livraison tôt le matin existe déjà pour ce qui concerne les grandes surfaces alimentaires ou certains cafés ou restaurants. Elle pourrait être étendue, avec éventuellement des gabarits plus importants, afin de participer au désengorgement de flux de véhicules. Cela nécessite un travail en coopération avec les commerçants, mais aussi des efforts, suivant la localisation des points de destination, sur la gestion de la chaîne du bruit.

La livraison tôt le matin, voire la nuit, permet de

- Réduire le nombre de véhicules en journée,
- Améliorer la productivité de la livraison en circulant et stationnant plus facilement,
- Réduire les stationnements en double file

10.5.5 Mettre en œuvre des solutions d'optimisation pour des filières et cas spécifiques

Le territoire de la CAPL est spécifique à de nombreux égards : saisonnalité due au tourisme, flux liés à l'événementiel, forte activité commerciale en centre-ville, zone d'habitat multipolaires. Des filières spécifiques nécessitent des études et des optimisations :

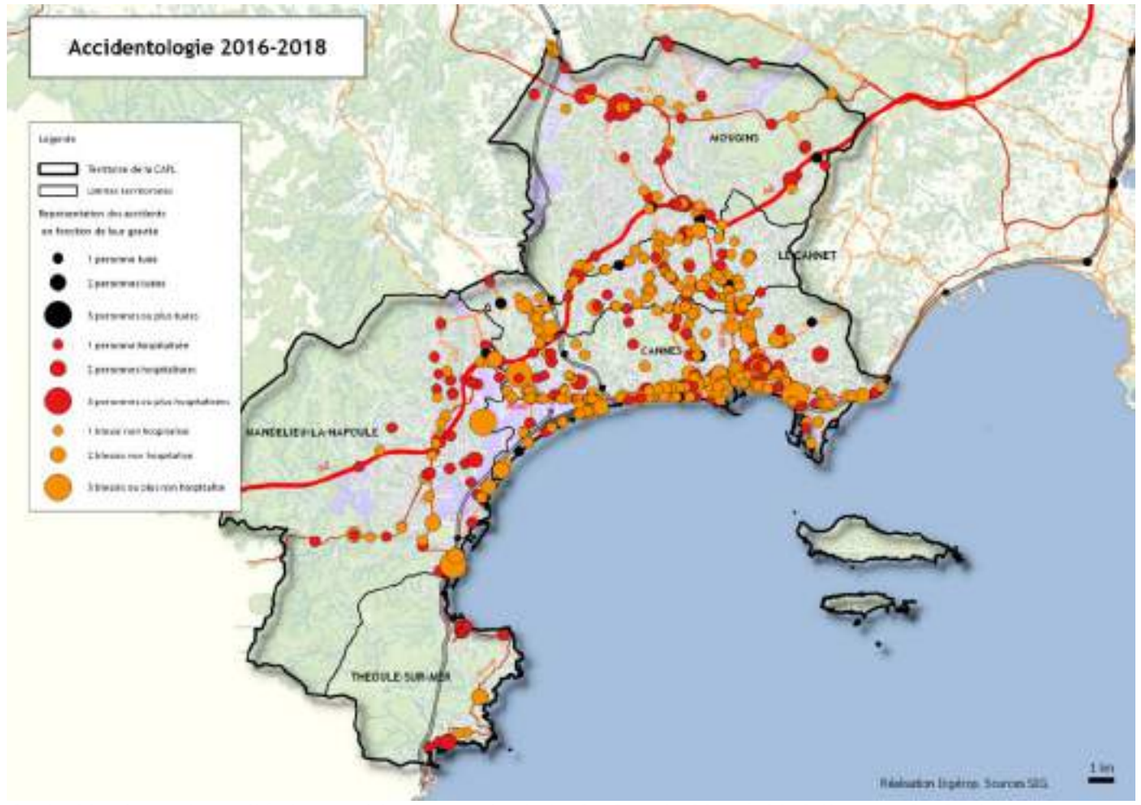
- L'événementiel en dehors du Palais des Festivals. Cela concerne toutes les opérations parallèles comme les plages,
- La livraison sur les bateaux, flux spécifiques du territoire,
- Les déchets et l'économie circulaire,
- Les flux e-commerce à destination des particuliers, notamment en lien avec les commerces de proximité,
- Les marchés et les circuits courts alimentaires,
- Les artisans et commerçants (notamment livraisons à domicile).

La CACPL, la ville de Cannes et la Poste ont signées fin 2019 une convention portant sur la mise en place d'une charte de logistique urbaine durable et autorisant la poste à déployer le réseau Urby pour une durée de 3 ans. Ce réseau vise à optimiser les livraisons et privilégier des véhicules moins polluants (faibles émissions et vélos)
Ces travaux et solutions sectoriels ont pour objectifs de réduire les externalités négatives par filières en mettant en œuvre des solutions adaptées mais aussi d'améliorer les services aux consommateurs

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

11 ACCIDENTOLOGIE ROUTIERE

L'étude des données d'accidentologie au sein du territoire de la CACPL sur trois années, de 2016 à 2018, montre une concentration des accidents le long du littoral et des axes structurants du réseau. La plupart des accidents corporels sont peu graves (60% des accidents impliquent uniquement un/des blessés non hospitalisés) mais on note tout de même que 4% des accidents sont mortels. 11% des accidents blessent plus d'une personne.



Carte 88 : Lieux et gravité des accidents au sein de la CACPL de 2016 à 2018 (Source CACPL)

11.1.1 Accidentologie selon les communes

Le réseau routier est très différent entre les communes : certaines possèdent un réseau vaste et dense alors que d'autres communes, comme Théoule-sur-Mer, n'ont que quelques routes. Il est donc normal que l'accidentologie diffère d'une commune à l'autre à l'intérieur même de la CACPL. En effet, le nombre d'accidents est très élevé à Cannes (284 accidents sur 3 ans, soit 52% des accidents, un accident sur deux) et très faible à Théoule-sur-Mer (13 accidents sur 3 ans, soit 2% des accidents). La commune du Cannet est la seconde plus accidentogène après Cannes. Elle possède en effet une population et un réseau routier dense de plus c'est un territoire de transit emprunté par de nombreux véhicules.

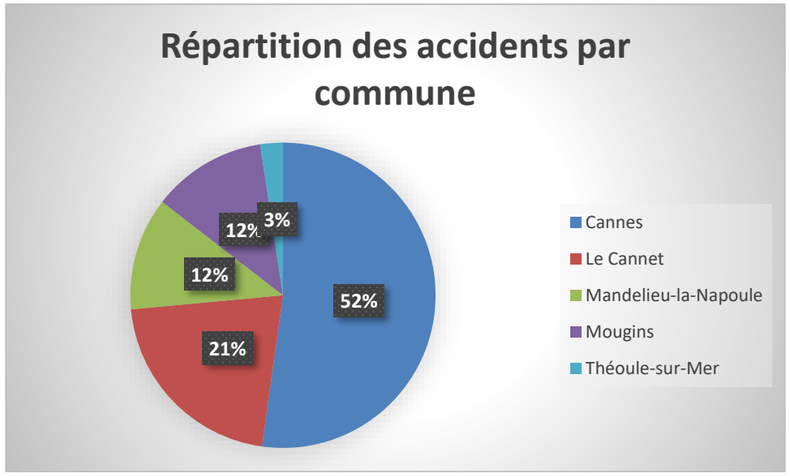


Figure 135 : Répartition des accidents au sein de la CACPL

A Cannes et au Cannet, on observe un fort taux d'accidents corporels de gravité moindre (accidents avec blessé non hospitalisé). En revanche, à Mandelieu-la-Napoule et à Mougins, plus d'un accident sur deux implique au moins un blessé hospitalisé. C'est dans ces deux communes que le taux d'accidents mortels est le plus élevé, ce qui s'explique notamment par la comptabilisation accidents de l'A8. Théoule-sur-Mer, par la spécificité de son petit réseau routier, dispose d'une répartition très différente avec un grand nombre d'accidents provoquant un ou des blessé(s) hospitalisé(s) (77%). En revanche, aucun accident mortel n'a eu lieu sur son territoire entre 2016 et 2018.

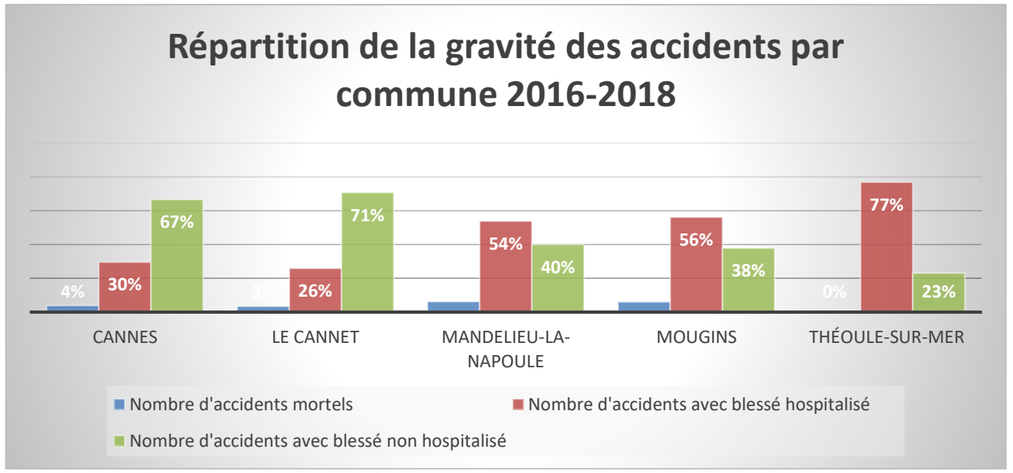


Figure 136 : Répartition de la gravité des accidents par commune

11.1.2 Evolution de l'accidentologie

Le nombre total d'accidents, stable entre 2016 et 2017 a fortement augmenté en 2018. Cette augmentation globale cache cependant trois tendances : une forte augmentation du nombre d'accidents de gravité

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

moindre, une forte diminution des accidents plus grave (blessés hospitalisés) et une stabilité des accidents mortels.

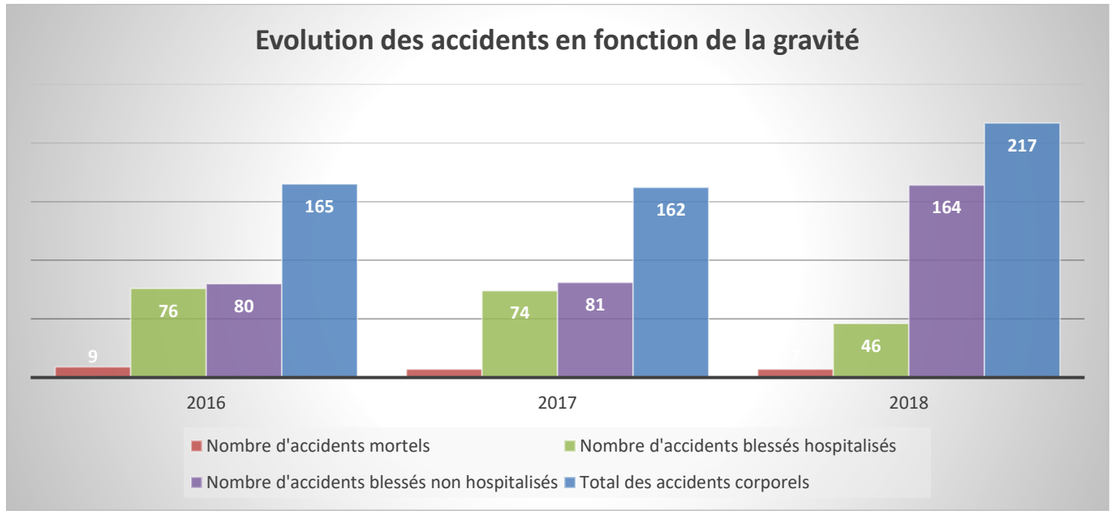


Figure 137 : Evolution des accidents entre 2016 et 2018 en fonction de leur gravité

Cependant, cette évolution du nombre d'accident est à nouveau très différente en fonction des communes. Les tendances d'évolutions par commune sur les 3 dernière années sont les suivantes :

- A Cannes, on constate une évolution similaire à l'évolution de la CACPL avec une forte hausse de l'accidentologie sur les accidents de gravité moindre,
- Au Cannet, on observe une très forte augmentation des accidents impliquants un ou des blessés non hospitalisé (gravité moindre),
- A Théoule-sur-Mer, le nombre d'accidents est très faible (le réseau est très restreint), mais les accidents sont généralement plutôt graves. La RD9085 est sinueuse et quelques usagers avec des pratiques de grandes vitesses ont été citées par la commune,
- A Mandelieu-la-Napoule, l'accidentologie est plutôt stable,
- A Mougins, elle est en légère baisse, après une année 2017 avec un plus grand nombre d'accidents.

Les accidents sont donc en hausse sur les communes de Cannes et du Cannet où la présence et le besoin en stationnement des deux roues motorisés est en forte progression.

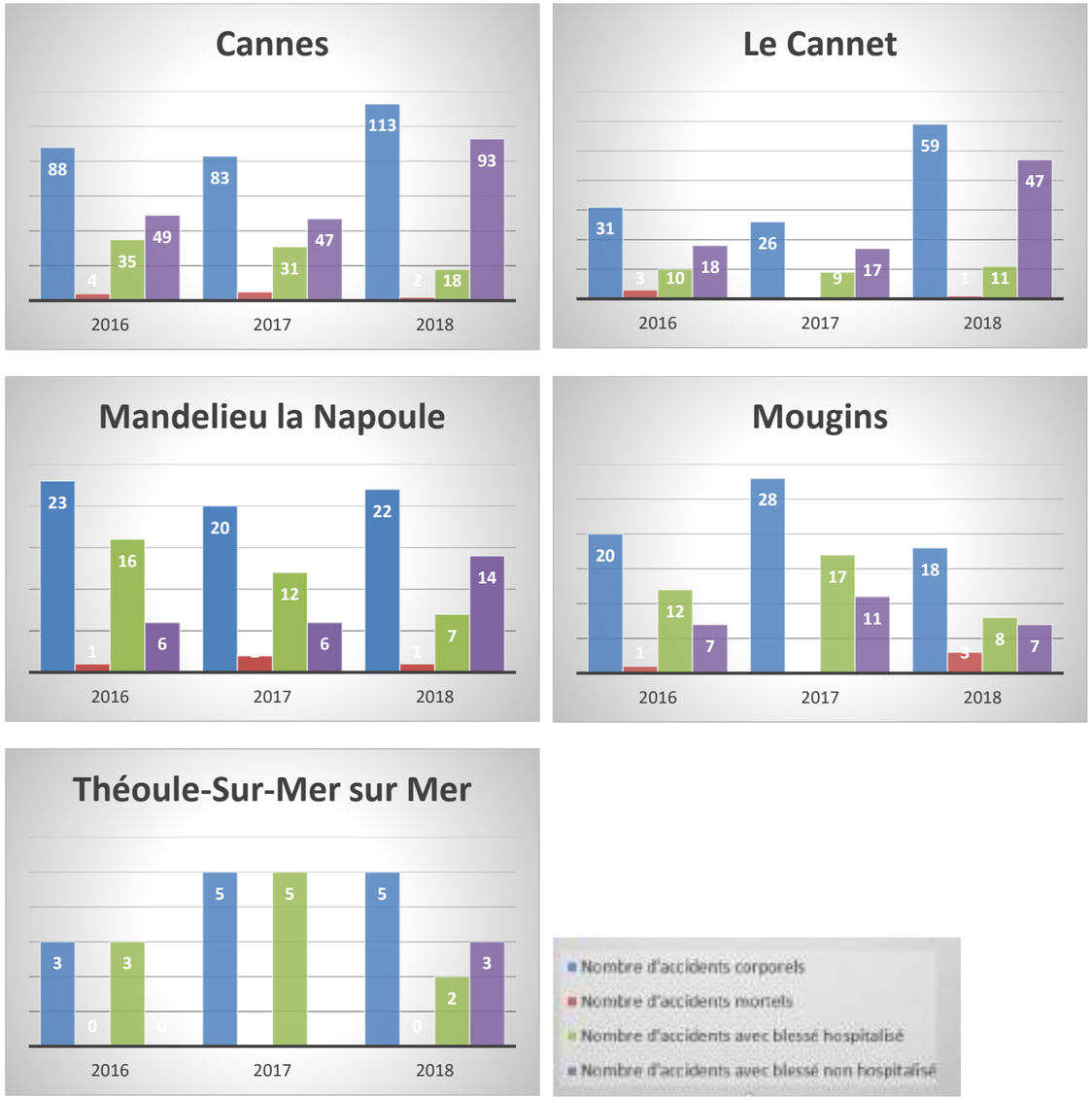


Figure 138 : Evolution du nombre et de la gravité des accidents par commune sur les 3 dernières années

- *Accidentologie selon les types de voies*

Plus de 2 accidents sur 3 ont lieu sur des voies communales, Un quart sur les routes départementales et seulement 5% sur l'autoroute A8. La proportion forte d'accident ayant sur les voiries communales est due d'une part à la très forte proportion de voiries communale cumulant une part importante du trafic mais également aux très nombreuses interactions sur les zones urbaines (Carrefours, bus, piétons vélos etc….) qui complexifient les prises d'informations.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

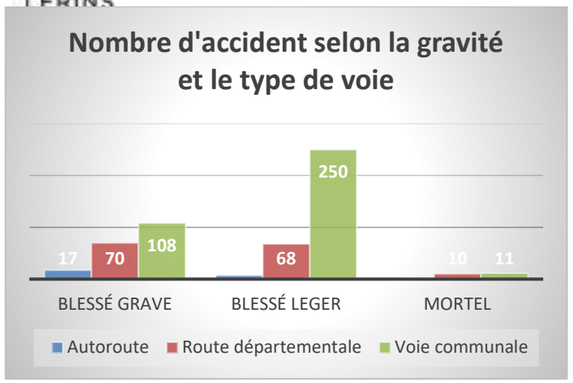


Figure 139 : Nombre et gravité des accidents au sein du territoire en fonction des types de voies

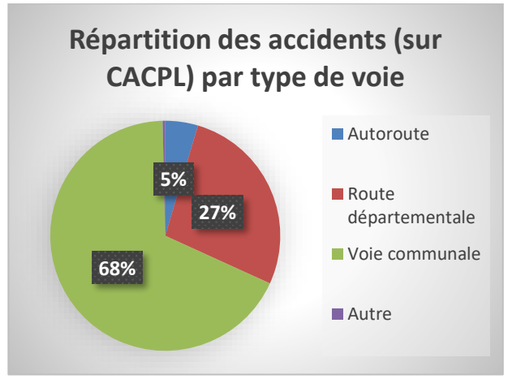


Figure 140: Répartition des accidents selon le type de voie

Comme on peut s'y attendre du fait des vitesses moins importantes, une forte proportion des accidents ayant lieu sur les voies communales sont des accidents de gravité moindre. Cependant, la proportion d'accidents graves voir mortels ayant lieu sur ces voies communales est elle aussi importante. En effet, preque 1 accident sur 2 mortel a lieu sur une voie communale, zone ou les voitures ne sont pas sensées rouler à vitesse élevée mais où les conflits avec les usagers les plus vulnérables sont plus fréquents (Piétons et vélos). De plus, la proportion des accidents sur ces voies communales est en augmentation.

Un des facteurs explicatifs pourrait être les saturations du réseau routier notamment aux heures de pointes poussent les usagers motorisés à utiliser des itinéraires de shunt, passant par de plus petites routes avec des vitesses inadaptées, de plus du fait des contraintes de relief et de foncier des piétons peuvent petre amenés à cheminer sur la chaussée. En plus de dégrader le cadre de vie des riverains, cela peut poser d'importants problèmes de sécurité.

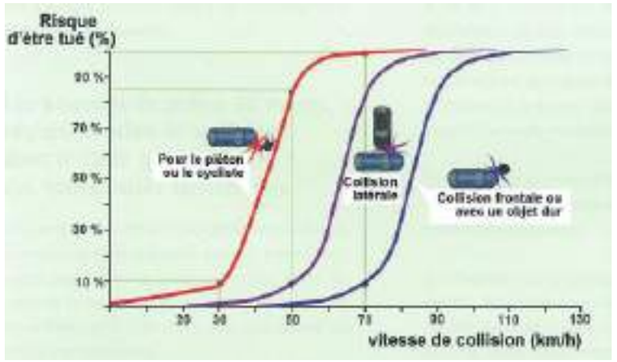


Figure 141: Impact de la vitesse sur la gravité des accidents (source Cerema)

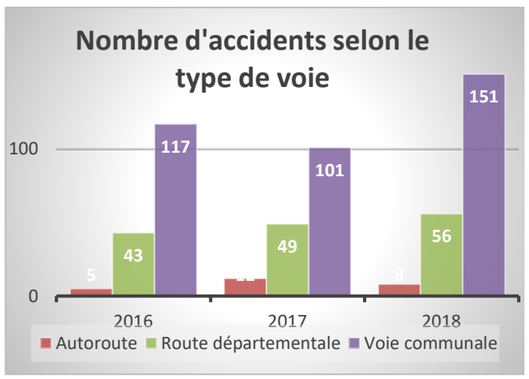


Figure 142 : Evolution de la répartition des accidents corporels selon le type de voie

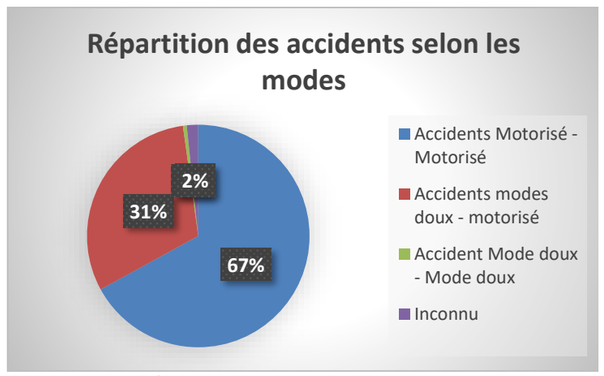


Figure 143 : Répartition des accidents selon les modes impliqués

- *Accidentologie selon les modes impliqués*

Trois constats ressortent de l'analyse des modes impliqués dans les accidents entre 2016 et 2018 :

- Les modes motorisés (voiture particulière et 2 roues) restent les modes les plus accidentogènes. L'ensemble des deux roues (moto, scooter etc.), très présents sur le territoire de la CACPL, sont très vulnérables. En effet, plus d'un accident sur deux impliquent un deux roues.
- Les modes doux sont très vulnérables par rapport aux modes motorisés. En effet, ceux-ci sont impliqués dans près de 1/3 des accidents.
- Une augmentation entre 2016 et 2017 du nombre d'accident entre modes motorisés, et une relative stagnation des accidents entre modes motorisé et mode doux.

Si les proportions restent homogènes entre 2017 et 2018, le nombre total d'accident est lui en forte augmentation (+38%).

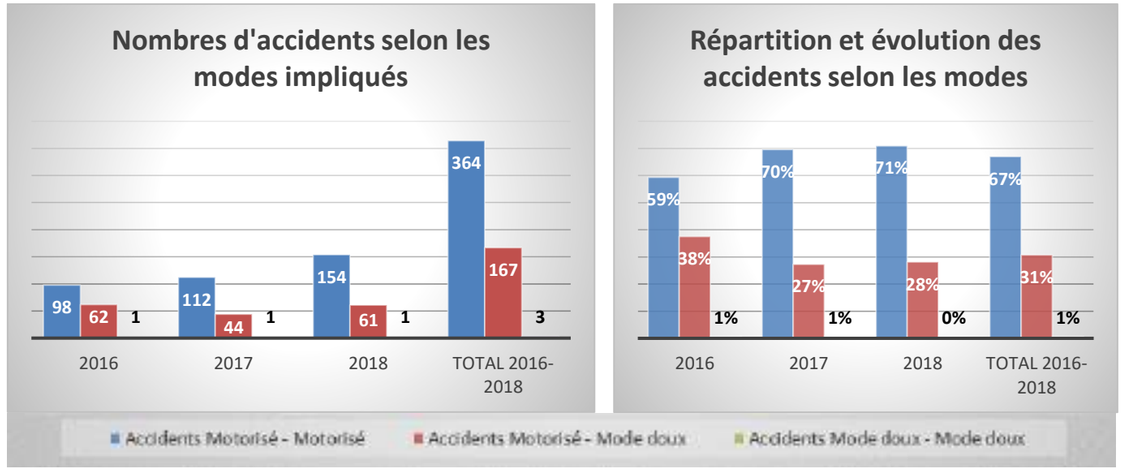


Figure 144 : Nombre et évolution de l'accidentologie

En termes d'accidentologie l'évolution récente à la hausse du nombre d'accidents et en particulier le nombre de deux roues motorisés impliqués dans ces accidents implique la nécessité de :

- Renforcer les aménagements de sécurité sur le réseau viaire et d'être vigilant sur les vitesses en milieu urbain,
- Limiter les phénomènes d'invisibilité des deux roues en limitant la surinformation sur l'espace urbain et en étant vigilant sur les aménagements aux intersections,
- Mener des campagnes d'informations spécifiques, en lien avec l'augmentation des pratiques de deux roues motorisés constatées très nettement à Cannes et au Cannet.

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Table des illustrations :

Figures

Figure 1 : Répartition de la population (source INSEE recensement 2016) 5
Figure 2 : Taux d'évolution de la population dans les communes de la CACPL (INSEE) 6
Figure 3 : Graphiques de répartition de la population de la CACPL selon l'âge 7
Figure 4 : Graphique de répartition de la population par commune selon leur activité (Insee 2016) 9
Figure 5: Graphique de répartition des flux domicile-travail par commune 22
Figure 6 : Mode de transport domicile travail par commune flux internes et sortants (INSEE 2016) 22
Figure 7: Répartition des parts modales flux Internes et sortants de la CACPL 22
Figure 8 et Figure 9 : Répartition des modes de transport pour les déplacements domicile travail internes et sortants des communes 23
Figure 10 : Comparaison de la part modale des Transports collectifs dans les déplacements Domicile Travail dans différentes villes (Source INSEE 2016) 23
Figure 11 : Comparaison de la part modale des Transports collectifs dans les déplacements Domicile Travail dans différentes communautés d'agglomération (Source INSEE 2016) 24
Figure 12 : Répartition des déplacements domicile - étude 27
Figure 13 : Répartition modale des déplacements (EMD 2009) 27
Figure 14 : Répartition des motifs des déplacements dans le Scot Ouest (EMD 2009) 28
Figure 15 Les objectifs associés aux orientations du SRCAE 29
Figure 16 : Flux domicile-travail entrants (à gauche) et sortants (à droite). Source SCoT 'Ouest 29
Figure 17 : Détail des fréquences de relevés en fonction des tranches horaires 39
Figure 18 : Graphique vitesse en charge en fonction vitesse à vide 40
Figure 19: Evolution des temps de parcours issus des relevés FMD 44
Figure 20: Comparaison des temps de parcours sur les 3 jours d'enquête 45
Figure 21 : Répartition des saturations sur le réseau structurant les 13 et 14 juin, comparaison HPM et HPS. 45
Figure 22 : Graphique des états de saturation du réseau cumul ensemble du réseau routier 45
Figure 23 : Offre de stationnement connue par commune 50
Figure 24 : Flyer de stationnement à La Bocca 51
Figure 25 : Tarification selon les zones à Cannes 51
Figure 26 : Tarification selon les zones au Cannet 52
Figure 27 : Horodateur à Cannes avec information sur l'application Whoosh 52
Figure 28 : Photos du parking des écureuils 52
Figure 29 : Tarification selon les zones à Mandelieu-La-Napoule 53
Figure 30 : Tarification selon les zones à Théoule-sur-Mer 54
Figure 31 : Synthèse montant des amendes en FPS selon les communes 54
Figure 32 : Répartition des montants FPS en France 55
Figure 33 : Fréquentation des parkings en ouvrage à Cannes (hors Parking Laubeuf) 55
Figure 34 : Analyse des fréquentations et des recettes du stationnement sur voirie à Cannes 56
Figure 35 : Analyse du prix moyen du ticket par mois entre 2017 et 2019 56
Figure 36 : Offre de stationnement et principaux usages du centre-ville de Cannes 57
Figure 37 : Occupation, taux de rotation et % de véhicules ventouses observés 57
Figure 38 : Type de stationnement par heure sur l'avenue de Tassigny (secteur gratuit - rotation 1,8). 57
Figure 39 : Type de stationnement par heure boulevard d'Alsace (secteur payant - rotation 4,2) 57
Figure 40 : Occupation deux-roues motorisés secteur de Cannes- centre-ville 57
Figure 41 : Offre de stationnement et principaux usages de la Bocca 58
Figure 42 : Type de stationnement par heure sur la place du marché (Zone bleue - rotation 3,8) 58
Figure 43 : Type de stationnement sur la rue Jean Aicard (Gratuit – rotation 3) 58
Figure 44 : Occupation deux-roues motorisés secteur de Cannes-Bocca 58
Figure 45 : Offre de stationnement et principaux usages Mandelieu centre-ville 59
Figure 46 : Occupation, taux de rotation et % de véhicules ventouses observés 59
Figure 47 : Type de stationnement sur la rue de Cannes (Zone bleue – rotation 7.8)) 59
Figure 48 : Type de stationnement sur la rue Jean Monnet (Gratuit – rotation 3,8)) 59
Figure 49 : Occupation deux-roues motorisés secteur de Mandelieu centre-ville 59
Figure 50 : Offre de stationnement à la Napoule 60
Figure 51 : Occupation, taux de rotation et % de véhicules ventouses observés 60
Figure 52 : Type de stationnement sur le parking du marché (Bleu – rotation 3 de 14 à 19h)) 60
Figure 53 : Type de stationnement sur la rue de la poste (Gratuit – rotation 4)) 60
Figure 54 : Occupation deux-roues motorisés secteur de Mandelieu la Napoule 60
Figure 55 : Offre de stationnement et principaux usages centre-ville du Cannet 61
Figure 56 : Occupation, taux de rotation et % de véhicules ventouses observés 61
Figure 57 : Type de stationnement par heure sur la rue Czernicky (payant, rotation 4) 61
Figure 58 : Type de stationnement par heure sur la rue Jean Jacques Sardou (gratuit, rotation 2,1) 61
Figure 59 : Occupation deux-roues motorisés secteur du Cannet centre-ville 62
Figure 60 : Occupation, taux de rotation et % de véhicules ventouses observés 62
Figure 61 : Offre de stationnement et principaux usages secteur Rocheville 62
Figure 62 : Offre de stationnement et principaux usages secteur Mougins 63
Figure 63 : Occupation, taux de rotation et % de véhicules ventouses observés 63
Figure 64 : Usage du stationnement avenue de Gaulle (Gratuit, taux de rotation de 1,5) 63
Figure 65 : Offre de stationnement et principaux usages secteur Théoule-Sur-Mer 63
Figure 66 : Occupation, taux de rotation et % de véhicules ventouses observés 63
Figure 67 : Usage du stationnement avenue Jean-Baptiste Pastor (Gratuit – Rotation de 3). 64
Figure 68 : Usage du stationnement Parking Mairie (Payant estival – Rotation de 3,3). 64
Figure 69 : Occupation des deux roues motorisés 64
Figure 70 : Photo de stationnement de 2 roues sur le territoire 65
Figure 71 : Photo du stationnement illicite le long de la RD 35 65
Figure 72 : Panneau de parking gratuits 65
Figure 73 : : Offres et politiques de stationnements sur les territoires voisins 66
Figure 74 : Lien entre usage de la voiture particulière et présence de stationnement 66
Figure 75 : Stationnement le long du littoral 67
Figure 76 : Evolution de la fréquentation annuelle et mensuelle du réseau Palm Bus 69
Figure 77 : Photo du site propre et de la zone de rencontre rue Francis Toner zone de partage 69
Figure 78 : Travaux en cours sur la route Napoléon 69
Figure 79 : Desserte et fréquence des lignes régulières du réseau Palm Bus 70
Figure 80 : Comparaison du réseau Palm Bus avec d'autres réseaux de taille comparables (Source CERTU) 70
Figure 81 : Répartition de la fréquentation des lignes Palm Bus en 2018 74
Figure 82 : Origine - Destination et fréquence des navettes du centre-ville 74
Figure 83 : Tarification en vigueur en Octobre 2019 sur le réseau Palm Bus 76
Figure 84 : Exemple de l'interface du Compagnon de mobilité 76
Figure 85 : Photo des voies et d'un TER du réseau ZOU ! 77
Figure 86 : Origine - Destination et fréquentation des lignes de TER 78
Figure 87 : Origine - Destination et fréquence des lignes interurbaines 78
Figure 88 : Photo d'un bus inter urbain des Alpes Maritimes 79
Figure 89 : Desserte et fréquentation des lignes inter urbaines depuis/vers le Var 79
Figure 90 : Vue aérienne de la technopôle et itinéraires proposés pour se rendre au travail un matin en heure de pointe. 80
Figure 91 : Itinéraire de la ligne 630 et plan des lignes du réseau Envibus desservant la technopôle 80
Figure 92 : Gare routière de Cannes 80
Figure 93 : Traversée souterraine des voies en cours d'aménagement et place du marché de la Bocca 81
Figure 94 : bande cyclable le long du littoral à Cannes ; Piste cyclable à Cannes 83
Figure 95 : Piste cyclable à Mougins ; Piste bidirectionnelle le long du littoral à Cannes 83
Figure 96 : « voie verte » à Cannes ; Trottoir partagé vélo/piéton à Mandelieu-la-Napoule 83
Figure 97 : Zone 30 à Mandelieu-la-Napoule ; Zone de rencontre à Mougins 84
Figure 98 : Zone de rencontre à la Bocca ; Traversée vélo à Mandelieu-la-Napoule 84
Figure 99 : Sas vélo à Cannes 84
Figure 100 : Piste cyclable terminant dans un rond-point dangereux à Mougins ; Limitation à 50 km/h dans une rue résidentielle au Cannet 84
Figure 101 : Mougins avenue Notre Dame de Vie : sens montant aménagement mixte piéton vélo 84
Figure 102 : Passage inférieur dangereux à Mougins ; Interruption dangereuse de bande cyclable à Mougins 84
Figure 103 : Plan vélo de Mandelieu la Napoule présenté fin 2019 85
Figure 104 : Aménagement de la promenade Clémenceau les Sables d'Olonne 2009 – 2016 86

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Figure 105 : arceaux vélos le long du littoral à Cannes ; Consigne à vélo à la gare de Cannes 87
Figure 106 : Arceaux vélo front de mer Mandelieu Stationnement vélo au sein d'une entreprise..... 88
Figure 107 Vélo stationné sur du mobilier gare de la Napoule et Gare du Bosquet 88
Figure 108 : Ridygo, Boogi et Klaxit, trois applications de covoiturages possibles retenus par la région Sud..... 91
Figure 109 : Service Totem Mobi à Marseille..... 92
Figure 110 : Navette autonome et circuit de la navette testée à Sophia Antipolis..... 93
Figure 111 : Nombre d'établissements économiques sur la CAPL 95
Figure 112 : Rapprochement entre le tissu économique de la CAPL et le nombre de mouvements de livraisons hebdomadaires .. 96
Figure 113 : Part des emplois et des mouvements de livraisons sur le territoire de la CAPL 96
Figure 114 : Répartition des réceptions et expéditions de marchandises selon le type d'activité sur le territoire de la CAPL..... 96
Figure 115 : Graphique de répartition des horaires de livraisons sur la CAPL 98
Figure 116 : Exemple de livraison Boulevard Carnot..... 98
Figure 117 : Nombre d'heures stationnées pour réaliser les livraisons par commune 99
Figure 118 : Typologie des activités économiques qui génèrent le plus de stationnement en double-file (DF)..... 100
Figure 119 : Typologie des véhicules utilisés pour réaliser les livraisons 100
Figure 120 : Typologie des véhicules de livraisons selon l'activité..... 100
Figure 121 : Mode d'organisation des livraisons selon l'activités..... 101
Figure 122 : Répartition du compte propre et du compte d'autrui sur la CAPL 101
Figure 123 : Kilomètre générés par les véhicules effectuant des livraisons et par type d'activité..... 101
Figure 124 : Kilomètres générés chaque semaine par les véhicules de livraison dans les communes de la CAPL 102
Figure 125 : Kilomètres générés chaque semaine par les véhicules de livraison selon le type d'activité..... 102
Figure 126 : Répartition des véhicules de livraisons 102
Figure 127 : Photos de publicité pour les livraisons à domicile..... 102
Figure 128 : Le Cannet – rue Gambetta..... 104
Figure 129 : Le Cannet – Rue de Cannes. 104
Figure 130 : Le Cannet – Rue de Cannes. 104
Figure 131 : Le Cannet – Rue d'Omersson 104
Figure 132 : Extrait de la carte « Plan Tonnage » du Cannet..... 105
Figure 133 : Vue aérienne des parkings de CAAT..... 105
Figure 134 : organisation des flux de marchandises du Palais des Festivals 105
Figure 135 : Répartition des accidents au sein de la CACPL..... 109
Figure 136 : Répartition de la gravité des accidents par commune..... 109
Figure 137 : Evolution des accidents entre 2016 et 2018 en fonction de leur gravité 110
Figure 138 : Evolution du nombre et de la gravité des accidents par commune sur les 3 dernières années 110
Figure 139 : Nombre et gravité des accidents au sein du territoire en fonction des types de voies 111
Figure 140: Répartition des accidents selon le type de voie 111
Figure 141: Impact de la vitesse sur la gravité des accidents (source Cerema) 111
Figure 142 : Evolution de la répartition des accidents corporels selon le type de voie..... 111
Figure 143 : Répartition des accidents selon les modes impliqués 111
Figure 144 : Nombre et évolution de l'accidentologie 111

Cartes :

Carte 1 : Population au sein et autour de la CACPL 5
Carte 2: Densité de population au sein et autour de la CACPL, carroyage de 200m (Insee 2015)..... 6
Carte 3 : Evolution annuelle moyenne de la population entre 2011 et 2016 (INSEE) 7
Carte 4 : Taux de retraités sur le territoire..... 8
Carte 5 : Extrait carte des modes d'occupation des sols du SCOT Ouest des Alpes-Maritimes – Source IGN, ENVEN, DREAL..... 8
Carte 6 : Tache urbaine sur la CACPL 9
Carte 7 : Répartition du taux de chômage par commune..... 10
Carte 8 : Densité d'emploi sur les différentes communes..... 10
Carte 9 : Carte de l'indicateur de concentration de l'emploi (source INSE 2015) 11
Carte 10 : zones d'emplois, pôles d'attractions (Source SCoT'Ouest) 11
Carte 11 : Carte de densité de logement (source INSEE 2015)..... 11
Carte 12 : Typologie de l'habitat répartition collectif/ Individuel (Source INSEE 2015)..... 12
Carte 13 : Part de résidences secondaires (source INSEE 2015)..... 12
Carte 14 : Evolution de la part de logements secondaires (Source INSEE 2015)..... 13
Carte 15 : Répartition des unités d'hébergement dans la CACPL..... 13
Carte 16 : Estimation de la population présente en période estivale..... 14
Carte 17 : Localisation des points d'intérêt touristiques..... 14
Carte 18 : Carte des pôles générateurs de la CACPL 15
Carte 19 : Localisation des équipements au sein de la CACPL (source SCoT 'Ouest)..... 15
Carte 20 : Répartition des établissements scolaires au sein de la CACPL..... 16
Carte 21 : Répartition de l'offre commerciale sur le territoire (Source SCoT 'Ouest)..... 16
Carte 22 : Taux de motorisation des ménages (découpage à l'Iris) 17
Carte 23 : Corrélation entre taux de motorisation (découpage à l'Iris) et desserte des transports collectifs..... 17
Carte 24 : Taux de multi motorisation des ménages (Découpage à l'Iris)..... 17
Carte 25 : Part des ménages possédant un parking au sein du territoire de la CACPL 18
Carte 26 : Evolution moyenne annuelle du taux de motorisation des ménages entre 2010 et 2015..... 18
Carte 27: Part des actifs travaillant dans leur commune de résidence..... 19
Carte 28 : Taux d'évolution des actifs travaillant dans leur commune de résidence 19
Carte 29 : Déplacements domicile - travail échange avec les autres territoires 20
Carte 30 : Déplacements domicile travail internes au territoire 21
Carte 31 : Déplacements Domicile - Etude échange avec les autres territoires..... 25
Carte 32 : Déplacements Domicile - Etudes internes au territoire 26
Carte 33 : Part des véhicules privés dans l'ensemble des déplacements – zoom sur la CACPL (EMD 2009)..... 27
Carte 34 : Accessibilité routière du SCoT 'Ouest 29
Carte 35 : Enjeux routiers issus du Diagnostic du SCoT 'Ouest 30
Carte 36 : Potentiel de densification à proximité des transports en commun (source SCoT 'Ouest) 30
Carte 37 : Accessibilité au transport en commun (source SCoT 'Ouest)..... 30
Carte 38 : Synthèse des enjeux de mobilités 31
Carte 39 : Schéma armature – Axe structurant Cannes / Grasse..... 32
Carte 40 : Schéma Armature – Ville Littorale..... 32
Carte 41 : Basse vallée de la Siagne..... 32
Carte 42 : Equipements – ville de Cannes – Source Diagnostic PLU..... 34
Carte 43 Synthèse des orientations d'aménagements du PADD du PLU de Cannes 35
Carte 44 : Localisation des équipements, Rapport de présentation PLU de Mougins..... 36
Carte 45 : Fonctionnement urbain, Rapport de présentation PLU de Mandelieu 37
Carte 46 : Réseau analysé lors des campagnes d'enquête 39
Carte 47 : Jeudi 13 juin Saturation sur le réseau routier comparaison HPM, Midi et HPS..... 40
Carte 48 : Jeudi 13 juin Saturation sur le réseau routier comparaison Minuit (situation de référence à vide) – HPM – HPS..... 40
Carte 49 : Trafic moyen journalier sur le territoire de la CACPL..... 46
Carte 50 : Trafic en HPM sur le territoire de la CACPL 47
Carte 51 : Trafic en HPS sur le territoire de la CACPL 47
Carte 52 : Taux d'occupation moyen journalier sur le territoire de la CACPL 48
Carte 53 : Taux d'occupation en HPM sur le territoire de la CACPL 48
Carte 54 : Taux d'occupation en HPS sur le territoire de la CACPL..... 49
Carte 55 : Parking en ouvrage et en surface sur le territoire de la CACPL 50
Carte 56 : Types de gestion des parkings en ouvrage à Cannes..... 51
Carte 57 : Tarification du stationnement sur voirie à Cannes..... 51
Carte 58 : Tarification du stationnement en parking et sur voirie à Mandelieu-La-Napoule..... 53
Carte 59 : Tarification des parkings (en ouvrage et en surface) du territoire de la CACPL 54
Carte 60 : Localisation des zones d'enquête sur le secteur du centre-ville de Cannes..... 56
Carte 61 : Localisation des zones d'enquête sur le secteur de la Bocca..... 58
Carte 62 : Localisation des zones d'enquête sur le secteur du centre-ville de Mandelieu 59
Carte 63 : Localisation des zones d'enquête sur le secteur de Mandelieu la Napoule..... 60
Carte 64 : Localisation des zones d'enquête sur le secteur du centre-ville du Cannet..... 61
Carte 65 : Localisation des zones d'enquête sur le secteur de Rocheville 62
Carte 66 : Localisation des zones d'enquête sur le secteur de Mougins RD35..... 62
Carte 67 : Localisation des zones d'enquête sur le secteur de Théoule-Sur-Mer. 63
Carte 68 : Carte du réseau Palm Bus..... 68
Carte 69 : Carte des sites propres des Palm Express 69
Carte 70 : Carte des arrêts du réseau Palm Bus et du réseau ZOU et leurs aires d'attractivité/d'influence..... 72

AR Prefecture
006 200039915 20220630 DELIBERATION1 DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Carte 71 : Les lignes du réseau Palm Bus en fonction de la fréquence de passage 74
Carte 72 : Réseau Palm Night période hivernale 75
Carte 73 : Navette maritime Esterel 77
Carte 74 : Lignes du réseau ZOU ! et influence des arrêts de transports collectifs 77
Carte 75 : Aménagements cyclables existants 82
Carte 76 : Aménagements cyclables existants et en projet 85
Carte 77 : Tracé de l'Eurovélo 8 86
Carte 78 : Le schéma régional des véloroutes et voies vertes 86
Carte 79 : Zones de circulation apaisée (Zone 30 ou Zone de rencontre) – données disponibles uniquement pour la commune de Cannes 89
Carte 80 : Charges des stations Wiiiz sur le territoire de l'Ouest des Alpes Maritimes et photo d'une place de chargement à Cannes 93
Carte 81 : localisation des activités économiques sur la CAPL 95
Carte 82 : Concentration des livraisons sur le territoire de la CAPL 96
Carte 83 : Concentration des livraisons des Petits Commerces 97
Carte 84 : Concentration des livraisons des activités tertiaires 97
Carte 85 : Concentration des activités Artisanat-Service 97
Carte 86 : Localisation des pratiques des double-files et du stationnement interdit 99
Carte 87: carte des différents tonnages autorisés 103
Carte 88 : Lieux et gravité des accidents au sein de la CACPL de 2016 à 2018 (Source CACPL) 109

CANNES • MOUGINS • MANDELIEU • LE CANNET • THÉOULE-SUR-MER



PLAN DE MOBILITÉ

CANNES LÉRINS

CODIR Mai 2011
Retour de la concertation
Partage des orientations

Mobilisons-nous pour la mobilité !

Le Plan de Mobilité

- La Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins est Autorité Organisatrice des Mobilités,
- Elle a engagé l'élaboration de son Plan De Mobilité pour **définir la stratégie intercommunale d'organisation de la mobilité à l'horizon 2030**,
- Elle a souhaité que ce PDM fasse l'objet d'une véritable démarche partenariale :
  - Associer à son élaboration les communes, les habitants et acteurs socio-économiques
  - Construire un projet cohérent, au service des habitants et du tissu entrepreneurial local



LE PDM / LA LOI LOM

Le plan de Mobilité : **un outil de planification de la mobilité sur 10 ans,** une intégration dans les SCOT et PCAET.

- Enjeu : structurer la démarche de mobilité à l'échelle de l'agglomération en allant vers une diminution de l'usage de l'automobile

Les thématiques à traiter dans un Plan de Mobilité

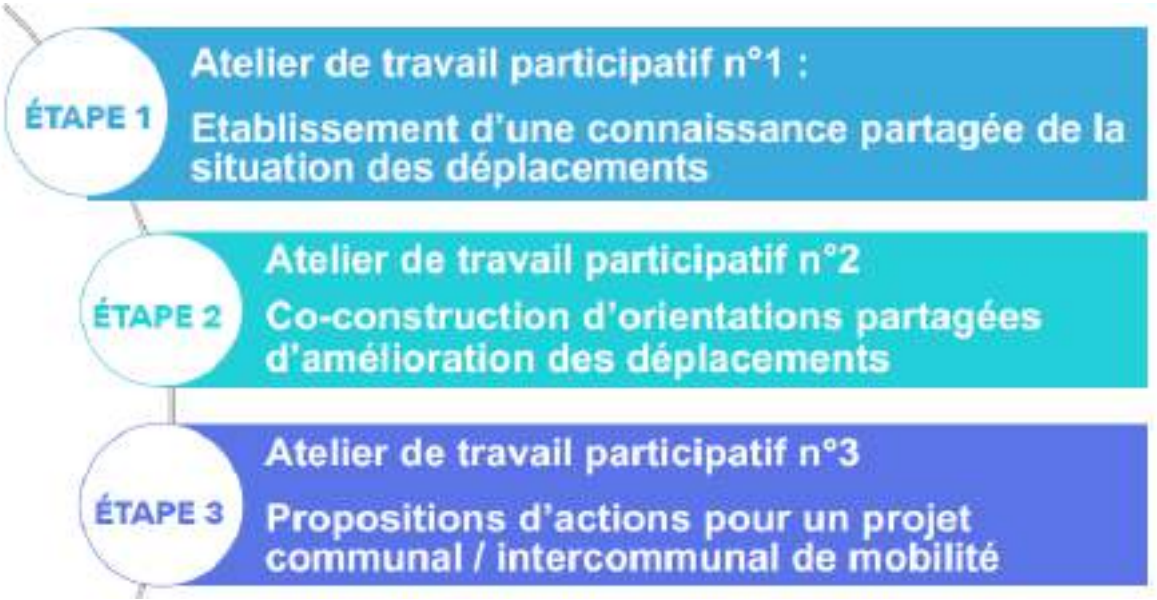
Diminution du trafic automobile	Limitation des gaz à effet de serre	Stationnement	Modes doux, piétons et cycles	Accessibilité / PMR
Nouvelles mobilités : électromobilité, EDPM, mobilité partagée (covoiturage)	Transports en commun : réseau, gamme tarifaire	Environnement, Pollution	Sécurité des déplacements	Logistique, transport de marchandises

Chacune des thématiques **permet de converger** vers la 1ère thématique de diminution du trafic automobile

CANNES PAYS DE LÉRINS

LE DÉROULEMENT DU PROJET

Diagnostic global du PDM : de mai 2019 à avril 2020			
Concertation : ateliers de travail participatifs par commune			
119 inscrits 45 participants	Atelier 1 : Diagnostic	Atelier 2 : Scénarios	Atelier 3 : Plan d'actions
Ateliers Cannes	15/12/2020	18/01/2021	07/04/2021
Ateliers Mandelieu	20/01/2021	10/03/2021	08/04/2021
Ateliers Mougins	21/01/2021	11/03/2021	13/04/2021
Ateliers Théoule	28/01/2021	18/03/2021	15/04/2021
Concertation : enquête digitale en 3 temps (240 répondants)			



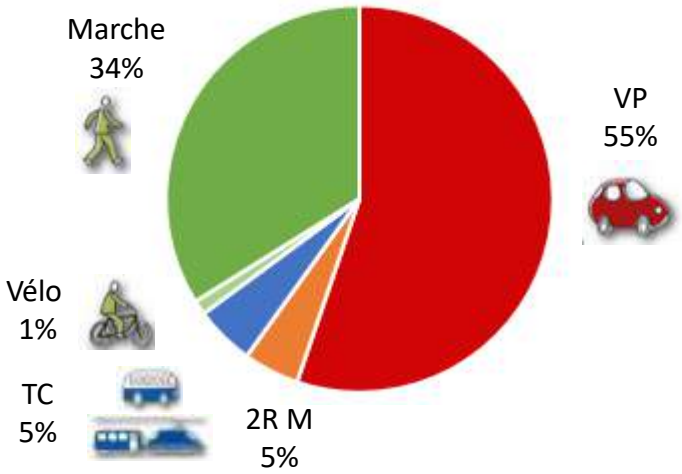
DIAGNOSTIC DE LA MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE

- Le diagnostic en 6 points clefs

Circulation	• Un réseau contraint et saturé aux heures de pointe => des nuisances sonores et une pollution importante. • Beaucoup de deux roues motorisés
Stationnement	• Des places très nombreuses (réponse à la demande estivale/évènementielle) • Une emprise importante sur l'espace public : voitures / Deux roues
Transports Collectifs	• Une offre de transport en commun diversifiée et des aménagements récents qui ont augmentés l'attractivité du réseau.
Modes actifs	• Un usage fort de la marche à Pied : un territoire agréable à marcher • Une pratique vélo faible mais en progression avec des projets d'aménagements en cours.
Logistique Urbaine	• Des flux de marchandises très conséquents => une gène importante • Une démarche innovante lancée à Cannes à l'aide de capteurs sur les places de livraison
Mobilités innovantes / partagées	• Cap Azur une démarche partenariale vers l'innovation : réseau Wiiz, compagnon de mobilité • Un projet hydrogène innovant

Déplacements tous motifs

Part modale EMD 2009 _ CACPL



3,28 déplacements par jour/personne

CANNES • MOUGINS • MANDELIEU • LE CANNET • THÉOULE-SUR-MER



Enseignements de la concertation

CANNES PAYS DE LÉRINS

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC EXPRIMÉS EN ATELIERS

Les points positifs à consolider

1. **L'organisation et la fréquence proposée par les services de transport en commun**
   - Des améliorations souhaitées sur les fréquences + certaines liaisons spécifiques (navettes saisonnières qui facilitent la mobilité entre les différents quartiers, liens territoires voisins)
2. **Le développement des itinéraires cyclables et la pratique des modes actifs**
   - Très nettement mis en avant : la poursuite du développement des aménagements cyclables
   - Les piétons ont également besoin de continuité & sécurité / étendre la piétonisation

Les défis à relever

1. **Faciliter les connexions avec les agglomérations voisines**
   - Mieux faire connaitre l'application « Palm Bus » et tout ce qu'elle offre
2. **Favoriser la création de cheminements piétons et cyclables**
   - Améliorer le respect / l'éducation au vivre ensemble des différents modes de déplacements
3. **Continuer à développer et à adapter l'offre de transport en commun**
4. **Poursuivre l'amélioration des infrastructures routières et gérer l'optimisation des stationnements**
   - Des propositions sur des parcs relais connectés à des dessertes TC rapides pour limiter le stationnement sur voirie notamment sur le littoral

LES GRANDES ORIENTATIONS IDENTIFIÉES LORS DES ATELIERS

	Cannes	Mandelieu	Mougins	Théoule
Développer les modes actifs & accompagner la piétonisation du centre-ville	• Créer un réseau cyclable intercommunal continu et sécurisé, élargir les aménagements quand c'est possible • Bien identifier les aménagements, les usages et les réguler • Développer l'offre de location de vélo et le stationnement vélo • Rendre la marche à pied plus attractive avec augmentation de la végétalisation • Avoir des aménagements mieux conçus pour sécuriser les pratiques (→ Former les aménageurs)			
Inciter à l'usage des transports collectifs	• Communiquer sur l'application Palm Bus • Simplifier la gamme tarifaire intermodale • Augmenter les fréquences de bus			
	• Desserte littorale / ville du ¼ d'heure	• Plus de liaisons vers Cannes en soirée • Etendre la navette estivale hors saison	• Désenclaver Mougins le Haut • Desserte vers Sophia / CASA	• Augmenter offre TER • Etendre le périmètre des navettes maritimes
Favoriser les liaisons inter agglomérations	• Besoin de travailler sur les déplacements et les outils à l'échelle du Pôle métropolitain			
	• Améliorer les temps de parcours vers Sophia	• Liaison Mandelieu Sophia	• Liaisons Est-Ouest • Voie bus vers Sophia • Pistes cyclables	• Liaison Est Varois
Développer l'intermodalité	• Développer les parcs relais aux entrées de ville, avec dépose minute, stationnement et location de vélos • Pouvoir transporter les vélos dans les bus			
	• Connecter P+R & TC pour limiter l'offre de stationnement littorale	• Articuler les navettes estivales & P+R échangeurs	• Articuler correspondances train/bus	
				• Transport à la demande

LES GRANDES ORIENTATIONS IDENTIFIÉES LORS DES ATELIERS

	Cannes	Mandelieu	Mougins	Théoule
Eduquer au vivre ensemble pour sécuriser les déplacements	• Campagnes de communication, sensibilisation et formation sur le partage de la rue et les bonnes pratiques • Réduire et faire respecter les vitesses (zones rencontre)	• Application pour signaler les dysfonctionnements		
Réduire l'usage de la voiture	• Covoiturage		• Coworking • Voies partagées	• Contrôles bruit et vitesse
Optimiser l'usage des parkings existants	• Application places de parking (places disponibles, réservation…) • Réduire les places en voirie si parking proche • Tarification résidents	• Location entre particuliers • Location de véhicules courte durée		
Refondre le système de stationnement		• Réflexions sur le stationnement payant	• Zones bleues • Mutualisation parkings	
Revoir les systèmes de livraison en centre-ville	• ZFE / Crit Air • Horaires de livraison • Livraisons dernier km en modes doux • Plateforme logistique			
Intégrer les déplacements dans la conception des projets et des aménagements		• Travailler finement les aménagements urbains • Intégrer les cheminements et le stationnement	Pour les nouveaux projets : • Evaluer les besoins • Mieux articuler leur desserte • Proposer des équipements et services de proximité	

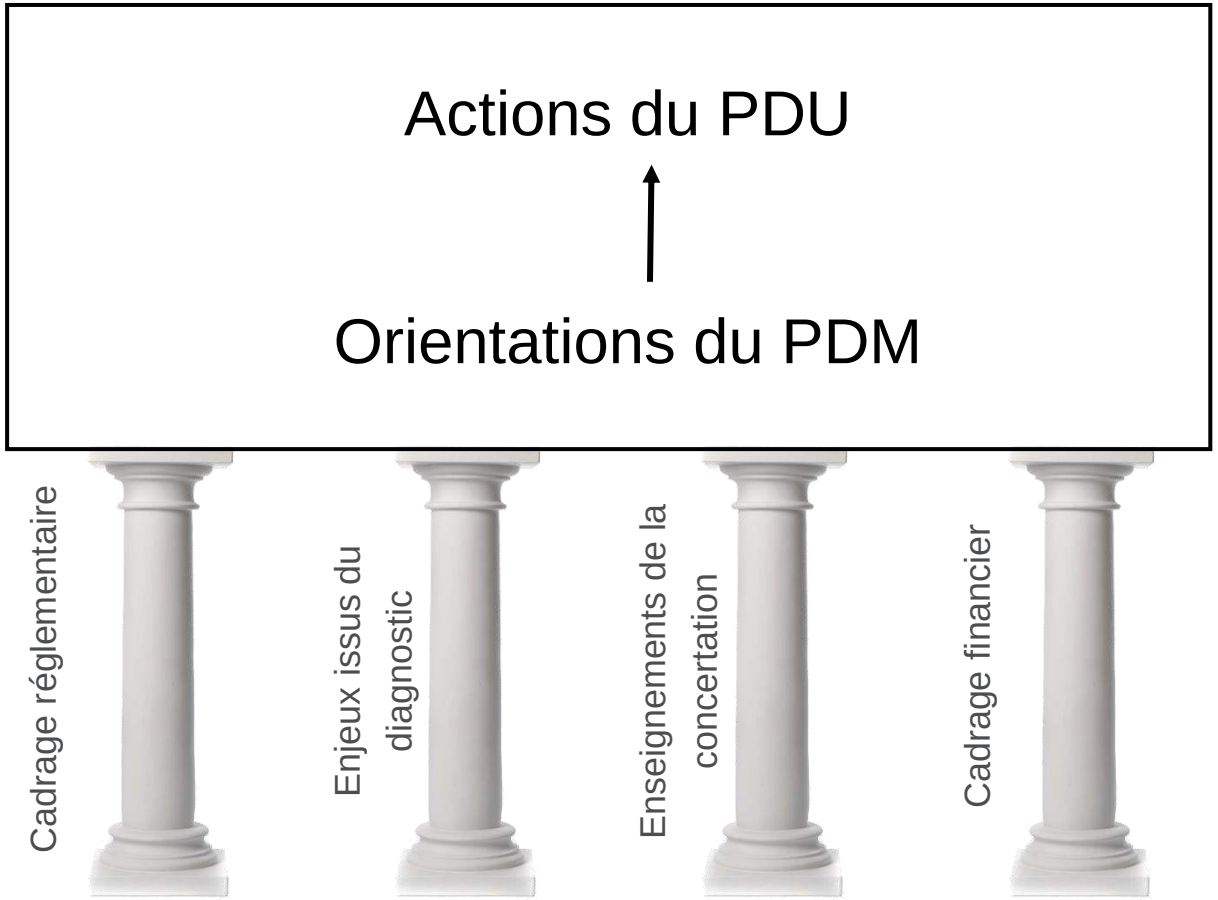
CANNES • MOUGINS • MANDELIEU • LE CANNET • THÉOULE-SUR-MER



Les orientations du PDM

CANNES PAYS DE LÉRINS

LES PILIERS DE CONSTRUCTION DES ORIENTATIONS



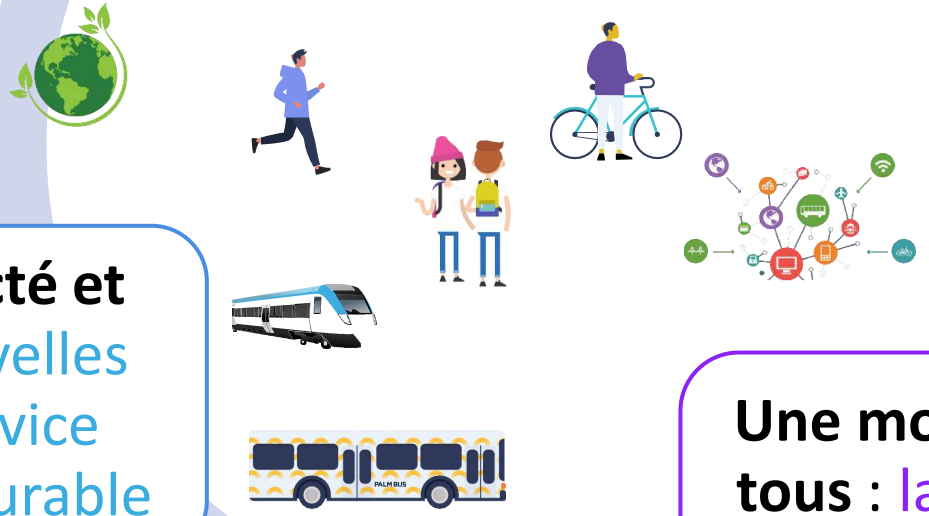
CANNES PAYS DE LÉRINS

LES 3 AXES DE TRAVAIL RETENUS

Augmentation de la qualité de vie

Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Baisse des nuisances sonores



Un territoire connecté et décarboné : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

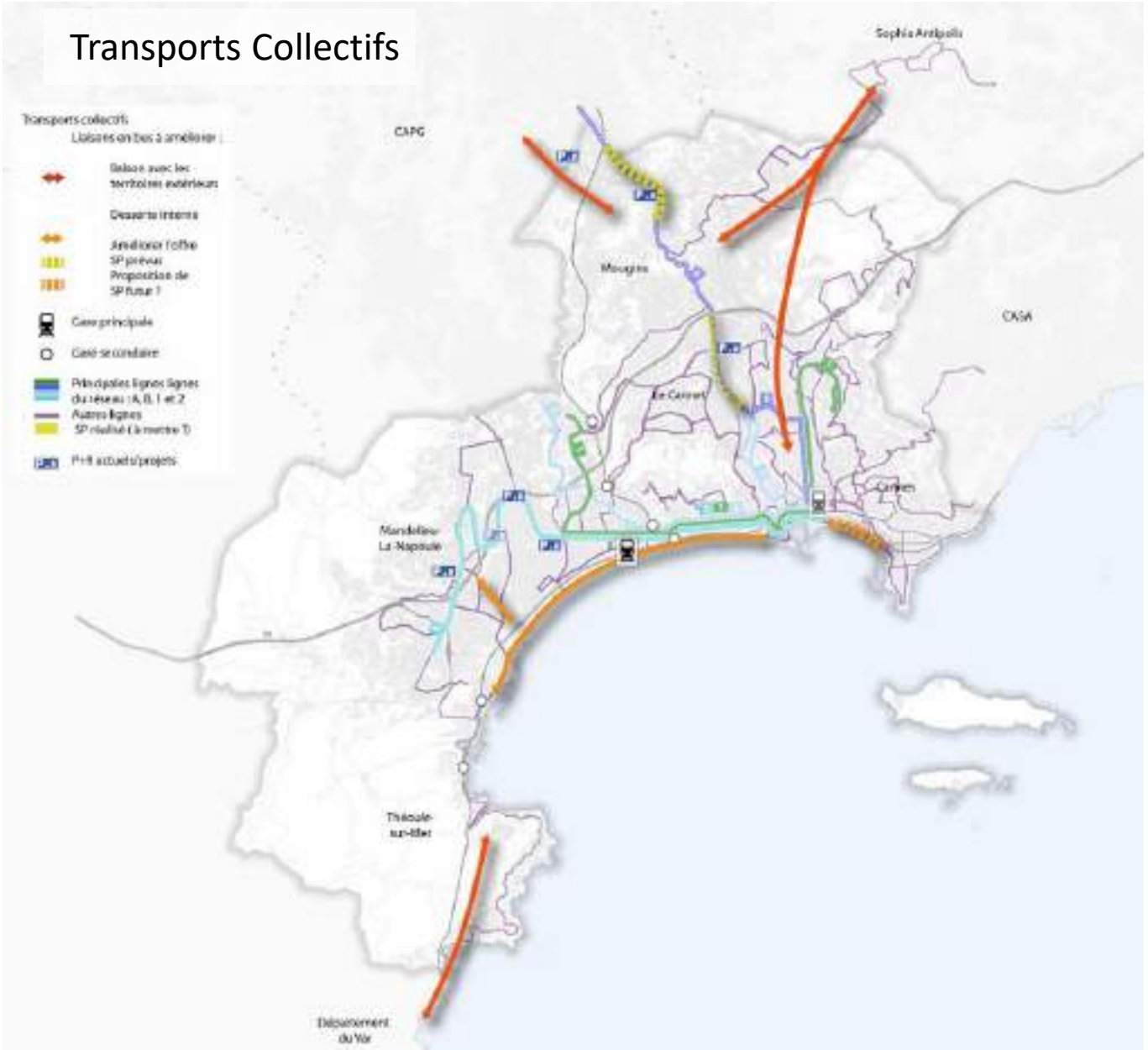
Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Baisse de la pollution

UNE ACCESSIBILITÉ PERFORMANTE

Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

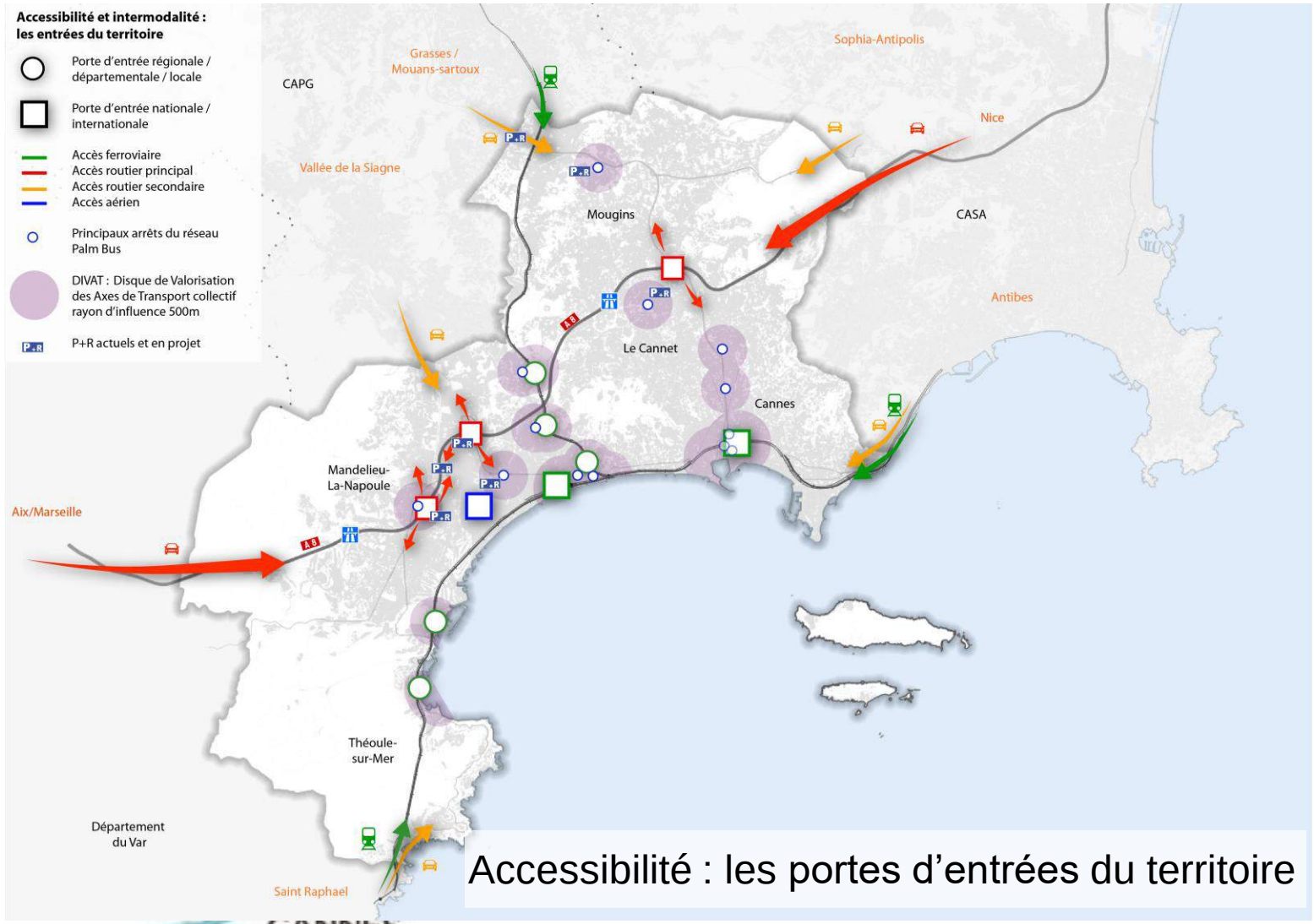
- **Poursuivre le développement et l'amélioration du réseau TC**
- **Etoffer les connexions entre les territoires :** conforter le réseau TC (axe Cannes-Grasse) et renforcer les connexions avec les points d'intérêt majeur (Sophia-Antipolis)
- **Penser l'urbanisation en relation avec la mobilité :** densifier autour des arrêts TC structurants et les rendre accessibles
- **Assurer une intermodalité efficiente aux points d'entrées du territoire :** routier / ferrés créer un maillage de parking relais.



UNE ACCESSIBILITÉ PERFORMANTE

Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

- **Poursuivre le développement et l'amélioration du réseau TC**
- **Etoffer les connexions entre les territoires :** conforter le réseau TC (axe Cannes-Grasse) et renforcer les connexions avec les points d'intérêt majeur (Sophia-Antipolis)
- **Penser l'urbanisation en relation avec la mobilité :** densifier autour des arrêts TC structurants et les rendre accessibles
- **Assurer une intermodalité efficiente aux points d'entrées du territoire :** routier / ferrés créer un maillage de parking relais.

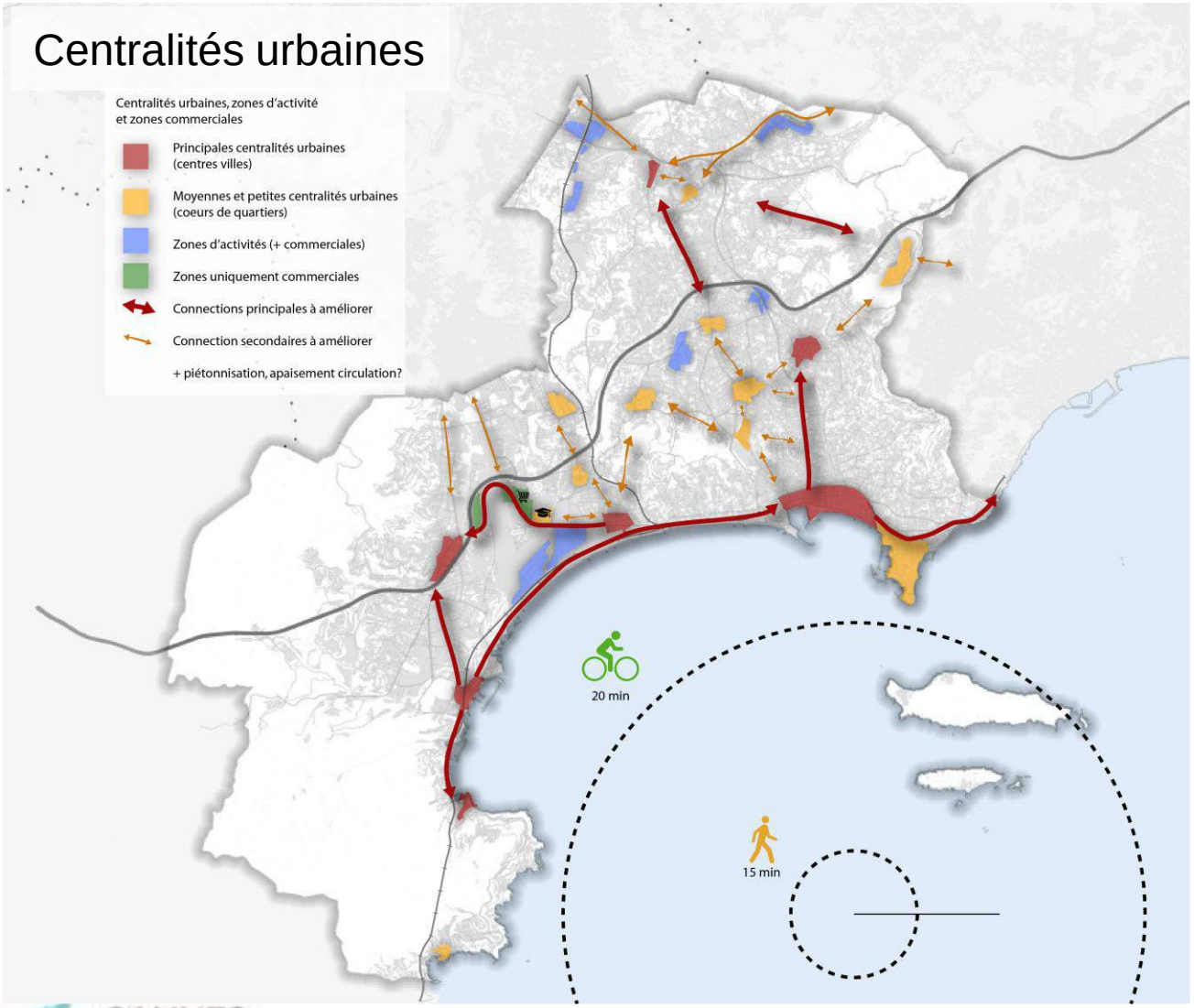


Accessibilité : les portes d'entrées du territoire

UNE MOBILITÉ COURTE POUR TOUS

Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

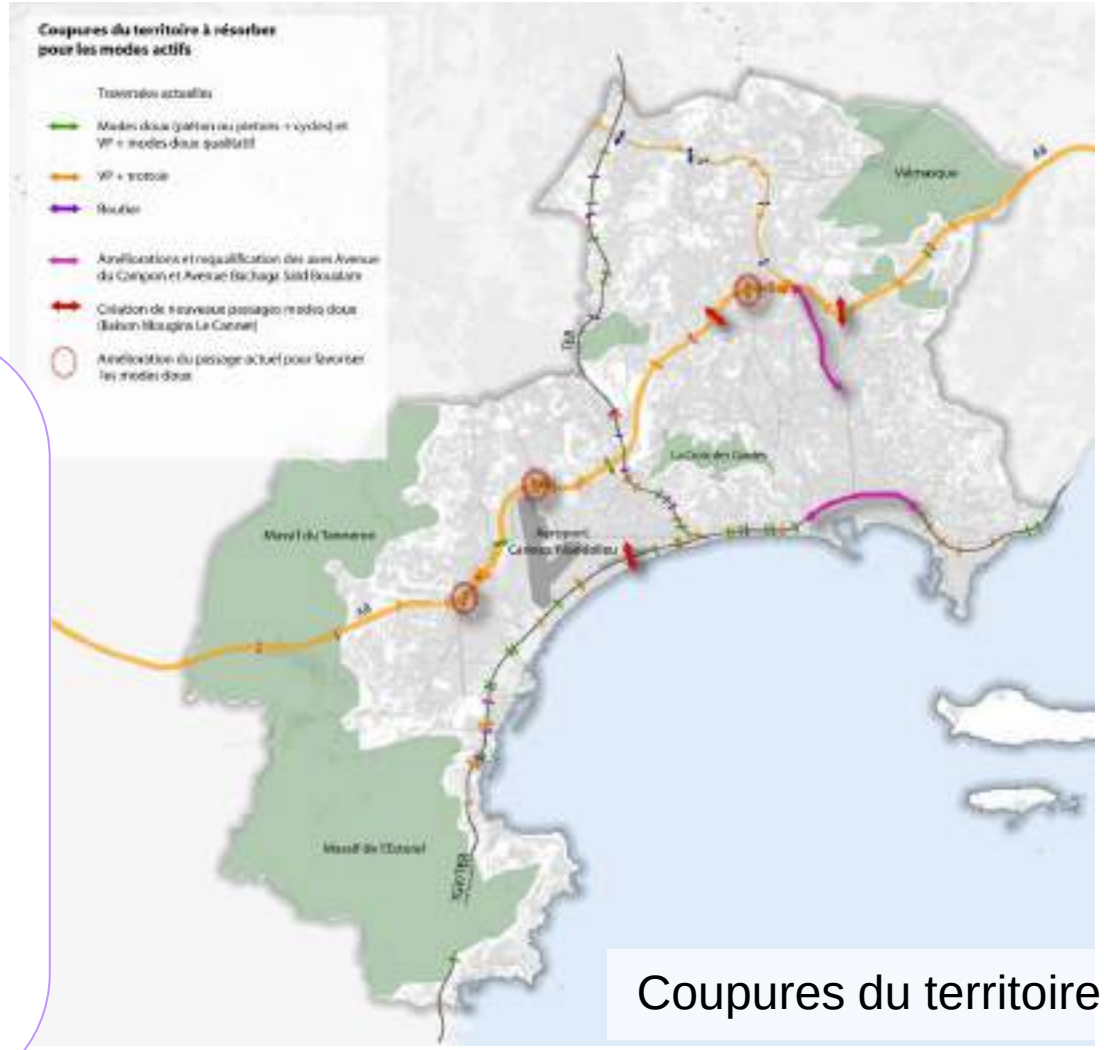
- **Partager l'espace public** : réaménager les voiries structurantes pour une prise en compte des modes actifs
- S'éduquer sur le **vivre ensemble**
- **Sécuriser les piétons et vélos :** créer un réseau continu et structuré pour les modes actifs et en abaisser les vitesses
- **Accompagner l'essor du vélo électrique** adapté aux contraintes de relief du territoire
- **Résorber les coupures** du territoire : voies ferrées, autoroute, aéroport
- **Rationnaliser l'offre de stationnement** pour favoriser les différents modes alternatifs



UNE MOBILITÉ COURTE POUR TOUS

Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

- **Partager l'espace public** : réaménager les voiries structurantes pour une prise en compte des modes actifs
- S'éduquer sur le **vivre ensemble**
- **Sécuriser les piétons et vélos :** créer un réseau continu et structuré pour les modes actifs et en abaisser les vitesses
- **Accompagner l'essor du vélo électrique** adapté aux contraintes de relief du territoire
- **Résorber les coupures** du territoire : voies ferrées, autoroute, aéroport
- **Rationnaliser l'offre de stationnement** pour favoriser les différents modes alternatifs



Coupures du territoire





UN TERRITOIRE CONNECTÉ ET DÉCARBONÉ

Un territoire connecté et décarboné : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

- **Favoriser les transports propres :** bornes Wiiiz, places de stationnement réservées véhicules décarbonés, renouveler la flotte de véhicules TC
- **Déployer l'information en temps réel :** étendre le service de l'application Palm Bus en intégrant des infos stationnement, vélo, covoiturage… **Faire connaitre** l'application
- **Renforcer l'information sur la mobilité et les différents services :** améliorer les signalisations sur voirie, accompagner la mobilité des entreprises et des scolaires
- **Intégrer la logistique urbaine** dans les innovations du territoire et accompagner le développement du e-commerce au bénéfice des commerçants, gérer les livraisons du dernier km, réorganiser les horaires.







klaxit

ID VROOM
Le covoiturage au quotidien











PAYS DE LÉRINS

CANNES • MOUGINS • MANDELIEU • LE CANNET • THÉOULE-SUR-MER



Prochaines étapes du PDM

CANNES PAYS DE LÉRINS

PROCHAINES ÉTAPES

- **Présentation des orientations du PDM – CODIR**
  - 11 Mai 2021

- **Concertation**
  - 3ème enquête digitale jusqu'au 17 mai – Atelier de restitution le 3 juin

- **Validation des orientations du PDM – Copil**
  - Conseil des Maires – Juin / Juillet 2021

- **Validation du scénario retenu et détail du plan d'actions**
  - Juillet 2921 - Février 2022

- **Approbation du PDM**
  - Mars 2022

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION CANNES PAYS DE LERINS

Fiches actions

Fin juin 2022 – Arrêt du projet









CANNES PAYS DE LÉRINS

INGÉROP *Inventons demain* inddigo Nicaya

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION CANNES PAYS DE LERINS

Les trois axes du PDM

- **Axe 1 : Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire**
- Axe 2 : Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers
- Axe 3 : Un territoire connecté et décarboné : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Liste des Actions – Axe 1

Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Action A : **Organiser l'accessibilité du territoire en créant des pôles d'échanges (ferrés ou routiers) aux entrées du territoire**

Action B : **Optimiser les échanges entre les réseaux et développer largement l'intermodalité sur le territoire**

Action C : **Améliorer l'accessibilité routière**

Action D : **Poursuivre le développement et l'amélioration du réseau urbain de transports en commun « Palm Bus »**

Action E : **Relocaliser et/ou rationnaliser l'offre de stationnement pour fluidifier les centres-villes**

Action F : **Améliorer la logistique urbaine pour un territoire plus accessible et plus agréable**

Action G : **Réglementer l'urbanisation en relation avec la mobilité**

Action H : **Rendre le territoire accessible à tous**

AXE 1

AXE 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Action A

Action A : Organiser l'accessibilité du territoire en créant des pôles d'échanges (ferrés ou routiers) aux entrées du territoire

Contexte & Objectifs : L'accessibilité au territoire est un enjeu important pour la mobilité et pour l'attractivité et le rayonnement d'une agglomération. Particulièrement contraint, le territoire de l'Agglomération ne comporte que quelques entrées principales (routières, ferroviaires, aériennes ou maritimes). L'organisation et l'information à ces entrées permettrait de fluidifier l'intérieur du territoire et d'en améliorer la qualité de vie.

Apport de la concertation :
L'accessibilité est évoquée à travers la poursuite du développement des transports collectifs et la mise en place de P+R aux entrées du territoire.

Porteur(s) :
CACPL, Ville de Cannes

Partenaire(s) :
Région, Département, Communes, Pôle métropolitain

Sous Action A1

Créer un schéma d'accessibilité coordonné

La réalisation d'un schéma d'accessibilité permettra d'instaurer une vraie réflexion sur l'organisation de l'accès au territoire et la coordination des différents moyens :

- Création de P+R et de parkings d'entrées de villes
- Réflexion sur la desserte des entrées routières par le réseau de bus / PEM (ligne express reliant des parkings d'entrées de villes aux centres, en période estivale par exemple)
- Accessibilité modes doux

Une première réflexion est nécessaire pour déterminer l'échelle de ce schéma. Celle-ci peut être uniquement la CACPL ou comprendre les territoires alentours (CACPL + CAPG ?, Pôle métropolitain ?) en fonction des volontés politiques et des problématiques de chaque territoire.

Ce schéma doit intégrer tous les aspects de l'accessibilité (principalement routière, mais aussi ferroviaire, maritime et aérienne) et doit aboutir à un plan d'actions clair à réaliser (à un horizon possiblement plus long que celui du PDM). Il s'agit d'une action « principale » dont découlent plusieurs actions décrites par la suite, c'est-à-dire que cette action va permettre d'affiner les actions inhérentes, si besoin. Il est donc important que cette action soit lancée dès le début du PDM.

La communication envers les usagers sur les modalités d'accès au territoire ou sur certains pôles générateurs est nécessaire pour encourager les changements de comportement et la modification des habitudes de chacun. Une règlementation spécifique en période estivale peut par exemple être envisagée.

L'action prend en compte la création du schéma coordonné et son suivi, travail à réaliser par la DGST mutualisée. La réalisation des actions et leur chiffrage est explicitée plus en détail dans la suite du Plan De Mobilité.





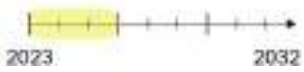
Indicateurs de suivi :

- Réalisation d'un schéma coordonné
- Plan de réalisation des actions qui en découlent
- Evolution de la circulation interne au territoire

Echelle

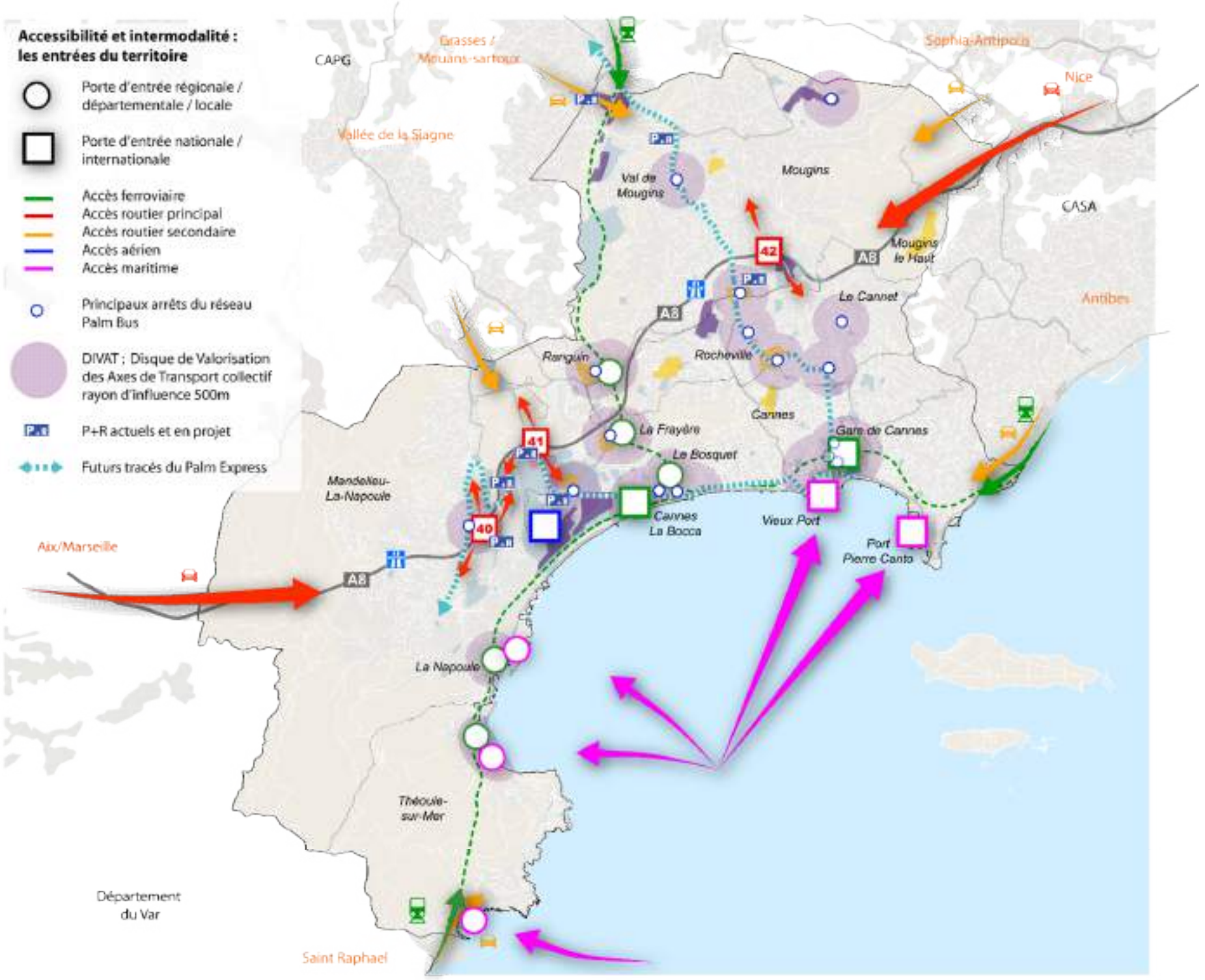


Temporalité



Coût

100 000 €
CACPL


Accessibilité et intermodalité : les entrées du territoire
Porte d'entrée régionale / départementale / locale
Porte d'entrée nationale / internationale
Accès ferroviaire
Accès routier principal
Accès routier secondaire
Accès aérien
Accès maritime
Principaux arrêts du réseau Palm Bus
DIVAT : Disque de Valorisation des Axes de Transport collectif rayon d'influence 500m
P+R actuels et en projet
Futurs tracés du Palm Express
CAPG
Grasses / Mouans-Sartoux
Vallée de la Siagne
Sophia-Antipolis
Nice
CASA
Antibes
Mougins
Val de Mougins
Mougins le Haut
Le Cannet
Rocheville
Ranguin
Cannes
Gare de Cannes
Le Frayère
Le Bosquet
Cannes La Bocca
Vieux Port
Port Pierre Canto
Mandelieu-La-Napoule
La Napoule
Aix/Marseille
Théoule-sur-Mer
Saint Raphael
Département du Var
A8
42
41
40

AXE 1

Action A

AXE 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Action A : Organiser l'accessibilité du territoire en créant des pôles d'échanges (ferrés ou routiers) aux entrées du territoire

Contexte & Objectifs : Les nombreuses voies ferrées présentes sur le territoire de la CACPL sont un atout majeur qu'il convient de valoriser au maximum. En effet, ces liaisons permettent de relier différents pôles tels que Grasse ou Nice et apportent des réponses pour les déplacements Domicile-Travail/Etudes. L'objectif est de rendre ces liaisons ferroviaires plus attractives pour réduire l'usage de la voiture particulière.

Apport de la concertation : Le réseau ferré est évoqué à travers l'intermodalité (besoin de correspondances efficaces) et non en termes de performance. A Théoule, les participants considèrent la LNPCA comme une opportunité pour densifier l'offre TER dans les gares intermédiaires

Porteur(s) :
Région, CACPL Lobbying,

Ville de Cannes

Partenaire(s) :
Lio, Etat, SNCF, Transdev

Sous Action A2

Améliorer la desserte et la compétitivité du réseau ferré pour réduire l'usage de la voiture

- Les phases 1 & 2 de la LNPCA (Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur) permettront de favoriser les longs échanges sur la Côte d'Azur, en train plutôt qu'en véhicules particuliers, et d'améliorer l'accessibilité du territoire tout en réduisant les impacts des voitures individuelles. La LNPCA prévoit sur le territoire la création de la nouvelle gare de Cannes-La Bocca, l'amélioration de la bifurcation Cannes-Grasse par une dénivellation et la création d'une 4ème voie à quai en gare de Cannes Centre.

Ce projet, engagé depuis de nombreuses années et dont l'enquête publique a eu lieu début 2022, devrait voir le jour à partir de 2026 (travaux de la phase 1) pour une mise en service à l'horizon 2035, soit après le PDM. Cependant, dans l'objectif de construire une vision globale future, son intégration dans les réflexions est tout à fait essentielle.

- La liaison ferroviaire entre Cannes et Nice est très fréquentée, notamment par les actifs. Le projet de LNPCA permettra d'augmenter le nombre la fréquence de desserte entre la CACPL et l'agglomération niçoise.
- Sur la liaison entre Cannes et Grasse, la LNPCA permettra d'augmenter la régularité et la fiabilité des circulations.

<u>Rôle de la CACPL</u>

→ Coordonner avec les territoires voisins concernés et la Région une amélioration de la desserte ferroviaires.

→ Engager une réflexion sur la ligne Cannes – Grasse et son intermodalité, dans le but potentiel d'augmenter sa fréquence notamment en heure de pointe afin d'être, pour les actifs, une alternative efficace à la voiture.

La CACPL est en position d'animateur sur cette action, envers l'exploitant et les autres territoires.

Indicateurs de suivi :

- Passagers supplémentaires dans les trains
- Évolution de la part modale Train et VP





Echelle



Temporalité



Coût

0 €

AXE 1

AXE 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Action B

Action B : Optimiser les échanges entre les réseaux et développer largement l'intermodalité sur le territoire

Contexte & Objectifs :
L'amélioration de la qualité de l'offre de transports figure parmi les objectifs principaux du PDM. Des horaires coordonnés entre les différents modes permettent de faciliter l'intermodalité par un gain de temps notable pour les usagers, l'objectif final étant d'améliorer la compétitivité par rapport à l'usage de la voiture particulière.

Apport de la concertation : Plusieurs habitants ont remonté le besoin d'assurer des correspondances efficaces, en insistant notamment sur la cohérence entre les horaires des derniers trains et derniers bus pour desservir le territoire de la CACPL depuis les gares (Théoule, Cannes Centre).

Porteur(s) :
CACPL, Régie Palm Bus

Partenaire(s) :
Région

Sous Action B1

Travailler sur les horaires permettant l'intermodalité (Train/Palm Bus, TER/TGV, Train/TAD, etc.)

→ Une réflexion est à mener sur la possibilité de proposer des horaires des transports facilitant l'intermodalité entre :

- Les trains et le réseau Palm Bus,
- Les TER et les TGV,
- Les trains et les transports à la demande,
- Etc.

Plusieurs solutions sont envisageables, allant de l'augmentation de la plage horaire de fonctionnement à la mise en place d'un service spécifique à l'arrivée de certains trains.

Une attention particulière peut être portée à l'intermodalité des derniers TER / TGV avec le réseau Palm Bus / TAD pour proposer un service adéquat. Pour cela, une concertation pourra être menée pour identifier les liaisons les plus importantes pour la mise en place de cette intermodalité (dans un premier temps) : par exemple les trains en lien avec Paris.

Indicateurs de suivi :

- Modification d'horaires, notamment en limite de plage d'exploitation
- Évolution des parts modales dans les déplacements
- Amélioration de la fréquentation des transports collectifs

Echelle



Temporalité



Coût

0 €

AXE 1

Action B

AXE 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Action B : Optimiser les échanges entre les réseaux et développer largement l'intermodalité sur le territoire

Contexte & Objectifs :
Les arrêts en transport collectif les plus structurants du périmètre (qu'ils soient ferroviaires ou sur les lignes Palm Express) nécessitent d'être valorisés, pour améliorer leur accessibilité et développer une stratégie urbaine adaptée. Apparue récemment, la notion de **DIVAT** permet de mieux comprendre l'enjeu et les actions à mettre en place.

Apport de la concertation :
Les DIVAT à proprement parler ne sont pas évoqués (peu connus) mais la nécessité d'améliorer l'intermodalité est un des principaux sujets de discussion.

Porteur(s) :
Communes

Partenaire(s) :
CACPL, Département, Région, CAPG

Sous Action B2

Renforcer les pôles existants et créer des DIVAT notamment sur l'axe Cannes - Grasse

Les **DIVAT** (**Disques de Valorisation des Axes de Transport**) sont des disques de 500 mètres de rayon autour des principales gares et stations structurantes de transports collectifs. Ce rayon correspond à une accessibilité aux stations de transports collectifs en moins de 10 minutes à pied.

L'objectif des DIVAT est de valoriser le potentiel foncier à proximité immédiate de ces principaux arrêts en réfléchissant à des aménagements ou projets urbains fonctionnels, mixtes et denses permettant d'améliorer leur accessibilité. Ils consistent principalement en :

- Développer une stratégie foncière adaptée,
- Développer une stratégie urbaine d'ensemble,

Ces deux points figurent dans le SCOT

- Améliorer l'offre et le service des transports collectifs,
- Favoriser les modes de déplacements à pied (dans un rayon de 500m) et à vélo (dans un rayon de 2 à 5 km) depuis et vers les stations de transports collectifs,
- Adapter le stationnement des VP en le limitant et en le réglementant.
- Mettre en place des stationnements pour les vélos au niveau des arrêts.
- Mettre en place une signalétique multimodale sur les points d'intérêts à proximité du point d'arrêt.

→ L'action consiste à renforcer les pôles existants notamment au niveau des P+R du Palm Express et à créer des DIVAT sur les principales gares internes et à proximité du territoire : Gares du Bosquet, de La Frayère, de Ranguin, de Théoule-sur-Mer, de Mandelieu-la-Napoule. (Celles de la Bocca et de Cannes centre étant déjà considérées comme aménagées ou en projet).

→ Au total, une vingtaine de points d'arrêt ont été identifiés comme stratégiques sur le territoire



Indicateurs de suivi :

- Nombre de DIVAT identifiés aménagés.
- Pour chaque point réponse aux objectifs listés précédemment.

Echelle



Temporalité



Coût

5 000 000 €
Communes

AXE 1

AXE 1 – Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Ville	Divat Identifiés
Cannes	Les différentes gares Hôtel de Ville Marché de la Bocca Pôle universitaire / Bastide Rouge
Le Cannet	Bas Campon Le Cannet – Rocheville Les Fades Hôtel de Ville/ Le Cannet Centre
Mandelieu	Mandelieu Centre / Gare Routière La Napoule / gare SNCF
Mougins	Val de Mougins / Tournamy Blanchisserie Font de l'Orme
Théoule-sur-Mer	Théoule Mairie Théoule Gare

AXE 1

AXE 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Action C

Action C : Améliorer l'accessibilité routière

Contexte & Objectifs : L'échangeur 41 connait des saturations importantes aux heures de pointes avec tout particulièrement l'accès au rond point des Tourrades qui est fortement saturé. Afin d'améliorer le fonctionnement de la zone, il est prévu de créer une bretelle depuis la zone commerciale qui permettra l'accès à l'A8 vers Nice sans emprunter les giratoires de l'échangeur.

Apport de la concertation :
Non évoqué.

Porteur(s) :
ESCOTA, Ville de Cannes

Partenaire(s) :
Département, Etat, CACPL

Sous Action C1

Créer la bretelle des Tourrades vers l'A8

→ Finaliser la réalisation de la bretelle des Tourrades, permettant de fluidifier le trafic dans le secteur (> 30 000 véh./j), en sortie de la zone commerciale.

→ Le projet de création de la bretelle des Tourrades a été ralenti pendant longtemps. Aujourd'hui, le montage du projet est finalisé et la réalisation de cette bretelle est programmée, permettant de désengorger le giratoire des Tourrades saturé aux heures de pointe.

→ Horizon livraison au 1er trimestre 2025, début des travaux en juin 2022

Indicateurs de suivi :

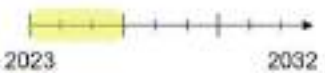
- Réalisation de la bretelle
- Fluidification du réseau viaire du secteur



Echelle



Temporalité



Coût

18 000 000 €

Réparti entre les financeurs

AXE 1

AXE 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Action C

Action C : Améliorer l'accessibilité routière

Contexte & Objectifs :
Le réseau viaire actuel manque de hiérarchisation pour permettre de réduire les flux sur certaines voiries non dimensionnées pour et les phénomènes de shunt, en les rabattant plutôt sur des axes plus importants. Ce manque de hiérarchisation impacte directement les habitants (bruits, pollution).

Apport de la concertation :
Non évoqué.

Porteur(s) :
CACPL, Communes

Partenaire(s) :
Département

Sous Action C2

Proposer une hiérarchisation du réseau et y associer des principes d'aménagement

La hiérarchisation du réseau viaire est un levier utilisé sur de nombreux périmètres afin de permettre d'homogénéiser les aménagements et la lisibilité des usagers. Elle permet en effet de réduire les flux sur certaines voiries non dimensionnées en conséquence, et les phénomènes de shunt, en rabattant les véhicules sur des axes plus importants et où les nuisances (bruit, pollution) sont moins impactantes pour les habitants.

→ Hiérarchiser le réseau viaire et y associer des principes d'aménagement :

- Créer une instance en charge de la hiérarchisation,
- Créer des documents (cartographies, manuels) permettant d'éclaircir, inscrire noir sur blanc et transmettre aux acteurs les principes d'aménagement correspondant à la hiérarchisation,

Cette action est en lien direct avec la création des boulevards urbains multimodaux sur certains axes fortement empruntés (Axe 2 action D4),

Indicateurs de suivi :

- Création d'une cartographie de hiérarchisation
- Création d'un manuel de principes d'aménagements à diffuser aux acteurs concernés



Echelle



Temporalité



Coût

120 000 €
CACPL

AXE 1

Action D

AXE 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Action D : Poursuivre le développement et l'amélioration du réseau urbain de transports en commun Palm Bus

Contexte & Objectifs :

Le réseau Palm Bus est un réseau en forte évolution, qui s'adapte chaque année pour proposer un service plus qualitatif sur le territoire.
Plusieurs pistes d'améliorations réalisables à court ou moyen terme sont proposées.

Apport de la concertation : Les habitants et usagers sont de manière générale satisfaits du service proposé. La concertation a permis de lister quelques remarques précises d'usagers qui sont reprises dans cette action en tant que pistes d'amélioration.

Porteur(s) :
CACPL, Régie Palm Bus

Partenaire(s) :
Communes

Sous Action D1

Améliorer le fonctionnement du réseau Palm Bus en adaptant et renforçant l'offre

→ Conserver une approche « bouquet de services » afin de proposer des réponses adaptées à l'hétérogénéité du territoire.

→ Poursuivre le développement selon le schéma : Organisation des lignes régulières et TAD en rabattement vers le TCSP.

→ Renforcer les liaisons et la cohérence avec les territoires voisins : Transport en Commun en Site Propre (TCSP) en lien avec Mouans-Sartoux, Création d'un Syndicat Mixte avec le Pays de Grasse, Liaison avec le Var, Lignes scolaires.

→ Retravailler les horaires du dimanche.

→ Renforcer la desserte du littoral en période estivale, mais aussi en hiver :

- L'été en rabattement vers les « Parkings Plages », comme c'est le cas à Mandelieu-la-Napoule avec la navette MimoPlage,
- Étudier la possibilité de circuler sur le boulevard du Midi mis en aire piétonne en période estivale,
- Augmenter la fréquence de la desserte le long du littoral et du littoral depuis les terres.

→ Réfléchir à la possibilité d'améliorer légèrement le cadencement sur certains grands axes, notamment entre les différentes lignes grâce à de la gestion de carrefours par exemple.

→ Faire évoluer l'offre minimale sur les quartiers les moins desservis, pour la rendre plus facile à utiliser (TAD) : l'hétérogénéité du territoire limite la desserte de certaines zones spécifiques. L'objectif est de réduire les inégalités en faisant évoluer l'offre minimale des transports collectifs dans les quartiers les moins desservis.

Le chiffrage comprend une augmentation 7% du total de km parcourus dans l'échéance du PDM hors renforcement de la ligne Palm Express

Indicateurs de suivi :

- Fréquentation des lignes
- Recettes
- Ratio V/K
- Ration Recette/Voyageur
- Nombre de véhicules
- Km parcourus et fréquence

Détail des coûts

- Investissement réseau : 6 M d'€
- Renforcement offre Palm Express : 15 M d'€

PALM BUS



Echelle



Temporalité



Coût

21 000 000 €
CACPL

AXE 1

Action D

AXE 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Action D : Poursuivre le développement et l'amélioration du réseau urbain de transports en commun Palm Bus

Contexte & Objectifs :
Le Palm Express est un atout important pour le territoire, il desservira à terme 80 000 habitants et 30 000 emplois du territoire. Les aménagements de sites propres réalisés permettent de construire des lignes de transports collectifs à haut niveau de service avec une meilleure vitesse commerciale et fiabilité.

Apport de la concertation : Un questionnement est émis quant à la desserte dite « Express » du Palm Express A au niveau de La Bocca où les arrêts sont très fréquents. L'information voyageur est aussi un point d'amélioration évoqué ; certains panneaux actuels ne semblent pas fonctionner.

Porteur(s) :
CACPL

Partenaire(s) :
Etat, communes, CAPG

Sous Action D2

Poursuivre le développement du Palm Express comme structure du réseau par le prolongement du BHNS

→ Poursuivre le développement du Palm Express en prolongeant le BHNS notamment vers Mouans-Sartoux et Mandelieu-la-Napoule :

- Prolongement des sites propres vers Mouans-Sartoux et connexion avec la CAPG
- Prolongement vers Mandelieu- La Napoule
- Restructuration des lignes en trois Palm Express : A, B et C

Le projet d'extension a été sélectionné dans le cadre du dernier appel à projets sur les transports collectifs et bénéficie d'une subvention de l'Etat de 1,33 M d'€

Indicateurs de suivi :

- Nombre de kilomètres de site propre créés
- Temps de parcours gagné entre Cannes et Mouans-Sartoux
- Fréquentation des lignes Palm Express
- Recettes
- Ratio V/K
- Ration Recette/Voyageur
- Nombre de véhicules
- Km annuels et fréquence



Echelle



Temporalité



Coût

38 700 000 €
CACPL

AXE 1

Action D

AXE 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Action D : Poursuivre le développement et l'amélioration du réseau urbain de transports en commun Palm Bus

Contexte & Objectifs :
Le développement du Palm Express, notamment au niveau de la desserte des points d'entrée du territoire, implique la création d'une offre de stationnement. Le TCSP deviendrait ainsi la solution privilégiée afin de pénétrer sur le territoire.

Apport de la concertation : Le développement des P+R pour limiter les véhicules dans les cœurs de villes est évoqué à plusieurs reprises en lien notamment avec l'information en temps réel disponible et la réservation de places pour faciliter leur utilisation.

Porteur(s) :
CACPL

Partenaire(s) :
CAPG, communes, Département

Sous Action D3

Poursuivre le développement du Palm Express comme structure du réseau par la réalisation de P+R et l'amélioration du rabattement VP

Le développement de parkings relais, en lien avec la nouvelle définition de la ligne BHNS et son extension, est en cours. 9 nouveaux parkings-relais sont prévus autour des arrêts structurants des lignes Express et à proximité immédiate des grands axes routiers, afin de favoriser le rabattement depuis les entrées de villes vers les transports en commun.

L'intégration d'un stationnement vélos sécurisé est nécessaire au niveau de tous les futurs P+R.

→ L'action comprend la réalisation d'un total de 1 200 places de stationnement à l'horizon du PDM et du projet d'extension des lignes BHNS pour les 9 parkings relais :

- Les Tourrades
- Bastide Rouge 1
- Bastide Rouge 2
- La blanchisserie
- Gare Routière Mandelieu
- Rocheville
- Tournamy
- Les fades
- Le campon

Le chiffrage réalisé est celui proposé dans l'appel à projet, soit 9M d'€ hors acquisitions foncières



Indicateurs de suivi :

- Nombre de places créées
- Nombre de stationnements vélos
- Taux de remplissage des stationnements

Echelle



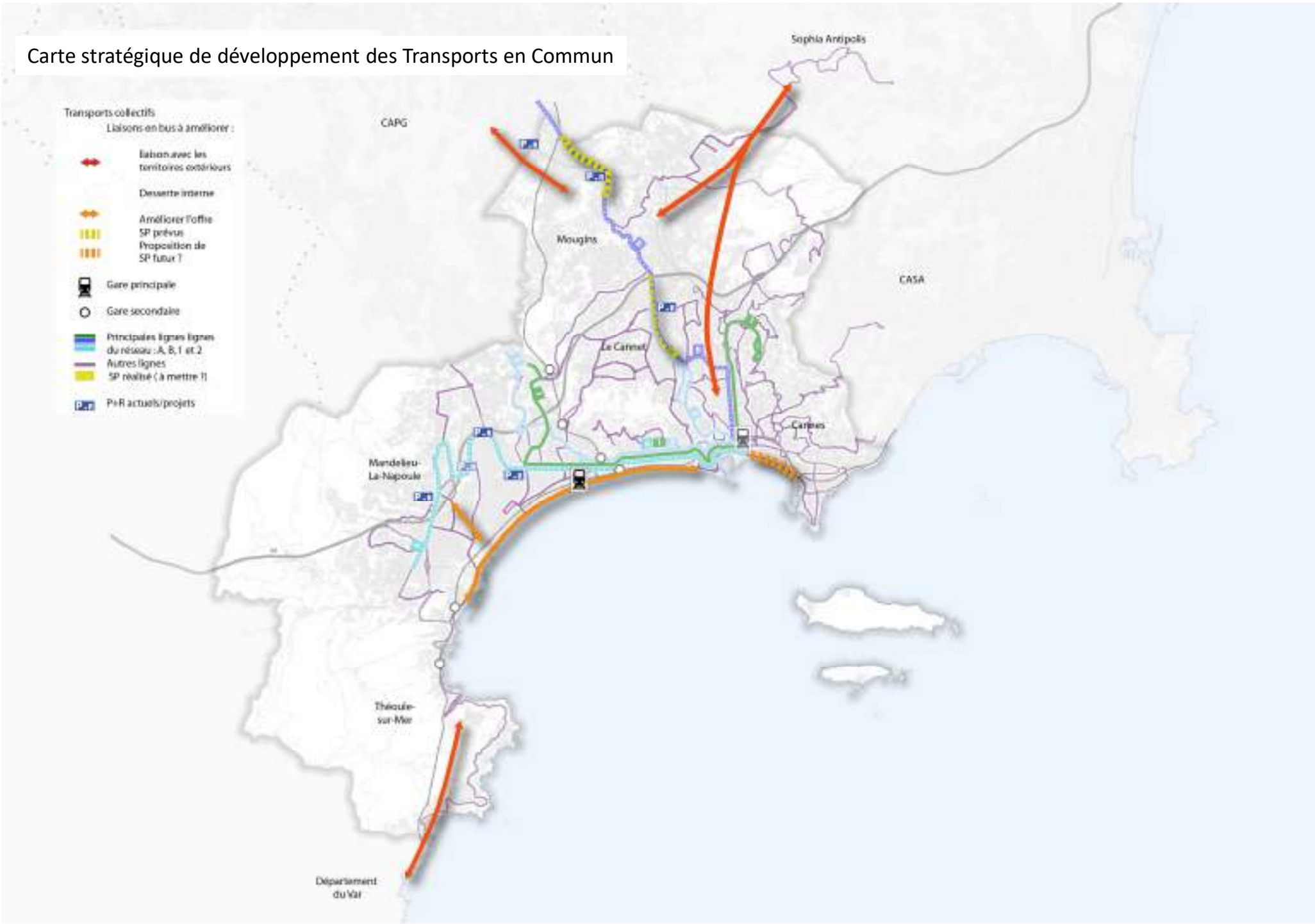
Temporalité



Coût

9 600 000 €
CACPL

Carte stratégique de développement des Transports en Commun



AXE 1

AXE 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Action E

Action E : Relocaliser et/ou rationnaliser l'offre de stationnement pour fluidifier les centres-villes

Contexte & Objectifs :
Afin d'améliorer l'accessibilité du territoire tout en limitant les impacts toujours plus importants dans les centres urbains, le développement de parkings stratégiques mutualisés aux entrées du territoire permettrait de conserver les véhicules hors des zones les plus urbaines.

Apport de la concertation : Développer une application permettant de mutualiser les places de parkings privées et publiques est proposé. Est évoqué aussi le fait de proposer des parkings hors des centres villes pour ne pas attirer trop de véhicules au plus près des habitants

Porteur(s) :
CACPL, ESCOTA, Département

Partenaire(s) :
Communes

Sous Action E1

Repenser des parkings stratégiques mutualisés aux entrées du territoire

La création de parkings mutualisés stratégiques aux entrées du territoire permettra de relocaliser des places actuellement présentes à proximité des centres villes du territoire (idéalement et prioritairement sur voirie afin de récupérer de la place dans l'espace public) hors des centres urbains. Un service adéquat (vélos libre service, liaison par bus etc.) ainsi qu'une tarification attractive (en opposition à la tarification du centre-ville) doivent être mis en place afin de proposer une alternative crédible à l'accès 100% voiture.

L'établissement d'un schéma d'accessibilité (Axe 1 Action A1) permettra de définir plus précisément la localisation la plus propice pour implanter des parking mutualisés et leur mode de fonctionnement (mutualisation avec les P+R en réflexion, disponibilité des terrains, possibilité de mutualiser avec des entreprises/concessionnaires présents sur un périmètre etc.).

Une forte communication sur la mise en place d'un tel dispositif est nécessaire pour permettre son acceptation (qui peut être difficile dans un premier temps, mais qui sera bénéfique dans un second) et son respect.

→ Repenser des parkings stratégiques mutualisés aux entrées du territoire : objectif de suppression de 200 places de stationnement sur voirie du centre-ville de Cannes pour les recréer en entrée du territoire.

La carte des entrées du territoire (axe 1 Action A1) donne une première approche des différentes entrées (notamment routières) où une réflexion serait intéressante. Certains des sites sont actuellement en cours d'étude avec Escota.

Indicateurs de suivi :

- Réalisation de parkings mutualisés
- Suppression de places sur voirie sur les centres-villes des différentes communes repositionnées à l'extérieur des centres urbains

Echelle



Temporalité



Coût

2 800 000 €
CACPL

AXE 1

AXE 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Action E

Action E : Relocaliser et/ou rationnaliser l'offre de stationnement pour fluidifier les centres-villes

Contexte & Objectifs :
Pour favoriser l'usage des transports en commun dans les zones les mieux desservies, les autorités publiques peuvent agir sur la norme du PLU qui donne le nombre de places de stationnement par nouveau logement créé. En réduisant celle-ci, les usagers auraient moins de facilité à stationner leur véhicule et privilégieraient l'usage des transports collectifs.

Apport de la concertation : Ce sujet a fait débat, les habitants n'étant pas tous en accord sur ce point, certains souhaitant plus de places pour se garer chez eux, d'autres souhaitant limiter les véhicules dans les centres urbains.

Porteur(s) :
Communes

Partenaire(s) :
Bailleurs, CACPL

Sous Action E2

Ouvrir la réflexion sur le ratio de nombre de stationnements par nouveau logement créé dans les PLU en centres villes et proche des zones bien desservies par les transports en commun

→ L'équipement des ménages en nombre de véhicules n'a cessé d'augmenter ces dernières années avec aujourd'hui des moyennes supérieures à 1 véhicule / ménages. Aujourd'hui une part significative de cette offre privée occupe l'espace public au détriment des modes actifs ou de la qualité de l'espace public.

→ L'objectif dans le cadre du PDM est d'arriver à un meilleur partage de l'espace public entre les modes pour favoriser les différentes mobilités.

→ Pour cela, lors des modifications des PLU, les communes devront se rapprocher de la CAPCL pour veiller à l'adéquation des règlements avec les enjeux de mobilité et également avec l'offre de mobilité autour du projet.

→ Réétudier les normes de stationnement du PLU en centre-ville et à proximité des zones bien desservies par les transports en commun.

- Limiter les normes dans le cœur des communes de Cannes et Mandelieu (hyper centre) qui sont très bien desservis par les transports collectifs et par les aménagements urbains, ainsi qu'autour des DIVAT identifiés à l'action B2 du présent axe. Possibilité d'intégrer des plafonds dans les réglementations existantes,
- D'une manière plus large, créer un couloir de 500m autour de l'axe du Palm Express sur lequel les planchers peuvent être abaissés,
- Introduire la possibilité de réduire l'offre de stationnement dans le cadre de mise en œuvre de stationnements mutualisés,
- Sur les zones où une pression particulière est identifiée, inclure des normes de stationnement des deux roues motorisés.

→ Un temps de travail entre les services d'urbanisme des différentes communes et la CACPL devra avoir lieu pour définir quelles seront les homogénéisations des règlements mises en œuvre.

	PLU actuel Cannes
Logement	1 pl /45m² de SDP max 4 pl/lgt. 1 pl visiteur/5 logts
Bureau	1 pl/35m² SDP
Commerce / Restauration	1 pl 30/m²
Hébergement Hôtelier	1 pl 45m² SDP(réduit à 1pl/80m² si à moins 200m axe transport collectif).

Indicateurs de suivi :

- Réalisation des réservations au PLU

Echelle



Temporalité



Coût

0 €

AXE 1

AXE 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Action F

Action F : Améliorer la logistique urbaine pour un territoire plus accessible et plus agréable

Contexte & Objectifs : La réglementation concernant les livraisons de marchandises est disparate (ou inexistante) sur les communes et souvent peu lisible, ce qui rend les itinéraires complexes, non anticipables et génère alors de la congestion et des augmentations de kilomètres parcourus, sources de nuisances. L'homogénéisation et la simplification de la réglementation des livraisons sur le territoire est nécessaire.

Apport de la concertation : La logistique urbaine a été principalement abordée par les modes de livraison plus propres. Des participants ont également exprimé le souhait de créer des plateformes logistiques, de modifier les horaires de livraison ou encore d'augmenter le nombre de points relais.

Porteur(s) :
CACPL / Villes

Partenaire(s) :
Bureau d'études, CEREMA, Région

Donner une cohérence globale à la logistique en la rendant lisible

→ **Articuler les réglementations pour une meilleure lisibilité (1)**

- Recenser les réglementations, les cartographier et contrôler leur cohérence.
- Travailler de façon collégiale avec les communes pour simplifier et articuler les réglementations afin de permettre une cohérence globale et une bonne mise en œuvre.
- Se faire assister par une AMO.
- Concevoir la réglementation logistique dans une perspective de « ligne verte » de la logistique urbaine.
- Etudier le fonctionnement global (marchandises / personnes).
- Jalonner les itinéraires.

→ **Concerter en continu pour fédérer (2)**

Une instance de concertation unique permet de débattre de l'ensemble des problématiques liées à la logistique urbaine sans que les multiples questions se diluent au sein de services différents. Elle peut aussi prendre la mesure des problématiques liées à la logistique urbaine et fournir des réponses connectées à l'ensemble des organisations urbaines. La mise en œuvre d'une concertation au long cours permet de faire évoluer le processus de performance de la logistique urbaine.

La logistique urbaine est un secteur transverse qui concerne de nombreux acteurs : collectivités locales, transporteurs, commerçants, grossistes, etc. Afin de mettre en place des orientations pour le territoire, il est nécessaire de **mettre en œuvre une instance de concertation** permettrait l'échange et la prise en compte des propositions des acteurs. Cette instance pourrait se réunir régulièrement, par exemple trimestriellement. Il est indispensable qu'un référent local puisse animer la démarche et les différentes actions. L'assistance par une AMO semble nécessaire.

→ **Penser la logistique inverse (3)**

Certaines filières nécessitent une analyse plus fine et la mise en œuvre de solutions d'optimisation afin de réduire les flux. Il s'agit aussi d'expérimenter des pratiques nouvelles de fonctionnement.

- Il s'agit de **mettre en œuvre sur le territoire des expérimentations pertinentes**, avec l'aide des communes, puis d'en évaluer les impacts. La filière déchets, l'une des plus impactantes en logistique urbaine, peut accompagner le projet d'hydrogène porté par les transports collectifs.
- Il s'agit de penser systématiquement la logistique inverse et de l'inclure dans les conditions d'approvisionnement : gestion des cartons, des déchets recyclables, etc…

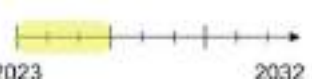
3 filières pourraient être envisagées pour systématiser la logistique inverse. Ce travail est actuellement initié sur différentes lieux notamment en lien avec les plages privées et les congrès.

Une étude de faisabilité avec les iles pourraient également être envisagée.

Echelle



Temporalité



Coût

770 000 €
Communes

AXE 1

Action F

AXE 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

→ **Les livraisons tôt le matin ou tard le soir permettent de désengorger l'espace public. Les contraintes, notamment le bruit généré, nécessitent des expérimentations au plan local (4)**

Les livraisons en horaire décalé permettent de désengorger les voiries en journée. Mais elles nécessitent une présence du destinataire ou une livraison en sas et surtout une gestion de la chaîne du bruit, notamment en milieu urbain dense. Il s'agit toutefois d'une des solutions les plus pertinentes pour réduire l'impact environnemental.

Les technologies de livraison en l'absence du destinataire (par exemple interphone connecté) se développent et pourraient faciliter ces modifications d'organisation.

A Cannes, cette démarche est déjà existante avant 10h et après 19h30. Certaines activités sont concernées par les livraisons nocturnes.

- L'action consiste à mettre en place un AAP avec expérimentation, à le suivre et à l'évaluer.

→ **Concevoir la logistique pour les artisans (5)**

Les livraisons pour les artisans sont souvent contraintes par le temps et les besoins de matériaux sont nombreux au cours d'une journée, ce qui nécessite de nombreux aller-retours posant alors des problèmes d'encombrement de la voirie.

Faciliter l'acheminement des matériaux et/ou leur stockage vise à diminuer les kilomètres parcourus, la congestion et les difficultés de stationnement.

- Mettre en œuvre des études pour recenser les espaces fonciers disponibles
- Trouver les filières les plus adaptées : ports par exemple.

Indicateurs de suivi :

(1)
- Respect de la réglementation
- Congestion de la voirie

(2)
- Evolution des besoins logistiques et capacité à y répondre

(3)
- Tonnage des déchets

(4)
- Nombre de points de vente concernés
- Impact environnemental

(5)
- Stationnement en double-file
- Part des véhicules d'artisans



Détail du coût par sous actions
1 : 40 000 €
2 : 300 000 €
3 : 300 000€
4 : 30 000 €
5 : 100 000 €

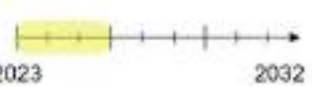
Porteur(s) :
CACPL / Villes

Partenaire(s) :
Bureau d'études

Echelle



Temporalité



Coût

770 000 €

Communes

AXE 1

Action G

AXE 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Action G : Réglementer l'urbanisation en relation avec la mobilité

Contexte & Objectifs :
Le territoire de la CACPL est constitué de secteurs très denses vers le littoral et un peu moins denses à l'intérieur des terres. La proximité directe de nouveaux projets de développement urbain avec le réseau de transport collectif (PalmBus/Réseau ferroviaire) contribuera à limiter les déplacements VP et les nuisances qu'ils impliquent.

Apport de la concertation : Le développement d'une urbanisation facilitant les déplacements à pied ou en TC, l'adaptation de l'urbanisation à la réalité du trafic généré, le développement d'espaces de coworking, la création d'écoles le long de l'axe et sont souhaités.

Porteur(s) :
Communes

Partenaire(s) :
CACPL, Promoteurs immobiliers

Axer le développement urbain de manière prioritaire autour des gares et du réseau structurant de TCSP

En lien avec l'articulation entre les axes de transport en commun et l'urbanisme intégré au SCOT, le PDM reprend l'identification du potentiel de densification urbaine entre les projets urbains et les axes forts de transports collectifs.

Enjeux

→ Créer des partenariats : Entreprises ? Promoteurs ? Equipes communales ?

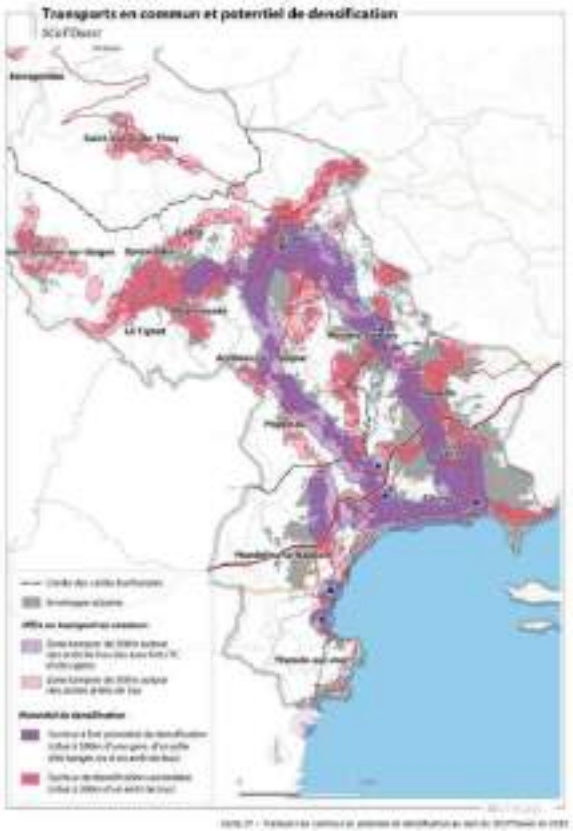
→ Réfléchir à la création d'un contrat d'axe, favorisant le développement de nouveaux aménagements autour des infrastructures de transports en commun.

→ Faire en sorte que les questions relatives à la mobilité soient prises en compte dans l'ensemble des projets et ce dès leur lancement.

→ Faire le lien avec les nombres de stationnements des PLU

Indicateurs de suivi :

- Nombre de projets réalisés avec prise en compte des mobilités très en amont
- Nombre de sollicitations par les bureaux d'études/promoteurs d'informations relatives aux déplacements



Echelle



Temporalité



Coût

100 000 €
Communes

AXE 1

Action H

AXE 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Action H : Rendre le territoire accessible à tous

Contexte & Objectifs : L'accessibilité aux transports en commun, obligation règlementaire, est un enjeu majeur pour le territoire de la CACPL, dont la population est plutôt vieillissante. Certains arrêts du réseau Palm Bus ne répondent pas encore totalement aux normes d'accessibilité, notamment PMR.

Apport de la concertation :
Les problématiques d'accessibilité sont relevées par des habitants qui souhaitent s'assurer de la prise en compte de cette question pour les arrêts et la nouvelle flotte de bus.

Porteur(s) :
CACPL, Communes

Partenaire(s) :
Région

Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus et de la nouvelle flotte

→ Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus notamment sur les arrêts prioritaires au sens du schéma directeur d'Accessibilité

→ Rendre la nouvelle flotte de transports en commun accessible à tous.



Détail du coût :

- Mise en accessibilité d'un arrêt : 25 000 € / arrêt,
- Sur les 4 prochaines années, mise en accessibilité de 10 arrêts par an.

Indicateurs de suivi :

- Nombre d'arrêts réaménagés pour les rendre accessibles à tous
- Part des arrêts du réseau accessibles à tous



Echelle



Temporalité



Coût

1 000 000 €

CACPL arrêts
Communes abords

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNTE D'AGGLOMERATION CANNES PAYS DE LERINS

Les trois axes du PDM

- Axe 1 : Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire
- **Axe 2 : Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers**
- Axe 3 : Un territoire connecté et décarboné : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Liste des Actions – Axe 2

Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Action A : **Développer un réseau modes doux structuré, efficace et lisible**
Action B : **Simplifier l'accessibilité et promouvoir l'usage des modes doux**
Action C : **Résorber les coupures du territoire en créant des perméabilités / liaisons modes doux**
Action D : **Mieux répartir l'espace public pour donner plus de place aux autres modes que la voiture**
Action E : **Réduire l'accidentologie et développer le savoir vivre**
Action F : **Accompagner la démarche de zone à faibles émissions**
Action G : **Améliorer la logistique urbaine pour réduire son impact sur la vie des habitants tout en la légitimant comme une activité essentielle**

CANNES PAYS DE LÉRINS

INGÉROP inventons demain inddigo Nicaya

AXE 2

AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Action A

Action A : Développer un réseau modes doux structuré, efficace et lisible

Contexte & Objectifs : La part modale de la marche à pied est importante sur la CACPL. Conserver une part modale de la marche à pied forte est un enjeu du PDM. En outre, la pratique régulière de la marche est un enjeu fort de santé publique. Continuer à sécuriser les piétons et aménager la voirie pour l'adapter à tous doit permettre de maintenir cette part modale forte.

Apport de la concertation : De manière générale, les habitants se sont beaucoup exprimés en faveur du développement des modes actifs et sur la nécessité de mettre en place un réseau cyclable et piéton continu et sécurisé, communal et intercommunal.

Porteur(s) :
Communes

Partenaire(s) :
CACPL, Associations PMR, CASA, CAPG

Sous Action A1

Travailler sur les réseaux et les continuités des cheminements piétons

L'action repose sur l'amélioration du réseau piéton existant notamment en résorbant les discontinuités piétonnes et en améliorant l'accessibilité PMR. La sécurité est au cœur des préoccupations notamment en zones interurbaines particulièrement contraintes.
L'objectif visé est de réaliser 10 km d'aménagement par an, comprenant trottoirs, végétalisation et dispositifs d'accessibilité.
Ces dernières années, les différentes communes ont initié un travail sur les continuités et la sécurité des aménagements piétons, sur le réaménagement de chemins communaux, comme le sentier littoral accessible sur Théoule.
Les leviers pour améliorer la marche sur le territoire :

→ Evaluer la qualité du réseau piéton existant et l'améliorer :
- Résorber les empiètements sur les espaces réservés aux piétons (terrasses, étalages, ….)
- Evaluer le stationnement gênant des véhicules sur les trottoirs (recensement sur la plateforme collaborative Vigilo) et résorber les dysfonctionnements.
- Implanter stratégiquement des aménagements améliorant le confort des piétons (bancs, toilettes, distributeurs d'eau potable, lieux de sociabilité).
- S'appuyer sur les chemins ruraux, sentiers communaux existants pour proposer des continuités apaisées.

→ Analyser la qualité d'aménagement des zones à circulation apaisée existantes et la compréhension de ces aménagements par les usagers. Par exemple, pour assurer un fonctionnement optimal, une zone de rencontre doit être dépourvue de stationnement, de trottoirs.

→ Améliorer l'accessibilité piétonne, sur un périmètre de 500m autour des établissements scolaires pour favoriser les déplacements domicile-école et favoriser les déplacements quotidiens des plus jeunes à pied.

→ Etendre le réseau piéton prioritairement en connexion avec les pôles générateurs de déplacements du territoire.

→ Limiter la vitesse de circulation des véhicules pour améliorer la sécurité des piétons notamment en zones interurbaines.

→ Mettre en place une signalétique piétonne claire (indiquant les temps de trajets par exemple) aux endroits stratégiques.

Indicateurs de suivi :

- Linéaire d'aménagement réalisé chaque année
- Projets engagés sur l'année suivante

Echelle



Temporalité



Coût

20 M d'€

Communes

Sous Action A1

La ville de Cannes a élaboré un Plan des pistes de jogging et de randonnée. Au total, ce sont 16 itinéraires identifiés pour la pratique de la course à pied ou de la randonnée qui sont matérialisés au sol par des clous de voirie, pour une distance globale supérieure à 60 kilomètres. Pour chaque piste, le plan donne divers indicateurs de distance, de difficulté et de qualité des équipements empruntés.
Cette initiative qui permet de valoriser les pratiques piétonnes et d'identifier des parcours bien aménagés pourrait être étendue aux autres communes.



Projet en cours des allées de la liberté
Esplanade piétonne

Plan des pistes de jogging et randonnées – Ville de Cannes











AXE 2

AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Action A

Action A : Développer un réseau modes doux structuré, efficace et lisible

Contexte & Objectifs :
Les communes réalisent des aménagements cyclables sur leur voirie. Cependant le diagnostic a mis en avant les problématiques de continuités de ces réalisations. **Pour développer la pratique vélo, il est donc nécessaire d'avoir un schéma directeur cohérent à l'échelle de la CACPL et du Pôle Métropolitain,** et de réaliser ensuite un réseau continu et structuré d'aménagements cyclables.

Apport de la concertation : De manière générale, les habitants se sont beaucoup exprimés sur la nécessité de mettre en place un réseau cyclable continu, sécurisé et de qualité. Différents points durs sont relevés ainsi que la nécessité de liens avec la CASA et la CAPG.

Porteur(s) :
CACPL, Communes, Département

Partenaire(s) :
Département, Pôle Métropolitain, associations de cyclistes

Sous Action A2

Réaliser un schéma directeur d'itinéraires cyclables et construire un réseau structuré d'aménagements cyclables

La réalisation d'un **schéma directeur d'itinéraires cyclables** doit permettre de desservir des grandes et petites centralités mais aussi des zones d'activités. Cette étude permettra à la CACPL de :

- Mutualiser les différents plans cyclables en cours ou réalisés sur les communes (Plan vélo Le Cannet, Maillage cyclable Mougins, Plan vélo Cannes) dans l'objectif de créer un plan global concerté plus cohérent à l'échelle du territoire,
- Construire un réseau cyclable permettant de relier les principaux pôles générateurs de déplacements du territoire et d'assurer une connexion aux territoires voisins en lien avec les projets du département.
- Qualifier les aménagements cyclables en fonction des usages (déplacements du quotidien, sportifs, loisirs ou touristiques par exemple),
- Intégrer le développement des EDPM (Engins de Déplacements Personnel Motorisé) dans cette réflexion globale,
- Définir un mode opératoire permettant de réaliser des aménagements cyclables qualitatifs (définition d'un référentiel d'aménagement cyclable permettant d'homogénéiser les pratiques, de proposer des aménagements adaptés aux contraintes du territoire) et d'avoir une bonne sécurisation des traversées de carrefours,
- Identifier les services complémentaires à l'infrastructure (déploiement du stationnement des vélos, du jalonnement, de services dédiés aux cyclistes notamment, définition des modalités d'entretien du réseau cyclable),
- Mettre en œuvre un plan de communication adapté,
- Définir une politique cyclable à cinq ans ainsi que des objectifs de reports modaux,
- Intégrer les associations cyclistes et autres instances (et/ou usagers) dès le début de la réflexion.

Recommandations :

1. Poursuivre les travaux en cours sur les liaisons cyclables déjà identifiées sur le réseau majeur.
2. Tirer parti de la contribution des cyclistes du territoire dans le cadre du baromètre des villes cyclables. La carte recense les liaisons prioritaires selon les usagers (128 contributeurs sur le territoire) et précise l'effectif de demandes par tronçon. Parlons-Vélo - Carto (parlons-velo.fr)
3. Compléter ce recensement par une concertation durant l'étude du schéma directeur cyclable.

Indicateurs de suivi :

- Linéaire d'aménagement réalisé chaque année
- Projets engagés sur l'année suivante
- Points de comptages spécifiques aux cycles

Echelle



Temporalité

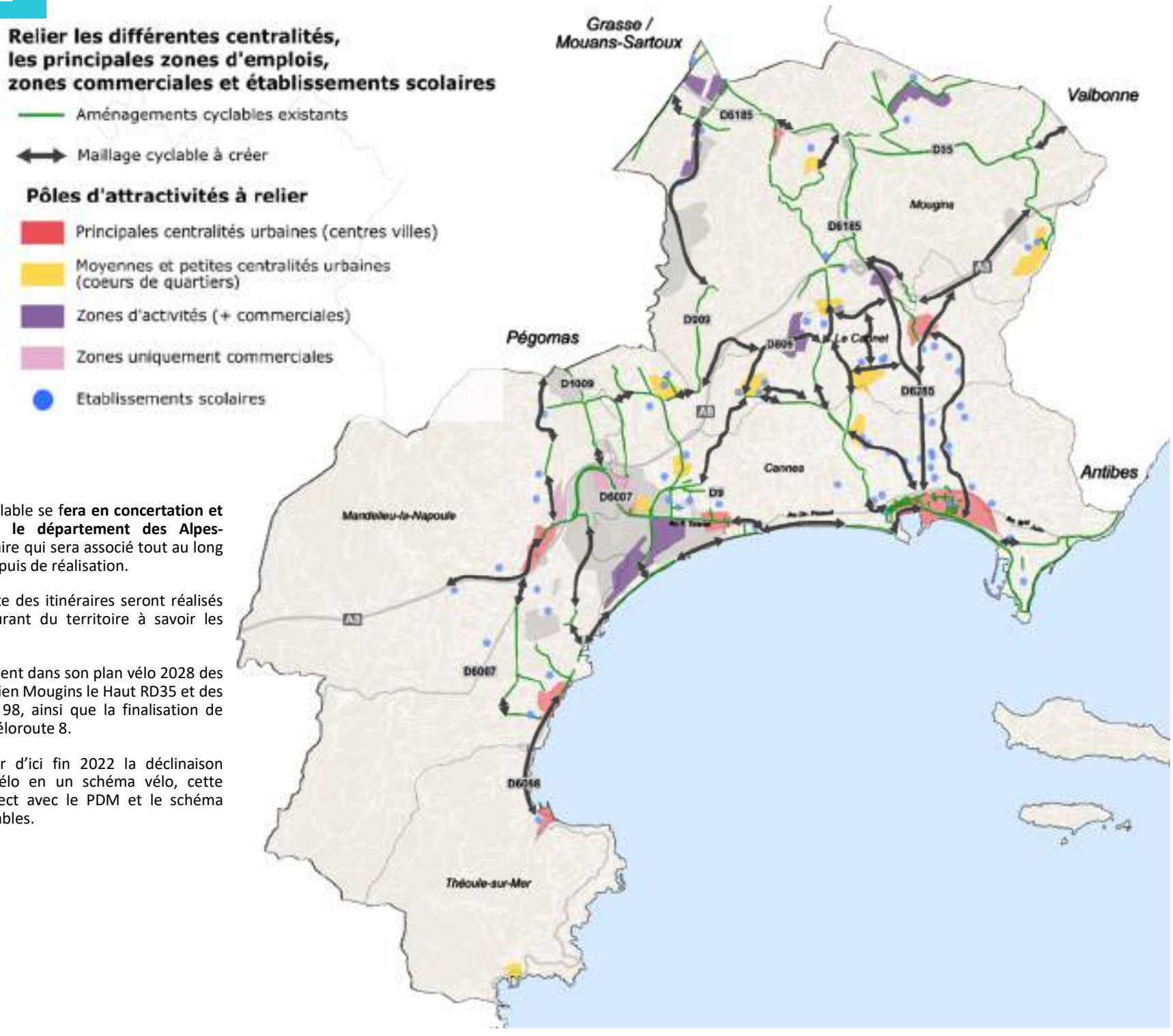


Coût

19 M d'€

Schéma CACPL
Aménagements : Communes et CACPL sur axe BHNS d'intérêt communautaire

Sous Action A2



La construction du réseau cyclable se f**era en concertation et coordination continue avec le département des Alpes-Maritimes qui** est un partenaire qui sera associé tout au long de la démarche d'élaboration puis de réalisation.

En effet une partie importante des itinéraires seront réalisés sur le réseau routier structurant du territoire à savoir les routes départementales

→ Le département a notamment dans son plan vélo 2028 des projets sur Sophia avec le lien Mougins le Haut RD35 et des aménagements sur la RD 98, ainsi que la finalisation de l'aménagement de l'Eurovéloroute 8.

→ Le département va initier d'ici fin 2022 la déclinaison opérationnelle du Plan vélo en un schéma vélo, cette démarche est en lien direct avec le PDM et le schéma directeur d'itinéraires cyclables.

AXE 2

AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Action A

Action A : Développer un réseau modes doux structuré, efficace et lisible

Contexte & Objectifs :
Le boulevard Carnot est le principal axe routier permettant la liaison entre les centres villes de Cannes et du Cannet. Il concerne un linéaire de près de 3 km avec 85 m de dénivelé. Aujourd'hui il n'est pas sécurisé pour la pratique des vélos

Apport de la concertation : Ce point dur est évoqué à plusieurs reprises lors de la concertation. L'aménagement étant récent, les habitants déplorent qu'une réflexion cyclable sur cet axe n'ait pas été prise en compte.

Porteur(s) :
CACPL

Partenaire(s) :
Villes de Cannes et du Cannet, associations cyclistes

Sous Action A3

Instaurer une réflexion commune entre Cannes et Le Cannet pour des solutions cyclables concrètes autour de l'axe Carnot

L'action comprend la **réalisation d'une étude de faisabilité** pour définir le type d'aménagement et son axe pour effectuer une liaison sécurisée entre Cannes et le Cannet.

Aujourd'hui la continuité cyclable sur cet axe est une problématique déjà identifiée par les communes et la CACPL, qui présente des contraintes importantes (rues annexes non adaptées à la circulation des cycles, vitesses élevées, rues étroites etc.).

Par ailleurs, il est constaté l'usage du couloir de bus par quelques cyclistes. Si cet usage venait à augmenter, la problématique de la cohabitation avec les bus et de la réinsertion des vélos aux intersections (le couloir de bus étant central) pourrait devenir conflictuelle.

Recommandations:

Une phase de concertation avec les associations locales et des représentants de la société civile est fortement recommandée.

La concertation permettra de tirer parti de l'expérience des usagers en matière de déplacement (identification des points noirs sur l'axe et à proximité), de mettre en exergue les habitudes de déplacement de tous les usagers et d'affiner les cibles d'usagers cyclistes pour lesquels l'aménagement sera conçu.

Enfin, la concertation permettra également d'échanger autour des solutions possibles puis de justifier les partis pris d'aménagement.

Une telle implication des usagers facilite la compréhension et l'approbation des aménagements qui seront réalisés par la suite.

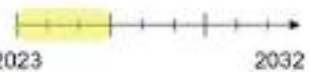
Indicateurs de suivi :

- Date d'engagement de l'étude
- Date de validation d'un projet d'aménagement
- Date de démarrage des travaux d'aménagement

Echelle



Temporalité



Coût

Inclus action A2

Communes et CACPL si sur axe Carnot (axe BHNS d'intérêt communautaire)
Sinon communes

AXE 2

AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Action B

Action B : Simplifier l'accessibilité et promouvoir l'usage des modes doux

Contexte & Objectifs :
La circulation est source de nuisances pour les riverains et usagers. Pour permettre une bonne cohabitation des différents utilisateurs de la voirie mais également assurer la sécurité des piétons, les communes ont engagé des actions de pacification de la voirie avec la réalisation de zones de rencontre et de zones 30.

Apport de la concertation : De nombreux participants ont proposé de développer des dispositifs pour ralentir la circulation comme les zones à 20 ou 30 km/h et de renforcer les contrôles pour faire respecter davantage la réglementation.

Porteur(s) :
Communes

Partenaire(s) :
CACPL

Sous Action B1

Pacifier l'espace public à une large échelle pour sécuriser les modes doux

L'action a pour but d'améliorer la sécurité des modes de déplacement les plus vulnérables que sont les modes doux. L'action la plus efficiente **pour réduire l'accidentologi**e impliquant des modes doux consiste à limiter les vitesses automobiles. Il s'agit de plus d'une demande forte de la part des habitants.

Deux orientations sont préconisées :

- Le développement du 30km/h et des zones de rencontre
- L'extension des aires piétonnes en centres villes et sur les centralités urbaines (cœurs de quartiers).

L'objectif est d'augmenter le linéaire de voies apaisées en proposant des aménagements supplémentaires de type zone piétonne ou zone de rencontre.

Là où la circulation est trop contrainte pour envisager un zone piétonne, le choix d'une zone de rencontre offre une alternative pertinente et une marge de manœuvre permettant de tenir les objectifs de sécurisation des modes actifs.

Une attention particulière devra être portée sur les aménagements nécessaires pour accompagner la limitation à 30km/h. Le profil des voies et les aménagements de la chaussée devront contraindre les automobilistes au respect de la vitesse autorisée. De même, la compréhension de l'aménagement proposé constitue un enjeu majeur pour assurer le respect des limitations de vitesse.

Les communes, conscientes de cet enjeu, développent actuellement de tels aménagements avec un nombre important de rues récemment mises à 30km/h (au Cannet, à Mougins le Haut, à la Pointe Croisette, dans le centre ville de La Bocca, ou encore à Cannes sur les axes perpendiculaires aux boulevards Carnot et République). Il y a eu également des centres villes aménagés en zone de rencontre notamment le centre ville du Cannet, ainsi que l'intégration dans les projets à venir de cette problématique notamment sur Théoule avec la pacification des avenues Dahon et Pastor en lien avec le parking du Vallon.

Indicateurs de suivi :

- Linéaire de zones 30 et zones de rencontre
- V85 observées sur les principaux axes concernés
- Mesures mises en œuvre pour limiter la vitesse là où les zones 30 ne sont pas respectées

Echelle



Temporalité



Coût

16 M d'€

Communes

AXE 2

AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Action B

Action B : Simplifier l'accessibilité et promouvoir l'usage des modes doux

Contexte & Objectifs :
Un vélo en stationnement prend 10 fois moins de place qu'une voiture. Pourtant, le nombre de places disponibles est insuffisant. Par ailleurs, 47% des participants au baromètre vélo 2016 se sont déjà fait voler ou dégrader leur vélo sur l'espace public. Le risque de vol est identifié comme un frein majeur à l'usage du vélo. C'est aussi un frein à la montée en gamme des vélos.

Apport de la concertation :
Il existe une demande forte de poursuivre le développement de services dédiés aux vélos tels que des stationnements vélos sécurisés adaptés aux différents usages.

Porteur(s) :
Villes & CACPL

Partenaire(s) :
Associations cyclistes
Région Sud

Sous Action B2

Déployer une offre de stationnement vélo

Usage intermodal : Le décret n°2021-748 relatif au stationnement sécurisé des vélos en gare publié dans le cadre de la LOM prévoit un équipement des gares, d'ici 2024, proportionnel à leur fréquentation. **Le stationnement devra être sécurisé, couvert et éclairé. Sur la gare de Cannes, au niveau du parc vélo existant, la capacité d'extension de l'offre stationnement identifiée est de 166 places** ce qui permettra d'avoir l'offre quantifiée dans le décret et de répondre au besoin. De plus, pour toutes les autres gares du territoire, la région Sud va installer 10 places sécurisées**.**

Sur cet usage intermodal, l'objectif visé consiste à poursuivre le déploiement du stationnement actuel. L'action vise également à améliorer le stationnement en intermodalité, c'est-à-dire sur les gares, les P+R et les arrêts de bus les plus fréquentés. L'optimisation du stationnement en gare passe par un travail permettant d'assurer de bonnes conditions d'accès au service et notamment en rendant visible l'entrée. L'entretien doit être régulier. **La communication en appui à cette offre est très importante** pour la faire connaitre et développer l'usage de ces stationnements.

Usage du quotidien sur l'espace public : Une offre de stationnement vélo est en cours de déploiement sur le territoire notamment sur la ville de Cannes qui a déjà installé 500 arceaux en coordination avec l'association Choisir le Vélo. En complément, du stationnement vélo peut être implanté sur des places de stationnement VL et notamment autour des passages piétons (nouvelle réglementation LOM). La commune du Cannet a déjà commencé cette démarche. La récupération des places de stationnement autour des passages piétons permettrait de **récupérer une centaine de places de stationnement à raison de 7 arceaux par place de voiture récupérée**.

En termes de répartition, **l'offre doit être particulièrement importante et attractive en bordure des centres** pour diminuer les conflits piétons-cyclistes. Sur l'espace public, la stratégie de déploiement doit permettre de rendre le stationnement vélo plus attractif et plus efficace en travaillant sur l'implantation stratégique, le cheminement, la signalétique.

La qualité des stationnements privés des commerces est également à aborder, avec notamment des pince-roues inadaptés. Un travail de sensibilisation avec quelques recommandations techniques simples serait à mettre en œuvre.

Usage résidentiel : Le stationnement résident est une problématique majeure à traiter. L'espace en centre-ville ou dans les quartiers n'est pas toujours disponible. Par ailleurs, les espaces intérieurs sont rares, chers et n'offrent pas forcément une bonne sécurité s'ils sont hors de vue. L'action vise à implanter des consignes collectives double-rack dans 10 parkings stratégiques du territoire.

Indicateurs de suivi :

- Nombre de places autour des PEM
- Taux de remplissage des places
- Nombre de parkings vélos réalisés à proximité d'un passage piéton
- Nombre de consignes collectives installées

Echelle



Temporalité



Coût

1,3 M d'€

Voirie : communes
PEM : CACPL

AXE 2

AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Action B

Action B : Simplifier l'accessibilité et promouvoir l'usage des modes doux

Contexte & Objectifs :
Le territoire de la CACPL est caractérisé par un relief important. Ce contexte amène à développer le vélo électrique comme une réponse adaptée aux enjeux de mobilité. Consciente de cet enjeu, différentes communes de la CACPL proposent des dispositifs d'aide à l'achat pour les vélos électriques.

Apport de la concertation : Dans la continuité du développement de services dédiés aux vélos, les participants souhaitent par exemple que l'offre de location de vélos et de VAE se développe (évoqué sur Cannes, Mandelieu et Théoule).

Porteur(s) :
(1) Communes

Partenaire(s) :
(2) Région & Etat

Sous Action B3

Développer une politique cyclable globale en faveur du vélo électrique : poursuivre les dynamiques engagées d'aide à l'achat

Différentes communes de la CACPL proposent actuellement à leurs administrés un dispositif d'aide à l'achat de vélos électriques. Ces aides à l'achat permettent d'avoir des effets de levier importants pour l'achat de vélos plus coûteux qu'un vélo classique.

- Mandelieu : aide à hauteur de 150€ (budget rallongé en 2021 avec 100 dossiers instruits)
- Le Cannet : aide à hauteur de 100 €, 76 dossiers en 2021
- Mougins : aide à hauteur de 300€ maximum (25% du prix d'achat), au total 157 dossiers instruits depuis la création
- Cannes : **réflexion en cours sur la possible réintégration d'une aide**
- Théoule-sur-Mer : une réflexion est en cours pour la mise en place d'un tel dispositif (+ formation retour à la pratique et kit sécurité)

En termes de report modal, le VAE a un impact fort sur les usagers de la voiture. En effet 70% des nouveaux usagers des vélos à assistance électrique utilisaient avant leur voiture.

L'action consiste donc uniquement à poursuivre cette dynamique tout au long du PDM, en conservant et adaptant (si besoin au vu d'évolutions prochaines) le dispositif d'aide à l'achat de vélos électriques sur le territoire, par les différentes communes et en l'instaurant sur les communes où il n'est pas mis en place.

La CACPL communiquera régulièrement auprès des communes les différentes aides auxquelles les administrés ou collectivités peuvent prétendre en fonction de leur évolution.



Indicateurs de suivi :

- Nombre d'aides à l'achat / an sur les différentes communes.

Echelle



Temporalité



Coût

500 000 €

Communes

AXE 2

AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Action B

Action B : Simplifier l'accessibilité et promouvoir l'usage des modes doux

Contexte & Objectifs :
Dans le cadre de sa politique de développement de mobilité durable sur son territoire, l'Agglomération Cannes Pays Lérins propose un service de **location de vélos à assistance électrique** (VAE) depuis septembre 2020.

Apport de la concertation : Dans la continuité du développement de services dédiés aux vélos, les participants souhaitent entre autre que l'offre de location de vélos et de VAE se développe (évoqué sur Cannes, Mandelieu et Théoule).

Porteur(s) :
CACPL & Villes

Partenaire(s) :
Association Choisir le Vélo,

Vélocistes

Sous Action B4

Développer une politique cyclable globale en faveur du vélo électrique : étendre le service PALM VÉLO

Afin de développer l'usage du vélo, il est important d'offrir la possibilité aux habitants du territoire de posséder un vélo. Par rapport au coût élevé d'acquisition d'un vélo électrique, le développement d'offres de location permet aux habitants de lever ce frein. Deux services sont en cours de déploiement :

Le service PALM vélo avec une offre de location de VAE, moyenne durée. La flotte est actuellement de 50 vélos. Il est prévu d'étendre le service à 3 et 6 ans pour passer à 150 vélos à la location. Le dispositif a également été étendu aux actifs travaillant sur le territoire.

Les ratios de dimensionnement moyen des parcs sont les suivants : 30 vélos pour 10 000 habitants en moyenne nationale. Les collectivités avec des parts modales vélo inférieures à 5 % ont des parcs de 15 vélos pour 10 000 habitants en moyenne (source: Etude nationale de l'ADEME sur les services vélo). **En calibrant le service sur la base de ce ratio, il faudrait disposer d'une flotte de 225 vélos.** Il est donc recommandé d'augmenter la flotte de VAE à court terme afin de répondre à la demande.

La communication autour du dispositif est essentielle pour faire connaitre ce service. Cibler les actifs du territoire serait une bonne stratégie pour inciter à l'usage du vélo au quotidien et pour les déplacements domicile-travail plus précisément. La CCI peut être un bon partenaire pour diffuser l'information auprès des entreprises.

Des services de location courte durée : la ville du Cannet a conventionné avec la société Bik'Air également présente sur Antibes et Vallauris. Une cinquantaine de VAE sont ainsi disposés sur le territoire sur des emplacements identifiés. Les vélos sont disponibles 24h/24 pour une location avec un coût à la minute, le déploiement du dispositif est porté par l'entreprise privée. Ce service sera susceptible d'être étendu sur d'autres communes du territoire.

Indicateurs de suivi :

- Flotte de vélos / habitant
- Nombre de vélos loués / mois

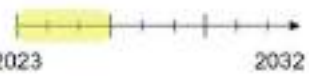
Le coût comprend :
- 1 050 000 € pour un service VLS en station
- 460 000€ pour Palm vélo développement du service et entretien du parc



Echelle



Temporalité



Coût

1 520 000 €

CACPL

AXE 2

Action B

AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Action B : Simplifier l'accessibilité et promouvoir l'usage des modes doux

Contexte & Objectifs :
Le vélo est encore peu pratiqué sur le territoire de la CACPL. Pour accompagner son développement, il sera nécessaire de développer la communication sur les enjeux du vélo et le nécessaire partage de la voie, en complément des actions précédentes.

Apport de la concertation :
L'organisation d'une journée pour le vélo a été évoquée, afin de faire la promotion de ce mode non polluant.

Porteur(s) :
CACPL

Partenaire(s) :
Villes, services des sports, associations vélos

Sous Action B5

Organiser des actions de promotion des modes actifs : communication, événementiel, savoir-rouler

L'action consiste à mettre en œuvre un plan de communication ayant pour objectif de rendre les modes actifs désirables et de positiver l'image du vélo et de la marche.

Les campagnes de communication ne doivent pas stigmatiser les automobilistes mais délivrer un message rationnel et positif permettant d'expliquer qu'un changement de mobilité conduit à améliorer son quotidien, sa qualité de vie et la ville plus généralement.

Quelques pistes de sujets sont proposées pour déployer une campagne en faveur de la marche et du vélo :

→ Campagne sur les bienfaits du vélo et de la marche (efficacité du vélo par rapport à la voiture en milieu urbain, bénéfices sur la santé, avantages financiers).

→ Campagne ciblée sur les automobilistes réalisant des trajets de courte distance (moins de 5km) en voiture. L'objectif est ici de démontrer l'inefficacité de la voiture pour des trajets courts. Une telle campagne a l'avantage de saluer les pratiques vertueuses des habitants se déplaçant déjà en modes actifs sur leurs trajets courts.

Un visuel peut être réalisé pour chaque thématique et largement diffusé sur les panneaux publicitaires, dans la presse locale, sur les réseaux sociaux et les sites internet institutionnels.

L'organisation d'un évènement identitaire est une autre action possible pour montrer concrètement ce que le changement d'habitude peut induire sur l'espace public et les habitants. Une journée sans voiture par exemple ou une fête du vélo permettent de rompre avec les habitudes et de susciter un changement de comportement via la raison et l'émotion.

Afin de compléter l'instauration d'un système vélo, à Cannes, il est envisagé la création d'ateliers de réparation participatifs installés dans deux conteneurs maritimes, en partenariat avec une association.

Indicateurs de suivi :

- Budget dédié à la communication
- Campagnes réalisées annuellement

Echelle



Temporalité

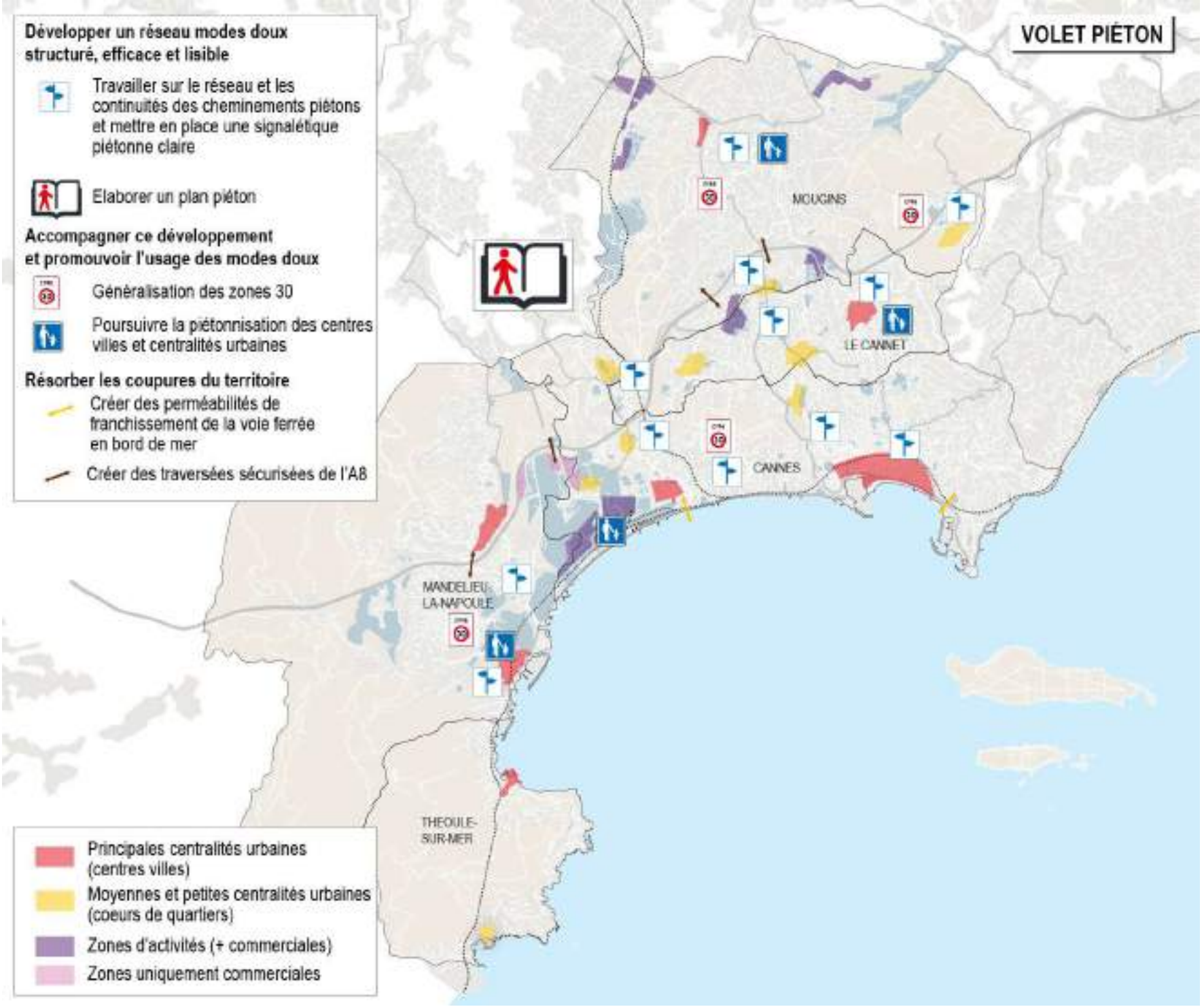


Coût

0€ : coût intégré à l'action globale de communication de l'axe 2

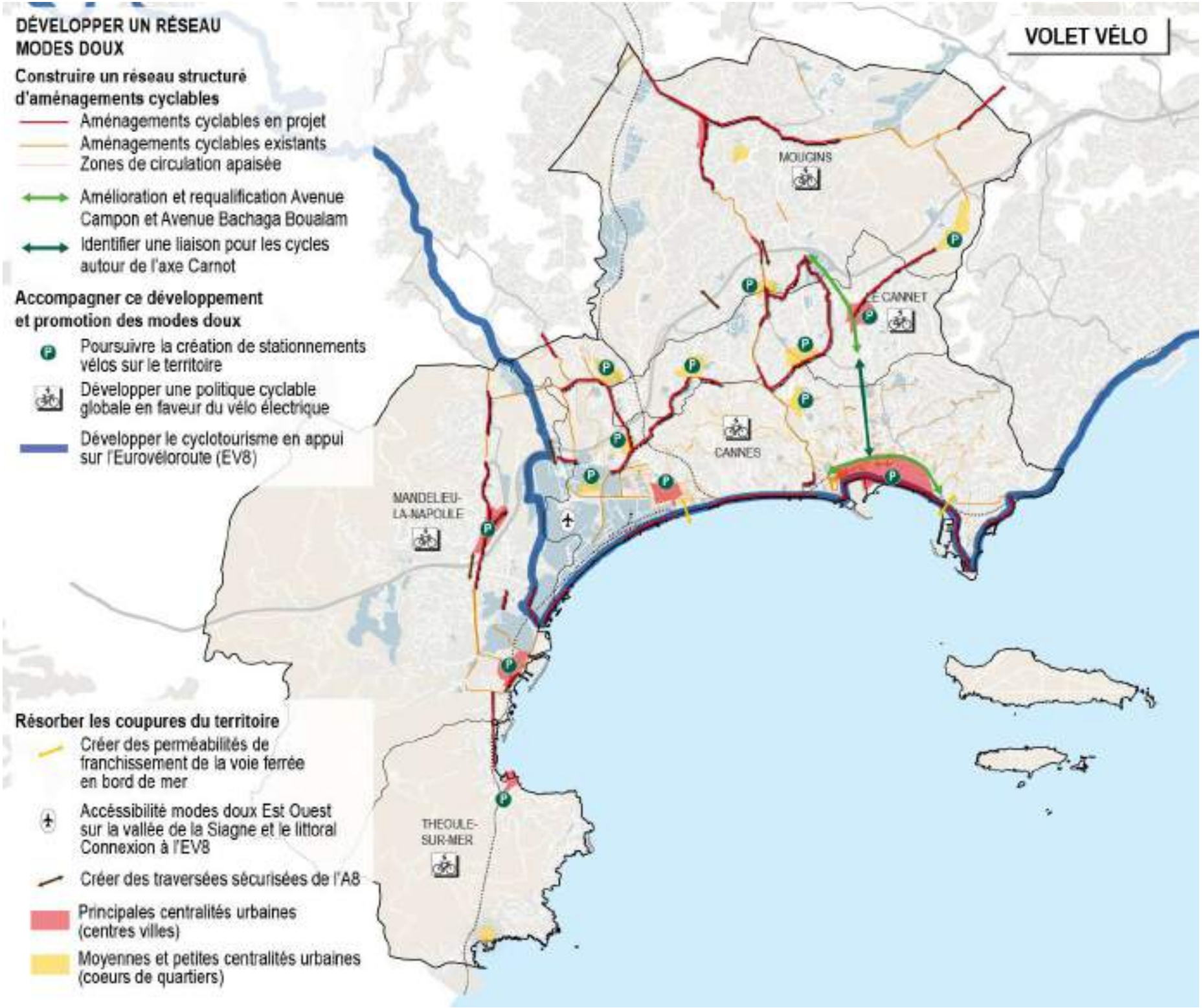
CACPL

VOLET PIÉTON



AXE 2

Synthèse actions A et B



AXE 2

AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Action C

Action C : Résorber les coupures du territoire en créant des perméabilités / liaisons modes doux

Contexte & Objectifs :
La voie ferrée et l'autoroute A8 ceinturent le territoire de la CACPL et créent des coupures urbaines importantes qui ne sont pas toujours sécurisées pour les traversées des modes actifs. Certains aménagements récents permettent de renforcer les traversées notamment le passage Châteaudun sur le centre-ville de Cannes.

Apport de la concertation :

Porteur(s) :
Communes, Département 06

Partenaire(s) :
SNCF réseau, Escota, Etat, Associations vélos et PMR

Sous Action C1

Améliorer les perméabilités pour les modes actifs des infrastructures voies ferrées et autoroute

Cette action vise à traiter les discontinuités des cheminements cyclables et piétons liées à la présence de la voie ferrée en bord de mer et de l'autoroute. L'ambition serait d'assurer un franchissement régulier de ces infrastructures offrant ainsi une bonne perméabilité du territoire.

L'objectif cible est la **réalisation d'un projet par an,** sur la voie ferrée ou l'autoroute, soit un projet tous les deux ans pour chaque infrastructure. Les projets peuvent être de nouveaux franchissements ou le réaménagement de franchissements existants pour mieux sécuriser les modes actifs. La création d'un franchissement de la voie ferrée et de l'autoroute est estimé à 5M€ et l'amélioration d'un franchissement existant entre 500K€ et 2 M€.

A ce stade et au regard des caractéristiques spécifiques des sites, il serait envisageable de créer un nouveau franchissement et de réaménager une quinzaine de passages existants.

Différentes traversées ont été identifiées par les communes :

- **Cannes :** création d'une nouvelle traversée de la voie ferrée sur la Bocca, besoin d'amélioration sur l'A8 : avenue Michel Jourdan, Bretelle Tourrades
- **Mandelieu** : amélioration des continuités sur l'avenue de Cannes et au niveau de l'échangeur des Tourrades
- **Le Cannet** : bd Jean Moulin en continuité av Michel Jourdan en lien avec Cannes, chemin Carimai RD809 en lien avec Mougins
- **Théoule-sur-Mer :** traversée de la voie ferrée au bout de l'Avenue du Languedoc
- **Mougins** : différents franchissements ont été identifiés comme difficiles sur l'A8 : et tout particulièrement le rond point de la Libération. Sont également identifiés la RD135, le pont reliant le ch. du Ferrandon au ch. Pablo Picasso, le ch. du Belvédère, le ch. Carimai, la RD809.
- Sur la voie ferrée le ch. des Peyroues et le ch. du Grand Vallon

Indicateurs de suivi :

- Nombre de projets réalisés

Echelle



Temporalité



Coût

19 M d'€

Communes

Sous Action C1

Améliorer les perméabilités pour les modes actifs des infrastructures voies ferrées et autoroute

Afin de limiter les facteurs d'insécurité ressentis par les usagers, dans la mesure du possible, la longueur du tunnel doit permettre à l'utilisateur d'apercevoir l'extrémité. Un éclairage est à prévoir si la longueur de traversée est importante (> 15 m environ) et la visibilité médiocre.

Les conditions de réalisation sont :

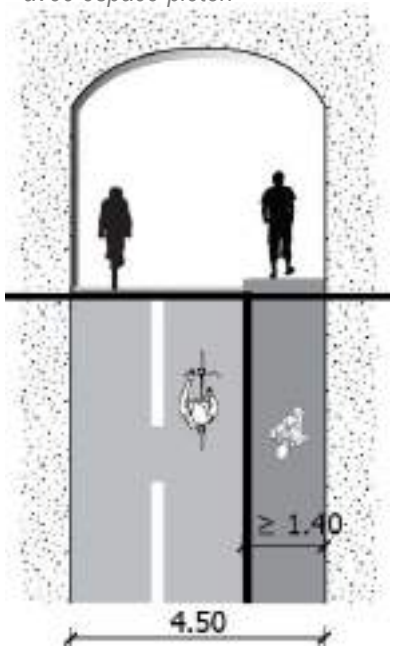
- Des parois peintes avec couleur claire,
- Un éclairage diurne, gradué pour éviter l'éblouissement (tunnel long, non rectiligne),
- Un tunnel réservé aux cycles seuls : 2,50m < l < 3,50m,
- Une hauteur libre à dégager toujours supérieure à 2,50 m.

CARACTERISTIQUES

Largeur

- La norme est d'1,80 m, avec a minima une largeur de 1,40 m.
- Idéalement, **pour plus de confort** pour le cycliste prévoir une **largeur de 2 m**,
- Si le tunnel est ouvert aux piétons et cyclistes, la largeur passe alors de 3,50 à 4,50 m (minimum 3 m). Un trottoir peut y être aménagé pour distinguer les cheminements.

Schéma de principe de tunnel vélo avec espace piéton





Exemple reconfiguration du passage Châteaudun



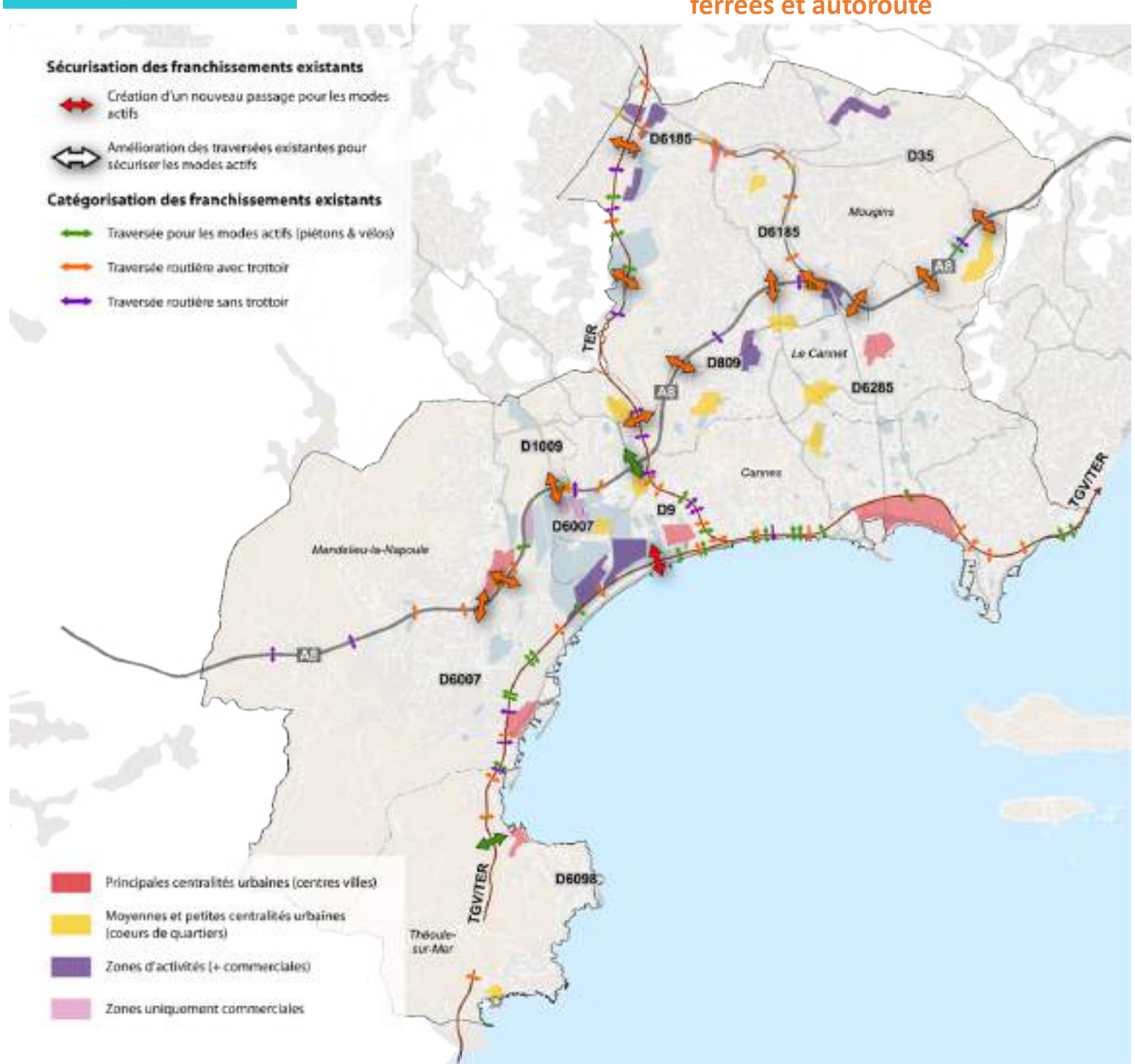
Passerelle modes actifs réalisée sur la Frayère



Exemple de projet de passerelle modes doux au dessus d'une autoroute à Paris

Sous Action C1

Améliorer les perméabilités pour les modes actifs des infrastructures voies ferrées et autoroute



AXE 2

AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Action D

Action D : Mieux répartir l'espace public pour donner plus de place aux autres modes que la voiture

Contexte & Objectifs :
L'offre de stationnement voiture sur le territoire est très importante que ce soit sur la voirie ou au sein des parcs en ouvrage. Le diagnostic du PDM a identifié l'absence de données récentes sur les usages du stationnement sur l'ensemble du territoire.

Apport de la concertation :
Non évoqué.

Porteur(s) :
Communes, Régies, CACPL

Partenaire(s) :
Gestionnaires stationnement intelligents

Sous Action D1

Améliorer la connaissance des usages du stationnement sur le territoire à travers des enquêtes régulières, notamment en analysant l'aspect événementiel

Le diagnostic du PDM a permis d'identifier qu'il y avait une connaissance partielle du territoire sur le stationnement. Les enquêtes ont également permis de mettre en avant la diminution des pratiques illicites de stationnement par rapport à 1999. Les communes connaissent l'offre de stationnement au sein des parcs de stationnement mais peuvent manquer de données sur les pratiques réelles de stationnement. De plus, la CACPL est un nouvel acteur du stationnement avec la réalisation de P+R en lien avec le PALM EXPRESS.

Cette situation entraine une connaissance parfois partielle des usages du stationnement sur les communes et une vision de pression sur l'offre existante de stationnement. Aujourd'hui le déploiement de stationnement intelligent sur la communes de Mandelieu et sur les places de livraison du Cannes permet d'avoir une connaissance en temps réel des places équipées. Demeure néanmoins le besoin de réaliser des enquêtes régulières sur le stationnement sur les secteurs à enjeux.

Dans le cadre de l'élaboration d'un plan d'actions sur le stationnement, la ville de Cannes réfléchit actuellement à l'amélioration de sa connaissance des usages du stationnement au travers un relevé effectué à l'aide d'un véhicule Lapi. Cela permettra d'avoir un suivi très complet des usages du stationnement.

Proposition dans le cadre du PDM :

→ **Identifier un nombre de places de stationnement à enquêter régulièrement, ces places doivent être réparties sur l'ensemble des communes et sur les différentes temporalités. L'analyse de nouveaux projets urbains devra également s'accompagner d'enquêtes sur le stationnement aux abords des projets.**

Méthodologie :

→ Réaliser un programme d'enquête régulier sur le stationnement (1 enquête tous les deux ans). Ces enquêtes doivent permettre de suivre l'évolution de la demande mais également des pratiques : durées de stationnement / nombre de stationnements ventouse au regard des enjeux du secteur.

→ Réaliser un suivi et un reporting des données des bornes de stationnement intelligent.

→ Réaliser un reporting et un suivi des indicateurs des données sur le stationnement

(Recettes, FPS, nombre d'amendes sur les zones bleues, taux de fraude)

Cette première action sur le stationnement est en lien direct et sert de base à la réalisation des autres actions visant à améliorer le stationnement, évoquées tout au long du PDM.

Indicateurs de suivi :

- Suivi des résultats des enquêtes
- Intégration du stationnement à l'observatoire des mobilités

Echelle



Temporalité



Coût

50 000 €

Communes

AXE 2

AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Action D

Action D : Mieux répartir l'espace public pour donner plus de place aux autres modes que la voiture

Contexte & Objectifs :
La place du stationnement dans les centres villes des communes est très importante, particulièrement sur voirie. Les deux-roues motorisés sont souvent stationnés de manière sauvage par manque d'offre. L'idée est donc de réguler l'offre de stationnement sur voirie dans les centres-villes afin de redonner plus de place aux autres modes.

Apport de la concertation : La mise en œuvre de nouvelles tarifications sur le stationnement (zones bleues, etc.) peut permettre d'éviter d'attirer les véhicules en centre-ville. L'optimisation des parkings en ouvrage est aussi évoquée pour limiter l'emprise sur voirie.

Porteur(s) :
Communes, Régies

Partenaire(s) :
CACPL

Sous Action D2

Repenser la politique de stationnement, en rationalisant l'offre sur voirie dans les centres villes, et en gérant l'offre pour les deux roues motorisés

→ **Rationnaliser le stationnement sur voirie dans les centres-villes en faveur des modes actifs :**

Il s'agit principalement de poursuivre la dynamique visant à favoriser le stationnement de courte durée pour favoriser la rotation des véhicules :

- Les différentes communes de la CACPL mènent toutes des politiques de contrôle du stationnement : zones bleues avec durée du stationnement limitée, zones de stationnement payantes courtes durées et/ou journées. Au regard des nombreuses polarités du territoire, il s'agit d'étendre ce dispositif à d'autres secteurs à enjeux notamment autour des polarités commerciales.
- Les politiques locales de stationnement, notamment avec des temps de stationnement gratuit sur la voirie ont des effets sur la rotation. Ils permettent, cumulés à la pause méridienne, de stationner sur de longues durées sur des secteurs à enjeux ; il est nécessaire de requestionner les objectifs des politiques mises en œuvre.
- L'enjeu est également en accompagnement des projets urbains de récupérer de l'espace sur voirie utilisé par des véhicules motorisés en faveur d'espaces commerçants ou au profit des modes actifs (réduction du stationnement sur voirie).

→ **Gérer le stationnement des deux-roues motorisés :**

Sur les secteurs où la pression des deux roues motorisés est importante :
- Matérialiser les secteurs où le stationnement deux-roues est autorisé, sécuriser avec de la vidéosurveillance, contrôler et verbaliser les usages gênants,
- Créer de l'offre dédiée et récupérer de l'espace sur le stationnement VP non-utilisé dans les parcs en ouvrage.
- Expérimenter une régulation de l'usage des deux roues motorisés





Indicateurs de suivi :

- Nombre de places de stationnement VP sur voirie
- Nombre de places de deux- roues motorisés en centres villes,
- Nombre de places de stationnement réallouées à d'autres usages,
- Nombre de places de stationnement supplémentaires réglementées / Superficie de la zone réglementée,
- Analyse de l'évolution des recettes moyennes / place en fonction des sectorisations.

Echelle



Temporalité



Coût

Aucun coût pour cette action : les dépenses s'équilibrent avec les redevances.

Sous Action D2

Repenser la politique de stationnement, en rationalisant l'offre sur voirie dans les centres villes, et en gérant l'offre pour les deux roues motorisés

Deux projets de stationnement en infrastructure liés à des offres réduites sur voirie, en cours sur le territoire :

- Théoule : le projet du parking lié à une rationalisation de l'offre existante sur voirie sur le cœur de ville en faveur des modes actifs est un exemple de mise en œuvre de cette politique.
- Projet à Mougins sur le cœur de ville avec le parking de Tournamy qui répondra a plusieurs besoins : mairie, nouveaux logements et logements existants, commerces et qui sera desservi par le Palm Express

→ Synthèse des réglementations actuelles du stationnement sur voirie

Cannes

	Gratuit	Zone Bleue	Zone Jaune	Zone Verte
Part dans le nombre total de places	89.1%	0.5%	0.4%	10%
Tarification	Limité à 7 jours	2h gratuites	1ère heure gratuite une fois par jour 2h = 3€ Pour les actifs 1.50€/jour	30 premières minutes gratuites une fois par jour 2h = 3€

Théoule-Sur-Mer

	Gratuit	Payant
Réglementation	Stationnement gratuit limité à 7 jours selon la loi	Durée maximale 10 heures 3€ les deux premières heures, 35€ 10h. Réductions possible résidents et professionnels de santé.

Mandelieu

	Zone Bleue	Zone Bleue
Réglementation	Stationnement gratuit limité à 7 jours selon la loi	Limité à 1h30 disque obligatoire, sauf dimanche et jour férié

Le Cannet

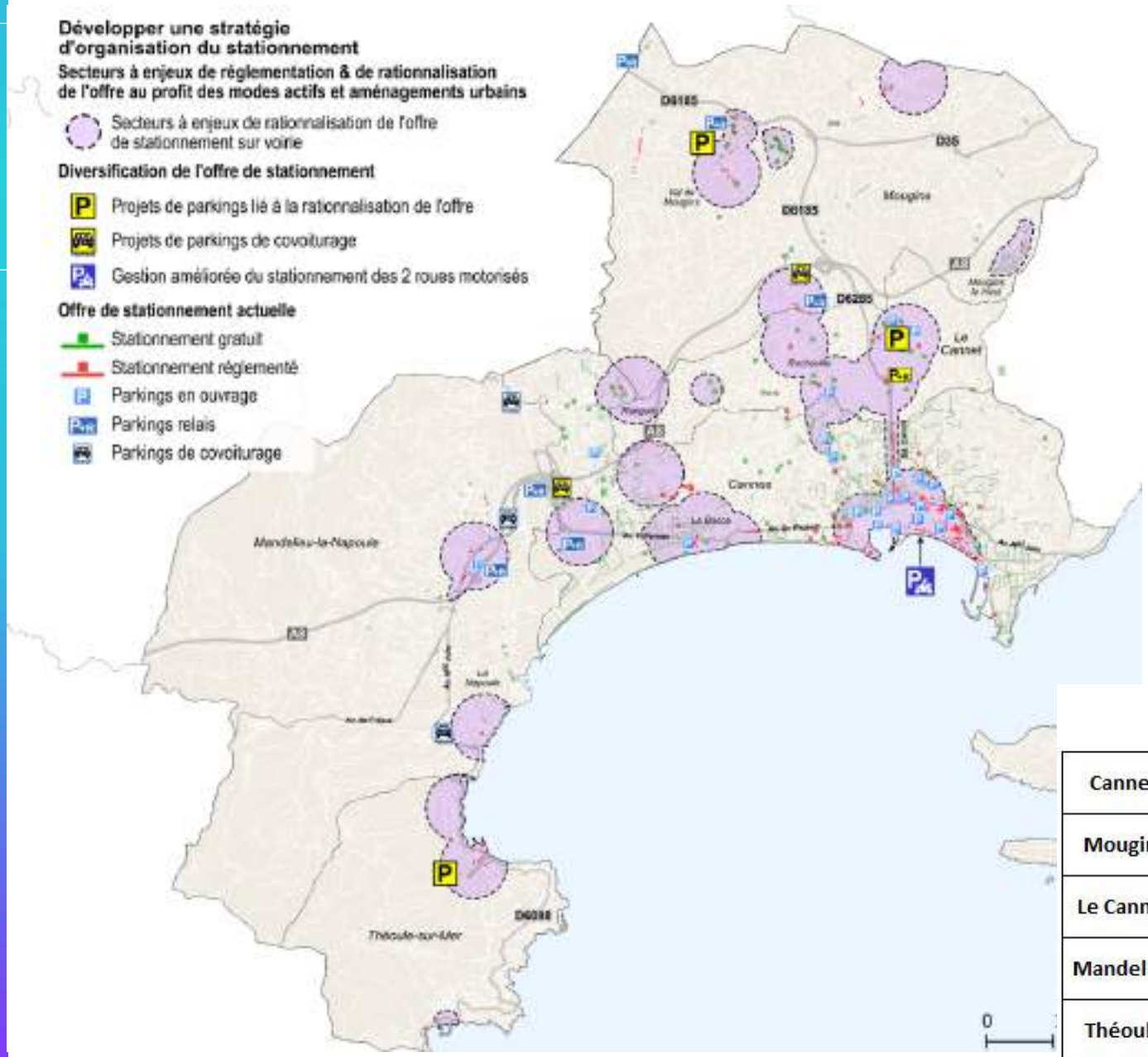
	Zone Verte	Zone Orange
Réglementation	0.30€ pour 0h30 0.50€ pour 1h 2€ pour 3h 8h max (17€)	0.50€ pour 1h 3€ pour 3h 4h max (17€)
Horaires d'application de la tarification	De 8h à 12h et de 14h à 19h	De 9h à 12h et de 14h à 19h
But	Stationnement longue durée possible pour permettre l'utilisation des transports collectifs ou du covoiturage	Augmenter la rotation pour renforcer l'attractivité des commerces

Mougins

	Zone Bleue	Zone Bleue	Réservés
Réglementation	Stationnement gratuit (limité à 7 jours selon la loi)	Limité par disque sauf dimanche et jour férié	
Part dans le nombre total de place	66%	17%	14%

Sous Action D2

Repenser la politique de stationnement, en rationalisant l'offre sur voirie dans les centres villes, et en gérant l'offre pour les deux roues motorisés



		Gratuit	Réglementé	
			Payant	*Zone bleue*
Cannes	*Sur voirie*	16 165	1 858	99
	Parking	11 483	8 839	242
Mougins	*Sur voirie*	1 291	0	492
	Parking	1 904	0	257
Le Cannet	*Sur voirie*	?	?	?
	Parking	1 109	876	0
Mandelieu	*Sur voirie*	?	?	?
	Parking	3 201	0	492
Théoule	*Sur voirie*	?	?	?
	Parking	?	?	?

AXE 2

AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Action D

Action D : Mieux répartir l'espace public pour donner plus de place aux autres modes que la voiture

Contexte & Objectifs :
La CACPL bénéficie d'une surface de littoral très importante et très attractive. Jusqu'alors très routière, le réaménagement, au profit de l'espace public et des modes actifs, a été engagé depuis quelques années, notamment par le projet Boccacabana (mené par la ville de Cannes)..

Apport de la concertation :
Le projet BoccaCabana est globalement très bien accueilli. Le développement des modes actifs sur le littoral, en continuité, ressort de la concertation.

Porteur(s) :
Ville de Cannes

Partenaire(s) :

Sous Action D3

Réaménager le littoral en rationalisant la place de la voiture au profit des modes doux : poursuivre le projet BoccaCabana

→ **Poursuivre la réalisation du projet d'embellissement du littoral** qui est un projet urbain complet en faveur des modes actifs avec des espaces piétonniers renforcés et des aménagements cyclables. Le projet vise également à donner une identité au secteur avec la mise en place d'un mobilier urbain spécifique. La végétalisation est également une part importante du projet.

La réalisation du projet BoccaCabana a également permis d'améliorer les liens entre la plage et le quartier de La Bocca avec l'élargissement de certains passages inférieurs sous la voie ferrée.

En outre, la réalisation du projet BoccaCabana permet à la ville de Cannes de réaliser la continuité de l'aménagement de l'eurovéloroute 8 sur son littoral.

Echéancier du projet Bocca Cabana :

- Phases 1 à 4 terminées,
- Phase 5 et 6 prévues.

Aménagements réalisés projet Bocca Cabana







Echelle



Temporalité



Coût

16 000 000 €

Communes

Indicateurs de suivi :

- Nombre de places sur voirie réorganisées sur le littoral
- Nombre de kilomètres de pistes cyclables et de cheminements piétons en lien avec le littoral

AXE 2

AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Action D

Action D : Mieux répartir l'espace public pour donner plus de place aux autres modes que la voiture

Contexte & Objectifs :
L'enjeu d'une transition vers des espaces plus apaisés et plus en faveur des modes alternatifs passe par la requalification de certains axes viaires qui sont aujourd'hui le support d'un trafic automobile important et qui créent de l'insécurité et des imperméabilités pour les modes actifs.

Apport de la concertation :
Un meilleur partage de l'espace et le réaménagement d'axes larges qui pourraient être végétalisés sont cités dans la concertation.

Porteur(s) :
CACPL, communes, Département

Partenaire(s) :
Financement partagé entre le Département, la Région et la CACPL

Sous Action D4

Requalifier et réaménager certains axes urbains qui supportent des niveaux de trafics importants et créent des fractures pour les dynamiques urbaines

Le diagnostic du PDM a permis d'identifier deux axes qui ont été conçus comme des artères structurantes pour les voitures et qui nécessitent aujourd'hui d'être requalifiés.

→ **Requalifier des axes urbains** supportant des niveaux de trafic importants et à l'origine de fractures pour les dynamiques urbains :

- **L'avenue du Campon :**

Localisée sur les villes du Cannet et de Mougins, il s'agit d'une artère départementale en lien direct avec l'échangeur de l'A8 et la Pénétrante Cannes – Grasse par Mougins.

Elle est sur toute sa longueur en 2*2 voies séparées par un terre plein enherbé et ponctuellement sur deux hauteurs différentes. Il n'y a aucun aménagement sécurisant les piétons malgré la présence ponctuelle de stationnements. De plus l'axe est imperméable pour les piétons avec peu de carrefours qui ne sont pas toujours équipés de passages piétons.

L'enjeu sur ce boulevard est une requalification complète de l'espace au profit d'un boulevard urbain. A terme cela pourrait permettre une mutation des espaces adjacents fortement axés aujourd'hui sur des concessionnaires automobile dans une dynamique de revalorisation des entrées de ville. L'opportunité d'un lien TC fort entre une offre de transport sur l'A8, des espaces de covoiturage et le lien avec le Palm Express pourrait également être étudiée.

La commune du Cannet a lancé des études il y plusieurs années sur le sujet. Cependant, elle ne pourra porter seule ce projet. La ville de Mougins a des résidents sur l'avenue du Campon qui sont enclavés et pour lesquels il est nécessaire de requalifier l'axe.

A court terme, la ville du Cannet prévoit de réaliser une voie vélos en sens montant, dans la contre-allée parallèle au sens VL descendant.







Echelle



Temporalité



Coût

33 000 000 €

Communes et département

AXE 2

AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Action D

Action D : Mieux répartir l'espace public pour donner plus de place aux autres modes que la voiture

Contexte & Objectifs :
L'enjeu d'une transition vers des espaces plus apaisés et plus en faveur des modes alternatifs passe par la requalification de certains axes viaires qui sont aujourd'hui le support d'un trafic automobile important et qui créent de l'insécurité et des imperméabilités pour les modes actifs.

Apport de la concertation :
Un meilleur partage de l'espace et le réaménagement d'axes larges qui pourraient être végétalisés sont ressortis dans la concertation.

Porteur(s) :
CACPL, communes, département

Partenaire(s) :
Financement partagé entre le Département, la Région et le CACPL ?

Sous Action D4

Requalifier et réaménager certains axes urbains qui supportent des niveaux de trafics importants et créent des fractures pour les dynamiques urbaines

- **L'avenue Bachaga Boualam & le Boulevard de la 1ère division Française Libre :**

En bordure du centre-ville de Cannes, ces avenues ont été créées suite à la couverture de la voie ferrée. Les deux axes ont donc la spécificité d'être en viaduc.

En terme d'aménagement, ce boulevard comporte jusqu'à 5 voies dédiées à la circulation, ainsi qu'une contre allée, des espaces pour les piétons très réduits et aucune sécurisation pour les cyclistes. Quelques espaces verts ont été aménagés.

A l'horizon du PDM, l'apaisement du boulevard de la Croisette va concentrer le trafic sur cette avenue qui doit rester capacitaire afin d'écouler le trafic Est → Ouest. Une étude pour requalifier l'axe doit être menée afin d'améliorer les traversées piétonnes entre les différents quartiers et la continuité piétonne le long de l'axe, notamment afin de résorber le problématiques de non-respects des normes en vigueur sur la circulation et de traversées piétonnes de certaines voies, en particulier sur la Place du 18 juin.

- Dans un premier temps, une étude de circulation devra permettre de déterminer les futurs accès aux parkings et au centre-ville qui sont connectés à l'axe ainsi que de dimensionner les différents carrefours.
- Les réaménagements des contre allées Bd Victor Turby, Ferrage, Bd d'Alsace sont également intégrés au projet, l'enjeu étant de pouvoir identifier des parcours pour les modes actifs sur ces axes moins circulés.

Les projets de requalification de l'avenue du Campon et de la couverture de la voie ferrée ne sont, aujourd'hui, pas engagés à l'échelle du territoire. Le PDM prévoit donc la réalisation des études sur les 2 axes et l'achèvement d'un de deux axes. Pour le second axe, des aménagements plus légers pourront être faits afin d'améliorer sa perméabilité et sa sécurité.







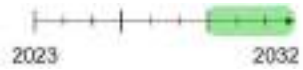
Indicateurs de suivi :

- Linéaire de voirie requalifié, parts dédiées aux différents modes sur les projets
- Pourcentage de réduction de la population exposée aux polluants et à la nuisance sonore

Echelle



Temporalité



Coût

33 000 000 €

Communes et département

AXE 2

AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Action E

Action E : Réduire l'accidentologie et développer le savoir vivre

Contexte & Objectifs :
Le diagnostic a permis d'identifié une augmentation de l'accidentologie entre 2016 et 2018 sur le territoire de la CACPL. La forte implication des deux roues motorisées est également notable. L'objectif est de réduire cette accidentologie par différents moyens de prévention.

Apport de la concertation :
Le respect mutuel, l'éducation aux bons comportements ont été fréquemment évoqués par les habitants qui observent régulièrement des comportements dangereux sur le territoire.

Porteur(s) :
Ville de Cannes, CACPL

Partenaire(s) :
Sécurité routière, Polices Municipales & Nationale, Département, réseau d'autoécoles, associations de cyclistes

Sous Action E1

Réaliser des campagnes de sensibilisation à la circulation des cycles et des deux-roues motorisés, ainsi qu'au partage de la voirie et au savoir vivre

Pour répondre au besoin spécifique du territoire de la CACPL et de la Côte d'Azur où la pratique des deux roues motorisés est nettement au dessus des pratiques nationales, le PDM prévoit la réalisation de campagnes de sensibilisation et de prévention routière dirigées vers ces modes plus fragiles. En effet, au niveau national les motards ne représentent qu'1.9% des usagers de la route contre 5% sur la CACPL.

→ **Réalisation de campagnes et initiatives régulières** afin de sensibiliser un maximum d'usagers aux bonnes pratiques, mais également les non usagers à la vulnérabilité de ces derniers.

Quelques exemples d'initiatives qui peuvent être développées :

- Campagne d'affichage, journée de sensibilisation (cf exemple page suivante), communications dans les médias, actions auprès des auto et moto écoles… Chaque campagne doit identifier une cible et un objectif clair.

En complément, il est également important de sensibiliser aux risques spécifiques d'autres modes plus sensibles : les modes actifs (piétons / cyclistes) qui comme les deux-roues motorisés sont surexposés au risque d'accident et les nouveaux usages en cours de développement (EPD) : trottinettes etc., pour lesquels des messages spécifiques seront nécessaires.





Indicateurs de suivi :

- Nombre de campagnes réalisées
- Public ciblé
- Financements utilisés pour réaliser les campagnes

Echelle



Temporalité



Coût

200 000 €

CACPL

Sous Action E1

Réaliser des campagnes de sensibilisation à la circulation des cycles et des deux-roues motorisés, ainsi qu'au partage de la voirie et au savoir vivre





Exemple journée d'actions
Seine et Marne 2021, 15 cyclomotoristes.
Une journée d'actions, atelier de maitrise avec conseil de la police nationale. Présentation des équipements obligatoires, test gilet Airbag, Présentation des trajectoires de sécurité







Exemple campagne de sécurité ville de Cannes - 2022

AXE 2

AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Action F

Action F : Accompagner la démarche de zone à faibles émissions

Contexte & Objectifs :
La Loi pour l'Orientation des Mobilités a obligé les villes qui dépassent régulièrement les normes de qualité de l'air à mettre en places des ZFE, zones à faibles émissions. Ces dernières ont pour objectif de protéger les habitants des grandes agglomérations et diminuer les niveaux de pollution dans l'air qui sont aujourd'hui importants.

Apport de la concertation : La ZFE a uniquement été évoquée du point de vue de la logistique urbaine (limiter les livraisons en centre-ville, ou trouver des fonctionnements alternatifs tels que les horaires décalées ou les livraisons en modes doux)

Porteur(s) :
CACPL

Partenaire(s) :
Communes, DREAL, Préfecture

Sous Action F1

Accompagner la démarche de Zone à Faibles Émissions, pour améliorer la qualité de vie des habitants et proposer des modes alternatifs

Depuis la le LOM, toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants ont pour obligation de réaliser un plan veillant à la mise en place de zone à faibles émissions (ZFE). La CACPL comptant environ 160 000 habitants, elle est soumise à cette obligation.

La CACPL ne fait pas partie des agglomérations soumises à l'élaboration d'une ZFE par la loi résilience et climat. Cependant du fait de la densité du territoire et, sur Cannes, de la densité de la problématique des livraisons, le préfet des Alpes-Maritimes a défini une première mesure, à savoir une zone de circulation différenciée en cas d'épisode de pollution. Elle concerne le centre de Canne et elle n'a pas encore été déclenchée depuis sa mise en place.

→ En complément, la CACPL **a lancé en parallèle de son PCAET une réflexion globale sur la définition d'une future ZFE** sur son territoire en considérant que le périmètre à l'étude est une première étape. Cette action permettra ensuite sur la durée du PDM de déployer la stratégie de mise en œuvre des ZFE et d'être directement en lien avec les démarches de PCAET du territoire (PCAET existant sur la CAPCL et en cours d'élaboration à l'échelle du Pôle Métropolitain).

→ L'enjeu dans l'échéance du PDM est d'accompagner **la mise en œuvre des ZFE** notamment en étoffant l'offre de mobilité alternative existante sur le territoire.



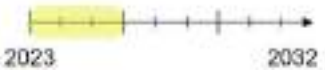
Indicateurs de suivi :

- Réaliser des études et un suivi des indicateurs de la ZFE actuellement envisagée
- Dépenses liées à la mise en œuvre de la ZFE
- % de la population résidant dans un secteur soumis à ZFE
- Baisse des expositions aux Nox

Echelle



Temporalité



Coût

200 000 €

CACPL

AXE 2

Action G

AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Action G : Améliorer la logistique urbaine pour réduire son impact sur la vie des habitants tout en la légitimant comme une activité essentielle

Contexte & Objectifs : La logistique urbaine impacte fortement la qualité de vie des habitants du territoire. La spécificité de Cannes entraine des besoins de logistique très importants, avec des répercussions sur la circulation, le stationnement et la qualité de l'air. Il convient d'étudier rapidement des solutions permettant d''améliorer la gestion de cette logistique.

Apport de la concertation :
La logistique urbaine a été principalement abordée à travers les modes de livraison souhaités plus propres en vue de créer, dans les centres-villes, des zones à faible émission.

Sur la logistique, la CACPL s'est récemment lancée dans un partenariat avec le CEREMA (INTERLUD - jusqu'à fin 2022) permettant de faire un état des lieux partagé et de rédiger une charte d'actions. Les actions du PDM pourront donc être adaptées à la suite de cette démarche pour prioriser et recentrer les actions à mettre en œuvre.

→ **Mise en place d'ateliers thématiques autour de la logistique urbaine**, dans la continuité des ateliers de concertation mis en place en 2017 et 2018 à Cannes et du plan d'actions réalisé pour la Ville (1)

- Mise en place d'ateliers de concertation avec les acteurs économiques du territoire afin de détailler l'ensemble des problématiques, des attentes des acteurs économiques et coconstruire un plan d'actions. La définition des thématiques s'effectuera en lien avec les objectifs recherchés et les particularités du territoire.
- Les cibles envisagées sont : les transporteurs, les grossistes, les commerçants, les artisans, les entreprises emblématiques et les acteurs publics du territoire.
- Des ateliers sont prévus dans le cadre du programme Interlud.



→ **Hiérarchiser la voirie et les emplacements de livraisons (2)**

- Etudes des filières pouvant transiter vers le vélo-cargo,
- Etudes pour la localisation des espaces de stationnement spécifiquement dédiés aux vélos-cargo,
- Etudes d'itinéraires et d'insertion des véhicules sur la voirie et sur les lieux de stationnement,
- Jalonnement des itinéraires vélo,
- Réglementations adaptées / prise en compte des problématiques d'intervention des artisans,
- Sécurité des véhicules stationnés et des marchandises transportées.

→ **Faciliter le développement des circuits courts en améliorant l'organisation logistique, tant de collecte des produits que de distribution au consommateur (3)**

Le développement de la commercialisation de produits en circuits courts permet de réduire l'impact carbone des approvisionnements et crée des modes de consommation et de production vertueux. Ce développement se heurte souvent à une organisation logistique peu optimisée. Il convient donc d'aider le développement de ces circuits courts par :

- La mise en place d'un outil de type market place permettant la commercialisation de ces produits sur internet (cf. 2 - action D4), une réflexion est en cours sur Cannes avec une borne dédiée pour des produits locaux.
- Une organisation logistique permettant la collecte et la distribution de ces produits : **mise en place de 3 consignes automatiques de retrait de produits locaux et de 5 points relais dans des commerces de proximité.**

Porteur(s) :
CACPL, Villes de Cannes, Mandelieu, Le Cannet

Partenaire(s) :
CACPL, CEREMA, Bureaux d'études, communes, AMO / ALMO / Chambre d'agriculture

Echelle



Temporalité



Coût

1 310 000 €

Communes

AXE 2

Action G

AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

→ **Identification d'espaces de logistique de proximité** permettant de favoriser la consolidation des flux au plan local, la livraison en modes doux, plus adaptés aux centres-villes et d'apporter des services de proximité aux commerces et habitants **(4)**

Les livraisons et le chargement des véhicules, ne sont pas toujours optimisés. La consolidation des flux pour approvisionner le territoire permet de réduire le nombre de kilomètres, mais aussi le stationnement des véhicules en centre-ville, source de conflits dans des centres-villes congestionnés.
La forte densité commerciale de l'agglomération cannoise constitue un élément favorable pour la mise en place de ces solutions locales. La distribution en moyens adaptés au centre-ville (véhicules électriques, cyclo logistique, à pied) permet de réduire l'impact environnemental et les nuisances sonores. La cyclo logistique propose notamment des outils pertinents pour à la fois orienter la livraison de marchandises vers une logistique verte et mieux organiser les flux de livraison.
Les espaces peuvent être proposés par la collectivité et loués à des sociétés spécialisées. La démarche Interlud porte sur la création d'un espace de logistique de proximité.

- **Identifier les espaces potentiellement utilisables pour un/des espaces logistiques, analyser et accompagner les collectivités locales dans le cadre d'un Appel à Projets visant à choisir un ou plusieurs opérateurs.**

→ **Le développement très rapide du e-commerce et des colis livrés à domicile impose de trouver des solutions de consolidation des flux afin de réduire l'impact environnemental et la congestion (5).**

Le e-commerce et en conséquence le nombre de colis livrés aux particuliers connaît une croissance de plus de 10% par an. La livraison à domicile est parfois source de congestion et de trajets supplémentaires (absence du client par exemple). La création de points relais permet de limiter les trajets en concentrant les livraisons et en réduisant les échecs à la livraison. Les solutions de mutualisation sont multiples et concernent par exemple des espaces mobiles sur des espaces de livraisons, des points relais dans les commerces, des consignes de retrait de colis dans les immeubles, des conciergeries de quartier, etc.

Les technologies évoluant rapidement, des expérimentations peuvent être utiles pour choisir les modèles les plus adaptés au territoire.

- **Mise en place d'un Appel à Projets afin d'expérimenter les solutions de retrait de livraison e-commerce les plus adaptées au territoire**.

Il s'agit d'une prestation d'accompagnement des acteurs publics et d'évaluation des expérimentations. Les projets proprement dits sont privés et financés par les sociétés retenues.

Indicateurs de suivi :

(1)
- Nombre de participants
- Nombre d'ateliers

(2) & (3)
- Fréquentation des emplacements
- Temps de parcours
- Sécurité des livreurs / des véhicules et des marchandises

(4)
- Nombre d'espaces logistiques de proximité
- Nombre de véhicules électriques et vélo cargos

(5)
- Nombre de solutions expérimentées
- Nombre de colis consolidés
- Impact environnemental

Détail du coût par sous actions
1 : 610 000 €
2 : 200 000 €
3 : 350 000€
4 : 100 000 €
5 : 50 000 €

Porteur(s) :
CACPL, Villes de Cannes, Mandelieu, Le Cannet

Partenaire(s) :
CEREMA, Bureaux d'études, communes, AMO / ALMO / Chambre d'agriculture

Echelle



Temporalité



Coût

1 310 000 €

Communes

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNTE D'AGGLOMERATION CANNES PAYS DE LERINS

Les trois axes du PDM

- Axe 1 : Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire
- Axe 2 : Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers
- **Axe 3 : Un territoire décarboné et connecté : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable**

Liste des Actions – Axe 3

Un territoire connecté et décarboné : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Action A : **Mettre en place expérimentations ou tests en faveur de l'écomobilité ou mobilité décarbonnée**
Action B : **Accompagner le changement de comportement**
Action C : **Expérimenter l'innovation au service de l'adaptabilité estivale et événementielle pour que le territoire reste agréable en été**
Action D : **Expérimenter pour une logistique urbaine moins impactante**
Action E : **Poursuivre le développement du compagnon de mobilité vers un MaaS**
Action F : **Améliorer le suivi des données : proposer des données exhaustives et en libre accès**

CANNES PAYS DE LÉRINS

INGÉROP inventons demain inddigo Nicaya

AXE 3

AXE 3 - Un territoire décarboné et connecté : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Action A

Action A : Mettre en place des expérimentations ou tests en faveur de l'écomobilité ou mobilité décarbonée

Contexte & Objectifs :
L'expérimentation est le meilleur moyen de tester de nouvelles manières de fonctionner, de nouveaux aménagements, et d'en appréhender l'usage, l'appropriation par les usagers et les bénéfices. Elle est aujourd'hui nécessaire à tous les niveaux pour trouver des solutions aux impacts environnementaux toujours plus importants.

Apport de la concertation : La mise en place de nouveaux dispositifs pour fluidifier le stationnement est évoqué (panneaux dynamiques, application mobile etc.). Plusieurs participants font le souhait de renforcer les places pour les modes décarbonés.

Porteur(s) :
Communes

Partenaire(s) :
CACPL, Diverses subventions

Sous Action A1

Expérimenter des nouveaux types de stationnement (parkings connectés, parkings partagés, information à message variable, etc.) pour un gain de place

La problématique du stationnement est un point crucial de la gestion des mobilités dans les territoires. Afin de faire évoluer les pratiques, mais également de mieux diriger les automobilistes vers les places libre. En effet, dans les cœurs de villes on estime que les voitures en recherche de places peuvent représenter jusqu'à 20% du trafic quotidien sur une rue. Ainsi le PDM propose d'expérimenter différentes solutions ayant pour enjeu **d'optimiser le fonctionnement des stationnements existants** pour permettre de gagner de la place sur l'espace public et faciliter le stationnement des usagers :

→ **Parkings partagés :** réalisation d'un projet de parking mutualisé sur le territoire en lien avec un projet de développement urbain. En fonction des différents usages (commerces, logements, bureaux) la mutualisation permet ainsi d'optimiser 30 % des places pour un projet d'aménagement donné ce qui représente une économie sur le projet. La logistique peut aussi être intégrée directement dans le parking avec des accès dédiés.

→ **Stationnement intelligent**. Pour limiter les nuisances liées aux véhicules cherchant à se garer, développer l'information tant sur les parkings en ouvrage et les aires de stationnement que sur l'offre disponible sur la voirie (guidage à la place, sortie rapide avec lecture de plaques).

Différents relais de cette information sont nécessaires :

- Panneaux à messages variables sur certains axes stratégiques (déjà en cours à certains endroits).
- Intégration des parkings et de leur disponibilité en temps réel dans le compagnon de mobilité, dans une logique de MaaS : Mobility As A Service. (repris dans l'action E1-Axe 3)

→ **Stationnement à usage variable :** Par exemple place « Livraison » ouverte aux autres usagers la nuit, possibilité de contrôler le respect avec des capteurs. Possible par un affichage statique ou nouveaux dispositifs dynamiques, par exemple éclairage de la place en fonction de son usage (Technologie Flowell)

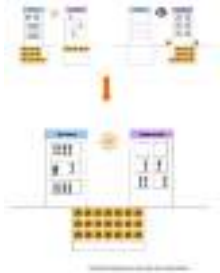
→ **Intermodalité** : favoriser l'intermodalité au niveau des parkings plus éloignés pour les rendre plus attractifs pour les usagers des plages ou du centre-ville.

Indicateurs de suivi :

- Nombre d'expérimentations lancées
- Nombre de places en système mutualisé
- Nombre de places équipées d'un système de disponibilité
- Nombre de panneaux à message variable (comptant les places etc.)



Exemple parking mutualisé Toulouse





Echelle



Temporalité



Coût

3 000 000 €

Communes

AXE 3

AXE 3 - Un territoire décarboné et connecté : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Action A

Action A : Mettre en place des expérimentations ou tests en faveur de l'écomobilité ou mobilité décarbonée

Contexte & Objectifs :
Le territoire de la CACPL est très contraint et se prête particulièrement au développement du covoiturage comme alternative au tout voiture individuelle. La CACPL, bien consciente de l'enjeu, a initié une réflexion large sur la problématique ainsi qu'une expérimentation depuis 2022 avec l'entreprise KLAXIT pour proposer une plateforme unique.

Apport de la concertation : La démarche Rézo Pouce est évoquée comme exemple (un réseau de covoiturage/d'auto stop quotidien fonctionnant sous forme de communauté). Les voies et aires de covoiturage sont aussi demandées (notamment à Cannes/Mougins/Théoule).

Porteur(s) :
Différents en fonction des sous actions :

(1)&(2) CACPL

(3) Pôle Métropolitain, Département, Escota

(4) Escota & Région

(5) Communes

Partenaire(s) :
Région, Département, ESCOTA, Pôle métropolitain, Communes

Sous Action A2

Développer une politique de covoiturage sur le territoire

Le développement du covoiturage passe par différentes actions qu'il convient d'organiser ensemble pour mettre en place un réseau cohérent et efficace. L'objectif est donc de poursuivre les démarches initiées et de les développer afin qu'elles perdurent sur toute la durée du PDM :

→ **Poursuivre les actions avec des opérateurs de covoiturage**, afin de développer le covoiturage Domicile – Travail sur une plateforme unique à l'échelle de l'aire métropolitaine (1),

→ **Proposer une participation financière** aux usagers incluse dans les Plans de Déplacements Entreprises (PDE ou PDIE). Cela est déjà inclus dans l'expérimentation de KLAXIT (2).

→ Inciter **la réalisation d'un Schéma d'aires de covoiturage à l'échelle du Pôle Métropolitain** et **coordonner le développement d'aires de covoiturage** de la CACPL avec les territoires voisins et les employeurs du territoire : créer 100 places de stationnement covoiturage sur 5 ans. (3)

→ **Engager une réflexion et des études pour la création de voies réservées de covoiturage** (ou VR2+) et les matérialiser par une possible expérimentation : Pénétrante Cannes – Grasse (D6185 : sens Nord → Sud), A8 (réflexion engagée par Escota), Accès à Sophia Antipolis, Vallée de la Siagne. (4)

→ **Réfléchir dès à présent à la réalisation de réservations sur le PLU** ainsi qu'à l'utilisation d'emplacements réservés actuels (pour la réalisation des points (3) et (4) (5)





Echelle



Temporalité



Coût

750 000€

CACPL

AXE 1

Action A

Sous Action A2

Développer une politique de covoiturage sur le territoire

Indicateurs de suivi :

- Nombre d'inscrits sur les plates formes
- Nombre de trajets de covoiturage réalisés
- Nombre de communes ayant des aires de covoiturage & nombre d'aires de covoiturage
- Nombre de places de covoiturage créées

Détail du coût :

(1) Mise à disposition plateforme covoiturage domicile/travail : 25 000 € / an,

(2) Participation financière pour les usagers : 6 000 € / an sur 10 ans avec +10% de trajets par an

(3) Places de stationnement covoiturage : 20 000 € / an

(4)Réalisation des études des VR2+ : 100 000 €





Porteur(s) :

→ Différents en fonction des sous actions :

→ (1)&(2) CACPL

→ (3) Pôle Métropolitain, Département, Escota

→ (4) Escota & Région

→ (5) Communes

Partenaire(s) :

(1) Région, Département
(3) Gestionnaires de parcs, ADEME, Etat, Communes, ESCOTA
(4) CASA, CAPG

Echelle



Temporalité



Coût

750 000 €

Communes

AXE 3

AXE 3 - Un territoire décarboné et connecté : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Action A

Action A : Mettre en place des expérimentations ou tests en faveur de l'écomobilité ou mobilité décarbonée

Contexte & Objectifs :

Le Pôle Métropolitain a engagé depuis 2019 le développement d'un système commun de bornes de recharge électrique WiiiZ. Les bornes ont ainsi été déployées sur toutes les communes de la CACPL.

Apport de la concertation :
Le réseau WiiiZ n'est pas évoqué spécifiquement dans la concertation, bien que le développement de modes plus propres soit un aspect de la mobilité fortement discuté.

Porteur(s) :
CACPL

Partenaire(s) :
Pôle métropolitain élargi à l'Est du Var Communes, Régies parking

Sous Action A3

Poursuivre le développement du réseau WiiiZ

Le marché des véhicules électriques connait une très forte progression avec, en 2021, 15% des véhicules neufs qui sont électriques ou hybrides rechargeables. Cela se confirme au niveau de l'usage du réseau de bornes de recharge électrique, qui est en constante progression. L'enjeu global de transition énergétique passe nécessairement par la poursuite du développement de la politique en faveur de l'électromobilité et du développement des bornes de recharge WiiiZ.

Actuellement, 46 bornes de recharge WiiiZ sont présentes sur l'intercommunalité, et 123 au total sur l'ensemble du Pôle Métropolitain. Au cours de l'année 2022, 10 nouvelles bornes vont être installées sur la CACPL. L'objectif est fixé à 600 bornes WiiiZ à l'horizon 2026 sur le Pôle Métropolitain.

Le coût de recharge électrique pour la première heure (en journée) sur le réseau WiiiZ est de 2€ pour les abonnées, et de 3€ pour les non-abonnés. Les autres réseaux, également disponibles sur le territoire de la CACPL, proposent des tarifs plus élevés (7€ pour le réseau compatible Chargemap). La CACPL a conventionné pour alimenter les bornes avec une électricité à haute valeur environnementale.

Le Pôle Métropolitain est actuellement accompagné par le prestaire du marché des bornes WiiZ sur la réalisation d'un Schéma Directeur des Infrastructures de de recharge pour véhicules électriques, ce qui permettra d'identifier le déploiement des prochaines années.

L'objectif est donc de **poursuivre le développement du réseau WiiiZ et les bornes de recharge électrique** :

- Réserver des emplacements de recharge électrique au niveau des nouvelles infrastructures en suivant les prescriptions réglementaires
- Réaliser un total de 60 bornes de recharge électrique WiiiZ sur 10 ans sur le domaine public - Chiffres à confirmer après l'élaboration du SDIRVE
- Poursuivre la démarche d'observatoire mise en place.

Indicateurs de suivi :

- Nombre de bornes supplémentaires : bornes classiques et bornes de recharge rapide
- Nombre de recharges effectuées



Echelle



Temporalité



Coût

1 500 000 €
CACPL

Sous Action A3

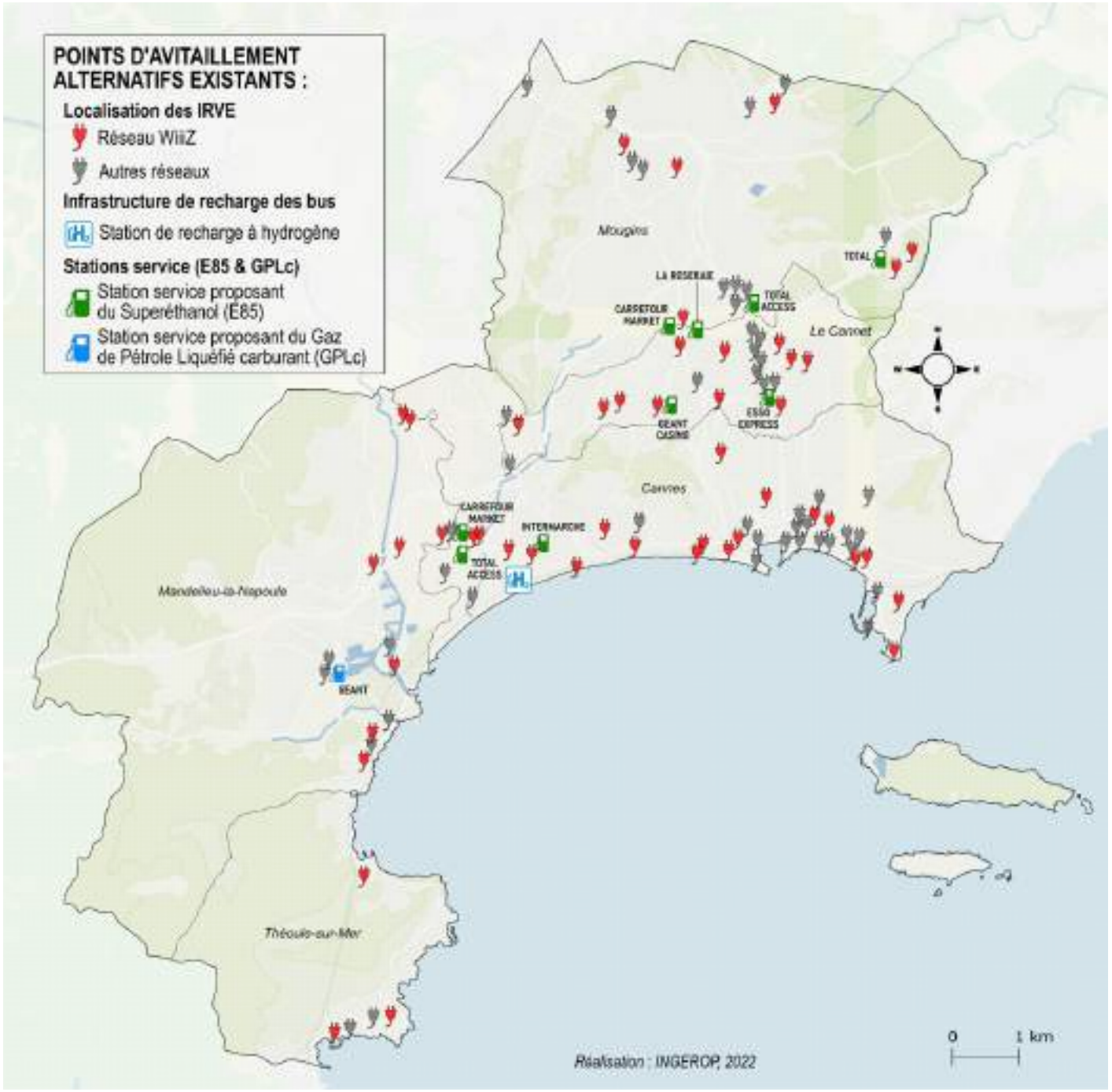
Poursuivre le développement du réseau WiiiZ en continuant l'augmentation progressive du nombre de bornes

Points de recharge WiiiZ existants sur le territoire de la CACPL :

- Théoule : **3 points** de recharge
- Mandelieu : **7 points** de recharge
- Cannes : **18 points** de recharge
- Le Cannet : **11 points** de recharge
- Mougins : **7 points** de recharge







AXE 3

AXE 3 - Un territoire décarboné et connecté : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Action A

Action A : Mettre en place des expérimentations ou tests en faveur de l'écomobilité ou mobilité décarbonée

Contexte & Objectifs :
Depuis la loi sur la transition énergétique, les agglomérations doivent réfléchir à d'autres motorisations que le Diesel. La Loi LOM est venue encore renforcer cet enjeu avec la fin des carburants classiques et la mise en œuvre des ZFE. La CACPL a donc engagé la réflexion sur le devenir de sa flotte de bus.

Apport de la concertation : La décarbonation du réseau de transport par l'hydrogène n'est pas évoquée spécifiquement dans la concertation, bien que le développement de modes plus propres soit un aspect de la mobilité fortement discuté.

Porteur(s) :
CACPL

Partenaire(s) :
ADEME, Subventions diverses à hauteur d'environ 35%, Etat, Europe

Sous Action A4

Développer la flotte de transports en commun à hydrogène, et poursuivre la dynamique de décarbonation des transports

La CACPL est lauréate de l'appel à projet « Ecosystèmes territoriaux hydrogénés » pour lequel elle a proposé un programme ambitieux de transition de sa flotte de transports en commun à l'hydrogène vert produit à partir d'électricité solaire. Cela représente au total 72 véhicules à l'hydrogène d'ici 2032, le début de renouvellement de la flotte en hydrogène étant prévu pour 2024.

En amont de la mise en œuvre du catalyseur, l'agglomération a effectué en 2021 les premières acquisitions de véhicules standards électriques.

Le projet hydrogène va au-delà des transports collectifs, puisque c'est un projet global de production d'hydrogène à partir d'électricité verte et qui couvrira également la décarbonation d'autres véhicules :

- Les bennes de collecte de déchets et de la propreté urbaine de Cannes,
- Les bateaux desservant les îles de Lérins,
- Des hélicoptères assurant la liaison Cannes – St Tropez.





Indicateurs de suivi :

- Nombre de bus à hydrogène acquis chaque année
- Observations d'émissions par mode
- Diminution des émissions rapportées aux passagers et aux kilomètres parcourus

Détail du coût :

- Achat d'un bus standard à hydrogène : 800 000 € l'unité (*x 72*),
- Installation d'une centrale de production : 15 000 000 €,
- Installation d'une station : 2 000 000 €.
- Surcoût d'exploitation annuel : + 400 000€ / an (différence coût diesel / H2)

Echelle



Temporalité



Coût

78 600 000 €

CACPL
Région (5%)
Département (15% du coût des véhicules)

AXE 3

AXE 3 - Un territoire décarboné et connecté : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Action A

Action A : Mettre en place des expérimentations ou tests en faveur de l'écomobilité ou mobilité décarbonée

Contexte & Objectifs :
Une dynamique quant aux mobilités alternatives et innovantes est observée sur le territoire et favorisée par la proximité de la technopôle de Sophia Antipolis. Dans ce contexte, la CACPL souhaite réfléchir à la mobilité dans les secteurs peu denses.

Apport de la concertation :
Non évoqué.

Porteur(s) :
CACPL, villes de Cannes et Mandelieu

Partenaire(s) :
Inred, constructeurs et équipementiers

Sous Action A5

Véhicules autonomes : tester une nouvelle offre adaptée aux zones peu denses et aux quartiers les moins desservis

Le territoire de la CACPL est urbanisé de manière continue, cependant différentes contraintes complexifient sa desserte en transports collectifs : d'une part le relief important qui conditionne le réseau viaire et d'autre part une urbanisation qui dans les pentes est peu dense. La desserte de ces quartiers en transports collectifs est complexe et s'effectue le plus souvent en Transport à la Demande, mais cette forme d'offre de transport n'est pas toujours satisfaisante surtout en lien avec le Palm Express.

→ **L'enjeu dans le cadre du PDM est de tester une nouvelle offre de transport adaptée aux zones peu denses et aux quartiers les moins bien desservis tout en apportant fiabilité et flexibilité.**

→ Plusieurs pistes sont à étudier

- Transport à la Demande (TAD) innovant (déployé sur d'anciennes lignes ou pour certaines gares moins desservies en lien direct avec certains trains par exemple),
- Taxis classiques ou taxis autonomes en rabattement vers le TCSP.

Remarque : des premiers tests de transport autonome sont prévus sur les zones touristiques, avec notamment un premier test à Cannes et Mandelieu en 2022.

Indicateurs de suivi :

- Nombre de kilomètres d'expérimentation réalisés



Echelle



Temporalité



Coût

2 000 000 €

Répartition CACPL / Communes à déterminer

AXE 3

AXE 3 - Un territoire décarboné et connecté : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Action A

Action A : Mettre en place des expérimentations ou tests en faveur de l'écomobilité ou mobilité décarbonée

Contexte & Objectifs :
L'autopartage s'inscrit dans la catégorie des modes de transports alternatifs. Son développement sur le territoire permettrait de réduire le nombre de véhicules, et aurait de nombreuses retombées positives sur la CACPL (moins de demande de stationnement, moins de congestion, meilleur remplissage des véhicules, etc.).

Apport de la concertation : Les participants ont demandé la mise en œuvre de services pour faciliter l'accès aux mobilités douces et partagées. Ils ont notamment évoqué les systèmes de location de véhicules entre particuliers

Porteur(s) :
CITIZ, CACPL, Administrations (engagement sur la flotte d'autopartage)

Partenaire(s) :
Partenaires privés (CITIZ, Clem etc.)

CAP AZUR

Sous Action A6

Initier une dynamique d'autopartage

Afin d'engager une dynamique d'autopartage sur le territoire, plusieurs actions doivent être mises en place, avec une communication adaptée sur les nouveaux services proposés aux habitants/usagers :

→ **Contacter des opérateurs d'autopartage**, comme Citiz ou Clem, afin d'évaluer le potentiel développement d'une offre d'autopartage sur la ville de Cannes.

→ **Accompagner le développement et le déploiement de l'autopartage sur les parkings publics** du territoire avec des places identifiées au sein des parkings publics.

→ **Travailler avec les administrations du territoire pour que la flotte d'autopartage vienne remplacer une partie du parc de véhicules de services.**

→ **Expérimenter l'installation de véhicules en autopartage dans une opération de logement, en travaillant avec le promoteur.**

→ **Intégrer l'autopartage au compagnon de mobilité, ainsi qu'au site de la collectivité.**

→ **Développer la location de véhicules entre particuliers**



Le chiffrage de cette action prend en compte un demi Équivalent Temps Plein (ETP) ainsi que quelques frais.



Indicateurs de suivi :

- Nombre de véhicules en autopartage
- Pourcentage d'utilisation du système d'autopartage

Echelle



Temporalité



Coût

400 000 €
CACPL

AXE 3

AXE 3 - Un territoire décarboné et connecté : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Action B

Action B : Accompagner le changement de comportement

Contexte & Objectifs :
De nombreuses actions réalisées ces dernières années semblent méconnues des usagers et habitants, alors qu'ils en sont la principale cible.
Il se peut qu'elles ne bénéficient pas de la communication adéquate permettant de les faire connaitre (et de permettre leur utilisation à leur juste valeur).

Apport de la concertation :
Durant la concertation, il est remarqué que plusieurs actions réalisées ne sont pas connues de tous, ce qui ne favorise pas les changements de comportement.

Porteur(s) :
CACPL

Partenaire(s) :
Villes, acteurs de la mobilité

Sous Action B1

Donner la priorité à la communication pour mieux faire connaitre les actions publiques actuelles et futures

→ **Mettre en place une communication lisible et efficace, tout au long du PDM,** pouvant comprendre :

- Des journées d'actions,
- Des affichages,
- Une communication innovante,
- Des films,
- Un relai par les médias locaux
- Une vraie dynamique sur les réseaux sociaux, etc.

→ **Mise en place d'une communication spécifique sur le savoir-rouler** : organisation d'actions de formation au vélo





Indicateurs de suivi :

- Nombre d'évènements organisés et taux de participation
- Evolution du nombre d'abonnés / de lecture / partage des articles dématérialisés
- Evolution du nombre d'abonnés aux différents dispositifs (Application Palm Bus etc.)

Détail du coût :

- Création d'un 1/2(ETP) sur toute la durée du PDM
- Création de documents de communication : 50 000 € / an,
- Organisation d'actions pour la promotion du vélo : 1 172 000€

Echelle



Temporalité



Coût

1 872 000 €
CACPL

AXE 3

AXE 3 - Un territoire décarboné et connecté : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Action B

Action B : Accompagner le changement de comportement

Contexte & Objectifs :
La mise en œuvre de PDME doit être encouragée par les autorités publiques. Cette mesure permet d'augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité d'une entreprise, mais aussi d'atténuer les émissions de gaz à effet de serre et polluants atmosphériques, et de réduire la congestion des infrastructures de transports sur le territoire.

Apport de la concertation :
Non évoqué.

Porteur(s) :
CACPL

Partenaire(s) :
Partenaires, Entreprises privées, CCI

Sous Action B2

Accompagner les entreprises et administrations pour encourager une mobilité plus durable des salariés et visiteurs

Avant l'élaboration du PDM, différentes dynamiques de Plans De Mobilités Employeurs ont été réalisées sur le territoire notamment sur le secteur du Font de l'Orme et un PDMIE sur la zone Roubine Frayère. L'enjeu est de poursuivre ces dynamiques et de les déployer à des secteurs d'activités moins conventionnels notamment en termes d'horaires.

→ **Accompagner les entreprises dans la réalisation de démarches de mobilité et pour les entreprises souhaitant engager ces démarches, de Plans De Mobilité Employeurs** :

- Identifier les référents au sein des entreprises et communiquer sur leurs obligations,
- Mettre à disposition des données publiques utiles : flux pendulaires, parts modales, etc.,
- Proposer une aide technique à l'élaboration d'actions,
- Mettre en place un onglet d'informations à propos de l'accompagnement des entreprises sur le site internet de la Mobilité. https://cannespaysdelerins.fr/index.php/transports/
- Encourager les employeurs à la mise en place du Forfait Mobilité Durable (FMD),
- Encourager à la décarbonation des flottes de véhicules.

→ **Utiliser les acteurs du territoire comme garants des bonnes pratiques** :

- Commerçants
- Administrations (exemples concrets : équiper les différents lieux de travail d'arceaux vélos sécurisés, diminuer le nombre de véhicules, développer une flotte d'autopartage ou de vélos à destination des salariés).

Cette action comprend la création d'un 1/2 Équivalent Temps Plein (ETP) pour l'animation et la gestion de l'acc



Indicateurs de suivi :

- Nombre de sollicitations de la CACPL par les entreprises
- Nombre d'entreprises ayant mis en place une démarche de mobilité

Echelle



Temporalité



Coût

200 000 €
CACPL

AXE 3

AXE 3 - Un territoire décarboné et connecté : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Action B

Action B : Accompagner le changement de comportement

Contexte & Objectifs :
En lien direct avec le compagnon de mobilité, la création d'une Maison de la Mobilité ouverte depuis 2021, à l'emplacement de l'ancienne agence Palm Bus a pour vocation à apporter des conseils aux habitants et visiteurs de la CACPL sur les possibilités qui s'offrent à eux en matière de mobilités.

Apport de la concertation :
La mise en place d'actions en faveur du mieux vivre ensemble et le besoin d'information sont ressortis plusieurs fois dans la concertation.

Porteur(s) :
CACPL, Acteurs sociaux

Partenaire(s) :
Conseil Départemental (06)

Sous Action B3

Créer une Maison de la Mobilité ayant connaissance de toutes les actions de mobilité du territoire et réalisant des conseils personnalisés

→ **Faire vivre la Maison de la Mobilité** (agence Palm Bus, devenue Agence de la mobilité en 2021), qui :

- A connaissance de l'ensemble des actions initiées en matière de mobilités sur le territoire,
- Accompagne régulièrement de manière individualisée et réalise des conseils personnalisés pour chaque personne sur les solutions possibles,
- Organise des temps d'information / échanges spécifiques sur différents thèmes liés à la mobilité

→ **Mettre en place des actions sociales en matière de mobilité**, permettant de favoriser l'accessibilité des publics vulnérables aux différents modes de transport (quartiers concernés : Ranguin et La Frayère). Proposer des services adaptés et complémentaires.

L'utilisation de deux Équivalents Temps Plein (ETP) pour cette action est envisagée, dans la continuité de ce qui est actuellement mis en place au sein de l'Agence de la Mobilité.

Indicateurs de suivi :

- Nombre de personnes sollicitant le service
- Nombre de personnes pour lesquelles au moins une solution a été identifiée





Echelle



Temporalité



Coût

3 000 000 €
CACPL

AXE 3

AXE 3 - Un territoire décarboné et connecté : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Action B

Action B : Accompagner le changement de comportement

Contexte & Objectifs :
La mobilité est pratiquée dès le plus jeune âge. L'un des meilleurs moyens pour modifier durablement les comportement est l'éducation. Ainsi, l'éducation très tôt des enfants semble nécessaire pour qu'ils comprennent les enjeux des mobilités durables, pour le futur et pour l'influence qu'ils peuvent avoir sur leur entourage.

Apport de la concertation :
Les participants ont évoqué le besoin d'actions pédagogiques après des scolaires..

Porteur(s) :
Etablissements scolaires
CACPL

Partenaire(s) :
ADEME, communes

Sous Action B4

Accompagner la réalisation des Plans de Mobilité Scolaires et réaliser des actions pédagogiques dans les écoles afin de promouvoir les mobilités douces

→ **Accompagner la réalisation de Plans de Mobilité Scolaires** :

- Mettre à disposition des données de diagnostic et l'actualiser. La ville de Cannes avait initié il y a quelques années une démarche d'identification des potentiels pédibus à partir de la localisation des différents enfants accueillis au sein des écoles, cependant la démarche datant un petit peu les localisations ne sont plus à jour.
- Proposer une aide technique à l'élaboration d'actions, diffuser les informations sur les outils existants : Programme Moby avec le CEE, portail Mobiscol réalisé par le club des villes et territoires cyclables et vivacités…

→ **Réaliser des actions dans les écoles afin de promouvoir les mobilités douces** :

- Réaliser des actions pédagogiques au sein des établissements,
- Mettre en place des journées dédiées à la mobilité douce.
  - Différentes initiatives sont déjà menées, notamment dans le cadre du programme « tous à vélo » dans les écoles cannoises (Pagnol, Mistral, Croisette, la Frayère), le plan vélo du Cannet prévoit également ces démarches.
  - La réflexion sur la mise en place d'un site sécurisé dédié à l'apprentissage pourrait être intéressante.
  - Des démarches Développement Durables, abordant la mobilité, sont initiées chaque années au sein des écoles
  - Cette action s'inscrit dans la continuité des actions d'ores et déjà réalisées par la Police Municipale qui doivent être poursuivies.

Indicateurs de suivi :

- Nombre d'élèves concernés par des sensibilisations aux enjeux de mobilité
- Nombre d'élèves formés au plan « savoir rouler »

Détail du coût :

- 1/3 ETP pour l'animation et la gestion des Plans de Mobilité Scolaires : 25 000 € / an,
- 10 classes par an : 25 000 € / an (2 500 € par classe).

Echelle



Temporalité



Coût

500 000 €
CACPL

AXE 3

AXE 3 - Un territoire décarboné et connecté : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Action C

Action C : Expérimenter l'innovation au service de l'adaptabilité estivale et événementielle pour que le territoire reste agréable en été

Contexte & Objectifs :
Le territoire de la CACPL est très attractif en été et lors d'évènements mondialement connus. Cela nécessite une adaptabilité importante de l'offre de mobilité sur la CACPL pour répondre à une demande en déplacements variable.

Apport de la concertation : Le développement des navettes estivales et maritimes est évoqué. Globalement, les habitants aimeraient que certaines mesures présentes en périodes estivales se poursuivent toute l'année.

Porteur(s) :
Communes

Partenaire(s) :
Office de tourisme

Au vu de l'attractivité du territoire en période estivale et lors d'évènements mondialement connus, l'adaptabilité du territoire face à de fortes variations de fréquentation est un enjeu majeur. Plusieurs actions, souvent en continuité de ce qui a déjà commencé à être mis en place sont envisagées :

→ **Généraliser le test des zones piétonnes estivales (1)**

Une zone piétonne est déjà testée sur le territoire, sur le Boulevard du Midi Louise Moreau à Cannes. Depuis 2016, chaque dernier dimanche du mois, une portion d'1,8 km est fermée à la circulation motorisée entre 9h et 16h. Cette première expérimentation d'aire piétonne temporaire est un franc succès, très apprécié des usagers et doit être développée. La ville de Mandelieu a également des neutralisations ponctuelles de circulation routières liées à des animations (marché Nocturne de la Napoule et marché de Noël).

- Généraliser le test de zones piétonnes en période estivale, lorsque la fréquentation touristique est forte (réfléchir à une zone piétonne tous les dimanches, ou tous les week-ends par exemple, ainsi que sur d'autres secteurs).
- Cibler certaines zones stratégiques : zones touristiques, trait de côte, aires commerciales, etc.



→ **Parking et lieux aux usages adaptatifs (2)**

- Approfondir les recherches quant aux emplacements de stationnement qui nécessiteraient un changement d'usage selon la temporalité (heure, jour, saison, événement, etc.). Réfléchir à la solution de signalisation évolutive en fonction de la temporalité, et adaptée aux périodes.

→ **Continuer de développer une offre de transports en commun estivale adaptée aux besoins :**

- Etablir des changements si nécessaires afin d'optimiser les coûts et tenter d'augmenter l'offre (horaires / lignes circulant).

Indicateurs de suivi :

- Nombre d'évènements de zones piétonnes testées (1)
- Appréciation de la population, de prime abord, puis après réalisation

Détail du coût :

- (1) Pour l'organisation et la communication de cette action : 20 000 € / an, Moyens matériels et humains pour la mise en place opérationnelle : 30 000 € / an.
- (2) Le coût est inclus dans l'action A1 – Axe 3, cette action comprend l'identification des secteurs à enjeux.
- (3) Le coût est inclus dans le fonctionnement du réseau Palm Bus : Action D - Axe 1. Cette action comprend l'identification potentielles modifications.

Echelle



Temporalité



Coût

500 000 €
Communes

AXE 3

Action D

AXE 3 - Un territoire décarboné et connecté : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Action D : Expérimenter pour une logistique urbaine moins impactante

Contexte & Objectifs :
L'évolution de la logistique urbaine a augmenté les impacts sur les habitants et usagers du territoire. S'agissant d'une problématique relativement récente, les innovations (notamment relatives au digital) sont le meilleur moyen de trouver une organisation lisible, efficace et adaptée aux problématiques spécifiques du territoire..

Apport de la concertation : La logistique urbaine a été principalement abordée à travers les modes de livraison souhaités plus propres en vue de créer, dans les centres-villes, des zones à faible émission. La création de plateformes logistiques a été évoquée.

→ **La logistique urbaine est un domaine propice aux innovations technologiques. Expérimenter sur le territoire permet de comprendre les solutions d'avenir les plus adaptées et de fédérer les acteurs publics et économiques. (1)**

L'innovation technologique permet d'anticiper les mutations l'enjeu est de rester en permanence vigilant sur les nouvelles opportunités. Le territoire de la CACPL est particulièrement riche en entreprises de technologies de pointe, ce qui peut permettre d'associer des acteurs économiques locaux.
Par exemple, des opportunités sont identifiées comme l'innovation logistique vers les bateaux (Yachting), les drones peuvent aussi permettre des livraisons dans des cas précis difficiles d'accès (par exemple les îles de Lérins).

- L'action consiste à **mettre en place une étude et un AAP et à aider des expérimentations innovantes** sur le territoire. Un accompagnement et un suivi par une AMO sont prévus. L'action comprend la réalisation d'une étude et la participation financière à des expérimentations.

→ **Connecter les différentes espaces de logistique urbaine et optimiser leurs fonctionnements pour la légitimer (2)**

- **Réaliser des expérimentations et faire un audit précis sur l'utilisation et l'efficacité des capteurs** déjà implantés à Cannes
- En fonction du retour d'expérience, **l'installation de capteurs peut être étendue** à d'autres secteurs de la CACPL

L'acceptabilité des mesures est nécessaire pour fédérer les acteurs, l'objectif étant de donner une légitimité à la logistique urbaine, à la valoriser et à la professionnaliser. Ainsi, une bonne information permet une meilleure adhésion et une remontée immédiate des difficultés ressenties sur le terrain, ce qui permet d'activer rapidement les réponses. La digitalisation permet en amont de mieux organiser les tournées de livraisons et de réduire la congestion (verbalisation plus efficace en fonction des usages).

→ **Développer le e-commerce local, grâce à la mise en place d'une plateforme commune ? (3)**

Afin de dynamiser la digitalisation du commerce, il est nécessaire de fédérer les acteurs autour d'une **market place locale.** Cette market place peut être à destination des commerçants mais aussi des producteurs locaux commercialisant en circuit court.
L'e-commerce est souvent un métier nouveau pour de nombreux commerçants qui sont directement concurrencés par des e-marchands nationaux ou internationaux.
Au-delà de la market place, il est indispensable de mettre en œuvre une solution de mutualisation de la collecte, voire de l'emballage et de la livraison (en lien avec Axe 2 – Action G).

- L'action prévoit une étude et **un benchmark des solutions existantes, la mise en place d'une market place à partir de l'adaptation d'une solution existante proposée par un prestataire, l'accompagnement des commerçants.**

Porteur(s) :
CACPL
Ville de Cannes
DDT

Partenaire(s) :
Commerçants
ADEME, associations de commerçants, livreurs, transporteurs professionnels , laboratoires, experts

Echelle

CACPL



Temporalité



Coût

2 750 000 €

CACPL et Communes

Action D | AXE 3

AXE 3 - Un territoire connecté et décarboné : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

→ **Concevoir la logistique à travers une logique de mutualisation (4)**

Afin de réduire le nombre de VUL (Véhicules Utilitaire Léger) et apporter des services aux commerçants et aux artisans, une mise en commun de moyens au travers d'une **flotte de VUL électriques partagés** est proposée. Cette forme de partage de moyens pourrait être élargie à des **vélo-cargos**.

- L'action comprend le lancement d'un appel d'offres pour trouver un opérateur (participation de la ville de Cannes avec mise à disposition d'espaces de stationnement, de bornes électriques) pour une vingtaine de véhicules (ce qui semble pouvoir constituer un début) avec une étude d'évaluation de l'impact + Etude d'AMO de la collectivité (100 000 €).
- Les initiatives peuvent également être privées et facilitées par des conventionnements avec la collectivité permettant ainsi la mise à disposition de places ou la facilitation du stationnement pour les véhicules de livraisons du dernier kilomètre.







Indicateurs de suivi :

(1)
- Nombre d'expérimentations réalisées
- Bilan / retours d'expérience des expérimentations

(2)
- Taux de rotation de l'utilisation des emplacements
- Taux d'occupation de la voirie
- Taux de double-file

(3)
- Nombre de commerçants et producteurs adhérents
- Nombre de commandes e-commerce générées

(4)
- Occupation de la voirie par les véhicules de livraison (stationnement / circulation)
- Satisfaction des commerçants





Détail du coût par sous actions
1 : 400 000 €
2 : 1 100 000 €
3 : 650 000€
4 : 600 000 €

Porteur(s) :
Villes + CACPL

Ville de Cannes

Partenaire(s) :
CACPL, Commerçants ADEME, association commerçants, livreurs, transporteurs professionnels , laboratoires, experts

Echelle



Temporalité



Coût

2 750 000 €

CACPL et Communes

AXE 3

AXE 3 - Un territoire décarboné et connecté : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Action E

Action E : Poursuivre le développement du compagnon de mobilité vers un MaaS

Contexte & Objectifs :
Le compagnon de mobilité est un outil numérique qui permet de regrouper différents modes (bus, vélo etc.) pour en faciliter l'usage. Il s'agit d'un outil créé en lien avec les territoires voisins (CAP AZUR) qui doit continuer à être développé, en y intégrant l'ensemble des modes de transports disponibles sur le territoire.

Apport de la concertation : La promotion de l'outil, pour le faire connaitre auprès des habitants, est aussi importante que son développement. Certains habitants présents en concertation n'en connaissaient pas l'existence.

Promouvoir fortement l'outil Compagnon de mobilité et ses diverses applications tout en continuant à développer l'outil

→ Promouvoir de manière importante l'outil Compagnon de Mobilité et ses différentes applications par le biais de campagnes de communication sur internet et les réseaux sociaux, ou encore par des affichages et des événements.

→ Continuer de développer l'outil en y intégrant tous les modes de déplacement, tout en conservant une régularité de mise à jour pour le rendre évolutif : intégrer notamment le stationnement et le covoiturage, voir comment intégrer les données présentes sur le portail de la ville de Cannes notamment sur les temps de parcours. Enjeu de le faire évoluer à terme vers un Maas complet (Le MaaS, "Mobility as a Service" en anglais intègre les systèmes numériques qui offrent à l'usager une mobilité comme un service, avec une plate-forme de données à laquelle l'usager se connecte par smartphone). L'enjeu au travers de ces outils est de **développer l'intégration fonctionnelle et l'interopérabilité** pour proposer une offre de transports la plus exhaustive possible sur une même application

Ce développement doit s'effectuer, en continuité de la dynamique actuelle, en lien direct avec les territoires alentours et notamment le Pôle Métropolitain.

Détail du coût :

- Promotion de l'outil prise en compte dans l'action B1 de l'Axe 3,
- Maintenance et hébergement CM : 30 000 € / an,
- Développement de nouvelles solutions pour l'application : 15 000 € / an.

Indicateurs de suivi :

- Nombre de téléchargements de l'application
- Nombre de connexions et de recherches sur l'outil
- Nombre de tickets achetés en ligne





Porteur(s) :
CACPL
Pôle Métropolitain

Partenaire(s) :
ADEME, Etat, Département, Région, Acteurs des mobilités, du stationnement et du covoiturage

Echelle



Temporalité



Coût

450 000 €
CACPL

AXE 3

AXE 3 - Un territoire décarboné et connecté : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Action F

Action F : Améliorer le suivi des données : proposer des données exhaustives et en libre accès

Contexte & Objectifs :
Afin de mieux comprendre le fonctionnement et l'évolution des mobilités du territoire, ainsi que les actions réalisées, un suivi et une analyse régulière des données est primordiale. Le libre accès à ces données permettra à d'autres acteurs (publics ou privés) de s'en servir pour améliorer la mobilité de tous pour un territoire plus apaisé à une large échelle.

Apport de la concertation :
Les habitants sont demandeurs d'informations chiffrées (statistiques d'évolution etc.) sur les comportements de mobilité sur leur territoire.

Porteur(s) :
CACPL

Partenaire(s) :
Département, sécurité routière, Région, communes, pôle métropolitain

Créer un observatoire des mobilités permettant en plus le suivi du PDM

→ Créer un observatoire de toutes les mobilités et des données associées : Véhicules Particuliers (VP), Transports en commun (TC), Mobilités douces : piétons et cyclistes, Stationnement, Logistique, Accidentologie, etc.

→ Rendre les données ouvertes et les partager régulièrement aux acteurs du territoire et des territoires voisins, ce qui permettra d'aider le développement d'innovations et d'aider le développement d'actions.

→ Réaliser le suivi du PDM grâce à la création d'une instance de suivi composée de personnel administratif, des acteurs du territoire, ou encore d'associations. Les résultats du suivi pourraient être présentés chaque année, avec une évaluation obligatoire après 5 ans.

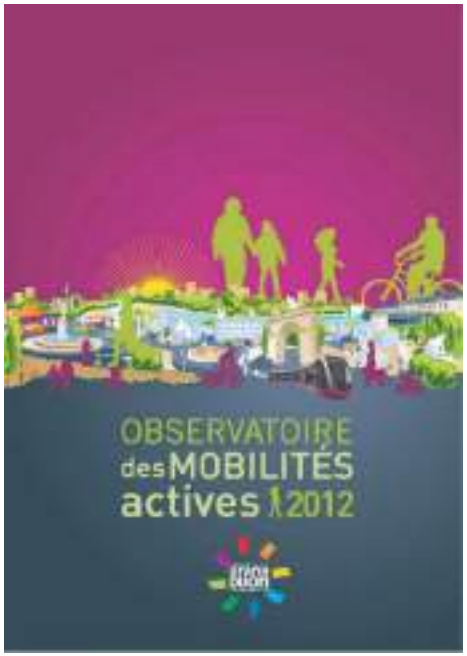
Indicateurs de suivi :

- Mise en place de l'observatoire
- Suivi et analyses régulières des thématiques observées

Détail du coût :

- Création de l'observatoire : 100 000 €,
- Enquêtes ponctuelles : 20 000 € / an,
- Suivi de l'observatoire et du PDM : 10 000 € / an





Echelle



Temporalité



Coût

400 000 €
CACPL

Action transversale

Action transversale - Coordonner les dynamiques sur la mobilité à différentes échelles

Contexte & Objectifs : Dans le contexte actuel il est primordial d'agir en cohérence entre territoires pour permettre une modification de la mobilité dans sa globalité, à grande échelle. L'ensemble des informations et des données, qui constitue un outil précieux d'analyse et de décision, doit pouvoir être partagé et échangé régulièrement.

Apport de la concertation : Tout au long de la concertation, les liaisons avec les territoires voisins sont ressorties régulièrement avec des questionnements sur la possibilité de réaliser des actions en lien direct avec les instances des territoires voisins concernés.

Agir ensemble et en cohérence pour des aménagements adéquats et une meilleure qualité de vie

→ **Animer les réseaux d'acteurs**

- Entre les communes de la CACPL, pour avoir une dynamique de suivi du PDM et des diverses actions mises en œuvre sur le territoire.
- Avec les territoires alentours (Par exemple : création d'un syndicat mixte avec Grasse en cours), et à l'échelle du Pôle Métropolitain.
- Avec les populations et avec les acteurs (associations, habitants etc.), notamment le réseau d'acteurs de la logistique urbaine qui sera engagé dans le programme Interlud.

→ **Coordonner les acteurs de la mobilité à l'échelle de l'aire urbaine, notamment en facilitant leur mise en réseau par un plus grand partage de l'information et plus globalement des données**

- Structurer et favoriser le partage des données publiques mobilités/transports entre les acteurs du territoire.
- Cette action s'effectue en lien avec l'action Axe 3- Action F Création d'un observatoire de la mobilité.

Indicateurs de suivi :

- Nombre de COTECH / COPIL, réunions de concertation réalisées chaque année
- Nombre d'actions communes réalisées
- Mise en place d'une base de données communes partagée

Porteur(s) :

CACPL, Communes, Région, Département, Etat + Régie Palm Bus

Partenaire(s) :

Associations de cyclistes, ADPO, AVF, Vivre ensemble services familiaux (personnes âgées)

Echelle



Temporalité



Coût

500 000 €

CACPL

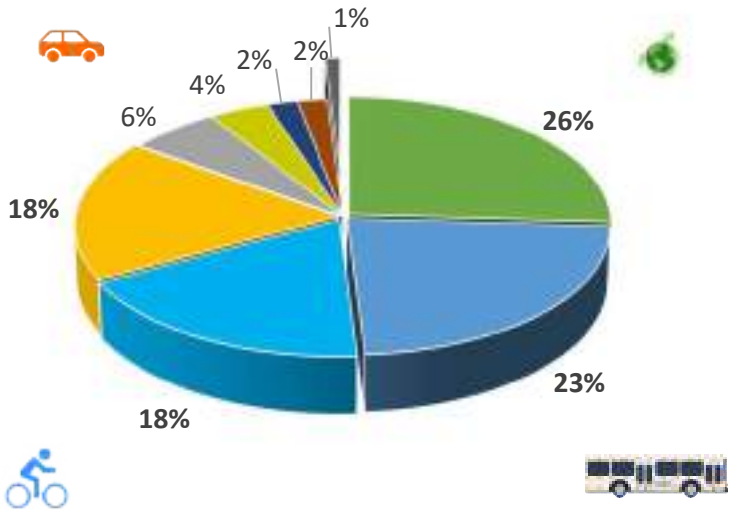
Synthèse financière

Hiérarchisation	N°	Titre	Nombre d'actions	Coût prévisionnel
		Action transversale - une dynamique collective sur la mobilité		
	A	Coordonner les dynamiques sur la mobilité	2	500 000 €
			2	**500 000 €**
		Actions Axe 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire		
PHARE	A	Organiser l'accessibilité du territoire en créant des pôles d'échanges (ferrés ou routiers) aux entrées du territoire	2	100 000 €
	B	Optimiser les échanges entre les réseaux : Développer l'intermodalité largement sur le territoire	3	5 000 000 €
	C	Améliorer l'accessibilité routière	2	18 120 000 €
PHARE	D	Poursuivre le développement et l'amélioration du réseau urbain de transports en commun Palm Bus	3	63 300 013 €
	E	Relocaliser et/ou rationnaliser l'offre de stationnement pour fluidifier les centres-villes	3	2 800 000 €
	F	Améliorer la logistique urbaine pour un territoire plus accessible et plus agréable	1	770 000 €
	G	Réglementer l'urbanisation en relation avec la mobilité	1	100 000 €
	H	Rendre le territoire accessible à tous	2	1 000 000 €
			17	**91 190 013 €**
		Actions Axe 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers		
PHARE	A	Développer un réseau modes doux structuré, efficace et lisible	3	39 000 000 €
	B	Simplifier l'accessibilité et promouvoir l'usage des modes doux	6	19 318 000 €
	C	Résorber les coupures du territoire en créant des perméabilités/liaisons modes doux	4	19 000 000 €
PHARE	D	Mieux répartir l'espace public pour donner plus de place aux autres modes que la voiture	4	49 050 000 €
	E	Réduire l'accidentologie et développer le savoir vivre	1	200 000 €
	F	Accompagner la démarche de zone à faibles émissions	1	200 000 €
	G	Améliorer la logistique urbaine pour réduire son impact sur la vie des habitants tout en la légitimant (comme une activité essentielle)	1	1 314 750 €
			20	**128 082 750 €**
		Actions Axe 3 - Un territoire décarboné et connecté : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable		
PHARE	A	Mettre en place des expérimentations ou tests en faveur de l'écomobilité ou mobilité décarbonée	6	86 250 000 €
PHARE	B	Accompagner au changement de comportement	5	5 472 960 €
	C	Expérimenter l'innovation au service de l'adaptabilité (estivale/évènementielle + résilience aux changements) : pour que le territoire reste agréable l'été :	3	500 000 €
	D	Expérimenter pour une logistique urbaine moins impactante	1	2 750 000 €
	E	Poursuivre le développement du compagnon de mobilité : vers un MaaS	1	450 000 €
	F	Améliorer le suivi des données : proposer des données exhaustives et en libre accès	1	400 000 €
			17	**95 822 960 €**
		Total	**56**	**315 595 723 €**

Synthèse financière

Répartition du budget sur les différentes thématiques

	Répartition Budgets	Entités compétentes
Transition énergétique - Hydrogène	26%	CACPL / Etat / Europe
Transport en commun	23%	CACPL
Cycles	18%	Département / Communes
Piétons	18%	Communes
Voiture Individuelle	6%	Département / Communes
Stationnement (régulation offre, stationnement innovant, P+R etc.)	4%	Communes et CACPL
Communication / Partage de donnée / aide au changement de comportement / Compagnon de mobilité, etc.	2%	Communes et CACPL
Logistique Urbaine	2%	Communes
Alternatives au VP (covoiturage, autopartage, etc.) et Véhicules Electriques	1%	CACPL
Total	100%	-



PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

DIAGNOSTIC

PLAN DE MOBILITE ?

La Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins est en cours d'élaboration de son Plan De Mobilité (PDM) 2023– 2032. Le **PDM** est un outil de planification de l'organisation de la mobilité qui prend en compte l'ensemble des modes de déplacement et identifie les mesures à prendre pour répondre aux enjeux de mobilité et d'accessibilité du territoire. Le diagnostic du PDM dresse l'état des lieux de la mobilité et les initiatives déployées par les communes et l'intercommunalité.

L'élaboration d'un PDM est un temps fort de **concertation et de réflexions partagées** sur la vision de la mobilité de demain pour l'agglomération, il permet d'associer les différentes parties prenantes et de co-construire le projet de territoire.



LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION CANNES PAYS DE LÉRINS

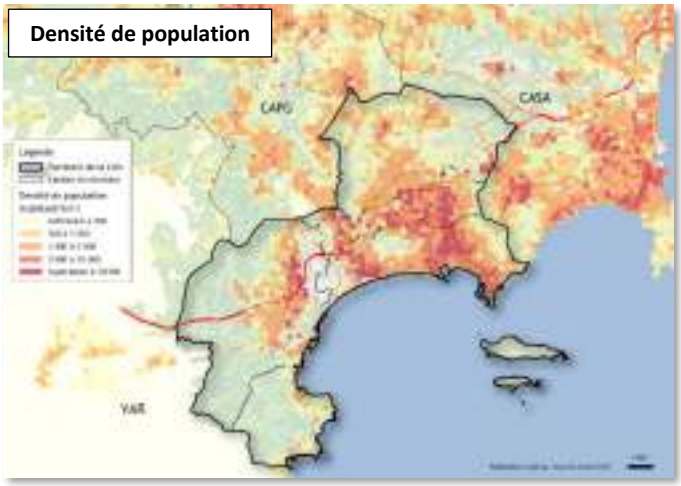
La CACPL, créée le 1er janvier 2014, est devenue à la même date Autorité Organisatrice de la Mobilité sur son ressort territorial. La CACPL a la compétence d'organisation des transports collectifs, mais également le développement des services en faveur des modes actifs (vélos, marche à pied) ou des usagers partagés des véhicules (covoiturages, autopartages). Elle peut également organiser des services de logistique urbaine.

Depuis fin 2019 et l'approbation de la loi Mobilité, les AOM ont également le rôle d'organisation des mobilités solidaires et de réflexion sur la création de zones à faibles émissions.



LE TERRITOIRE ET LA POPULATION

La CACPL regroupe 158 000 habitants. Le territoire est situé sur le littoral de la Côte d'Azur à l'ouest du département des Alpes-Maritimes. Il est composé d'une frange littorale fortement urbanisée où les échanges avec les agglomérations voisines sont très nombreux (Sophia Antipolis, Nice, Pays de Grasse). Sur le territoire, le relief est une contrainte importante qui a façonné son développement viaire et urbain. La CACPL se caractérise également par la présence d'espaces naturels remarquables (îles de Lérins, Massif de l'Estérel).

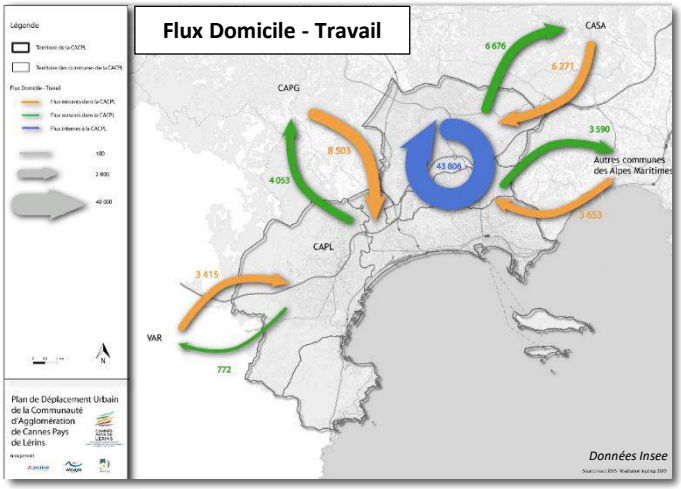


La CACPL est un territoire attractif pour sa qualité de vie et sa renommée internationale. Consciente de ces nombreux atouts, la CAPCL souhaite que le PDM apporte une réflexion globale pour faire de son offre de mobilité un atout.

LA DEMANDE DE DÉPLACEMENTS SUR LE TERRITOIRE

De nombreux échanges avec les autres territoires

Il y autant de déplacements domicile-travail internes au territoire qu'en lien avec l'extérieur. On voit donc l'insertion de la CACPL dans une zone urbaine dense plus large. Cependant, le territoire de la CACPL possède plus d'emplois que d'actifs y résidant : il est fortement attractif pour les habitants du Var et du Pays de Grasse.
Avec la CASA, les échanges sont également très importants mais équilibrés.



Pour les déplacements domicile-travail internes à la CACPL, les 2/3 d'entre deux se font à l'échelle de la commune de résidence. Ceux entre les communes de la CAPCL se font principalement vers Cannes puis vers Mougins, qui possède de nombreux emplois avec le pôle du Font de l'Orme intégré à la technopole de Sophia Antipolis.

Des modes de transport qui se diversifient

Les déplacements **domicile-travail,** qu'ils soient internes ou sortants, se font **principalement en voiture,** avec respectivement 65% et 84% d'utilisateurs.
On note que les transports collectifs et les deux roues (principalement motorisés) ont également un usage important avec 10% des déplacements. La marche à pied ne représente que 14% des déplacements internes au territoire, ce qui est plutôt faible.

IMPACT ENVIRONNEMENTAL DE LA MOBILITÉ

Une qualité de l'air qui s'améliore

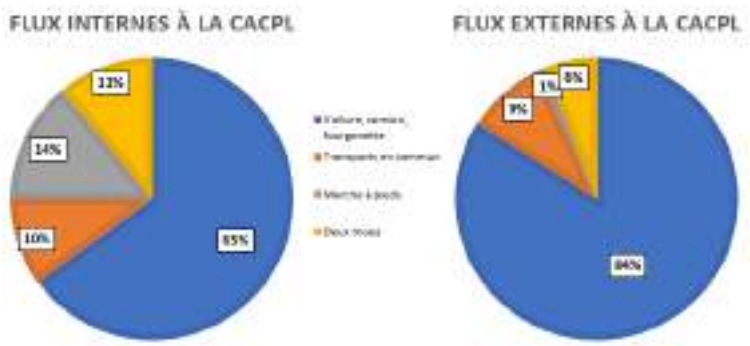
Sur la CACPL, les transports sont la **première source d'émission** des principaux éléments polluants liés à l'activité humaine (CO2, Nox et particules fines). Le secteur des transport émet entre 40 et 80% des émissions pour chaque polluant.
Ainsi, les secteurs les plus impactés se trouvent le long des axes routiers et notamment de l'A8.

Il faut noter que les améliorations apportées au véhicules ont permis une **diminution des émissions des différents polluants** depuis 2017, mais ces efforts doivent perdurer.



Une pollution sonore élevée

Autre enjeu environnemental, **le bruit :**
25 % de la population (42 000 personnes) est exposée à des niveaux de bruits supérieurs à la limite réglementaire de 68dB(A).
Le trafic routier est une source importante de bruit qui impacte tous les secteurs habités situés à proximité de l'A8, mais également les autres voiries structurantes (axe Carnot, Tonner, Picaud, RD809…).



ETAT DES LIEUX DE LA MOBILITE AU SEIN DE LA CACPL

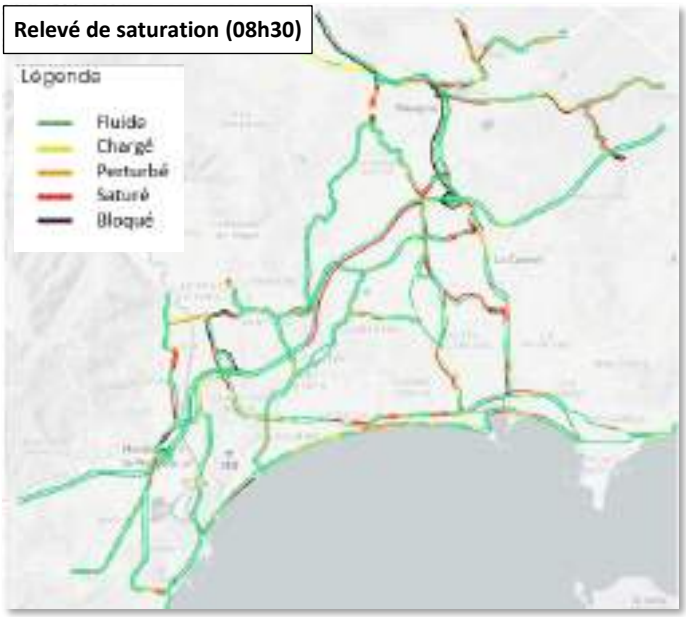
1. La circulation

Deux axes qui structurent le territoire

L'autoroute A8 et la pénétrante Grasse - Mougins sont les deux voiries structurantes du territoire. L'A8, qui est l'axe de connexion avec les territoires voisins, dessert les différentes communes de la CACPL au travers de 3 échangeurs. Cependant, ces voiries sont relativement éloignées du littoral et les voiries d'accès entre le centre-ville de Cannes et l'A8 sont encombrées.

L'accès depuis le Haut et Moyen Pays au Nord est également très contraint avec des saturations sur la vallée de la Siagne et sur la pénétrante Grasse - Mougins. Le pôle d'emploi de Sophia Antipolis crée des perturbations importantes sur la commune de Mougins, caractérisée par un réseau viaire contraint par de faibles largeurs de voiries et des pentes importantes.

Relevé de saturation (08h30)



Les conditions de circulation sur le territoire sont plutôt satisfaisantes, mais tendent à se détériorer sur certains secteurs. Les dernières enquêtes réalisées auprès des usagers montrent que **la circulation** est aujourd'hui **perçue comme un point noir du territoire**.



2. Le stationnement

L'offre de stationnement existante

L'offre de stationnement publique se compose de :

- 21 parcs en ouvrage,
- 250 aires ou poches de stationnement.

Cette offre, dimensionnée pour la population estivale du territoire, est nettement supérieure à celle observée sur des agglomérations non touristiques (9000 places payantes à Cannes soit une offre comparable à la ville de Lille (300 000 habitants)).
Sur Théoule et Mougins, les stationnements sont plus limités. A Théoule, l'offre est concentrée sur le littoral où l'espace est réduit, différents parkings sont répartis. A Mougins, l'offre sur voirie est très faible et le stationnement s'effectue sur des espaces privés. Le futur parking de Tournamy apportera 350 places au niveau de la nouvelle centralité de la ville.

***Une demande en stationnement qui évolue** :*
Sur le centre-ville de Cannes, les deux roues motorisés sont de plus en plus nombreux. Pour réguler les usages, des poches de stationnement dédiées ont été créées. Toutefois, elles sont saturées au détriment des espaces piétonniers.





Des réglementations du stationnement hétérogènes :

- Gratuité temps réglementé : Mandelieu, Mougins, La Bocca ;
- Payant : Cannes centre-ville – Le Cannet ;
- Payant en période estivale : Théoule-sur-Mer.

Suite à la dépénalisation du stationnement, aucune commune n'a délégué le contrôle du secteur payant à des entreprises privées. Les redevances post stationnement sont faibles (17€), à l'exception de Théoule. La ville de Cannes a repris en 2018 la gestion en régie de ses parcs en ouvrage.

Des volontés d'innovation :

- Parcs en ouvrage : des espaces de qualité, des projets de stationnement intelligent à Cannes et à Mandelieu avec indication du nombre de places disponibles,
- Paiement du stationnement par téléphone avec l'application Whoosh à Cannes et au Cannet.

3. Les Transports Collectifs

Un usage important des transports collectifs

Le réseau urbain Palm Bus a une attractivité importante notamment sur la cible des actifs. En effet, 10 % des déplacements domicile-travail sont effectués en transports collectifs.

Le réseau Palm Bus

Palm Bus est le réseau urbain géré par la CACPL. Sa fonction principale est la desserte des emplois et des résidents du territoire. Il est composé de 32 lignes régulières, et est articulé autour de 2 lignes structurantes : les Palm Express A et B qui desservent 4 communes du territoire en connectant Mandelieu, La Bocca, le centre-ville de Cannes jusqu'à Tournamy sur Mougins et la connexion avec le réseau Sillages sur la CAPG. Différents parcs relais sont en cours d'aménagement autour du TCSP.



Le réseau Palm Bus est complété par une offre nocturne importante : Palm Night, qui circule jusqu'à 3 heures du matin en fin de semaine et tous les soirs en période estivale. C'est une offre adaptée aux besoins touristiques.



Offre et usages du réseau :
La fréquentation du réseau Palm Bus est concentrée autour des lignes A, 1 et 2, (62% des voyages) et qui passent toutes les 10 à 15 minutes.
Les autres lignes ont des fréquences plus faibles allant jusqu'à un trajet par heure et irriguent les secteurs moins denses. L'offre est complétée par une offre de Transport à la demande.



La part modale des transports collectifs est de 5% sur la dernière EMD. Pour les trajets domicile-travail, selon les chiffres de l'INSEE (2016), elle est supérieure à 10% et 13,5% pour les Cannois. Ces résultats sont légèrement en deçà de la moyenne des Alpes-Maritimes (13,7%), mais plutôt dans la moyenne haute d'agglomérations de tailles similaires.
*La **densité du littoral** et le caractère très urbain des communes de Cannes, Le Cannet et Mandelieu sont donc des **points forts pour l'usage des transports collectifs**. Les communes de Théoule et Mougins, moins denses et plus éloignées des axes de transports structurants, ont un usage des transports collectifs plus faible avec 3% des trajets domicile-travail.*

Le réseau interurbain

Le réseau Régional ZOU vient en complément du réseau Palm Bus. Il est composé des lignes interurbaines et de l'offre TER avec notamment la ligne ferrée Grasse – Cannes. Le réseau interurbain permet de connecter les deux intercommunalités voisines. Des besoins sont également identifiés avec l'Est du département du Var mais les dessertes sont moindres.

Une tarification intermodale

La région Sud à mis en œuvre une tarification intermodale qui permet d'emprunter avec le même abonnement le réseau TER et les réseaux interurbains. Cette offre permet de faciliter l'intermodalité sur ce territoire où les échanges entre agglomérations sont nombreux.
La gare de Cannes a été réaménagée et permet un transfert modal de qualité. Le projet de développement de la gare TGV sur la Bocca desservie par le Palm Express est également un enjeu de repositionnement d'un pôle intermodal.



4. Les modes actifs

Le territoire de la CACPL est marqué par un relief important qui contraint la pratique des modes actifs. La marche à pied est très utilisée, principalement sur les secteurs centraux où les aménagements sont plus nombreux. En revanche, l'usage du vélo sur le territoire est faible, avec seulement 1% des déplacements.

Le vélo

Pratique existante

Les différentes enquêtes montrent une faible pratique du vélo pour des motifs utilitaires sur le territoire. Cependant, une pratique cycliste existe et est fortement développée sur le territoire. Il s'agit de la pratique sportive et loisirs, principalement observée sur les massifs naturels et sur l'Esterel. De très nombreux groupes de cyclistes empruntent ainsi la RD6098 et doivent partager la route avec les voitures.

Itinéraires et aménagements existants

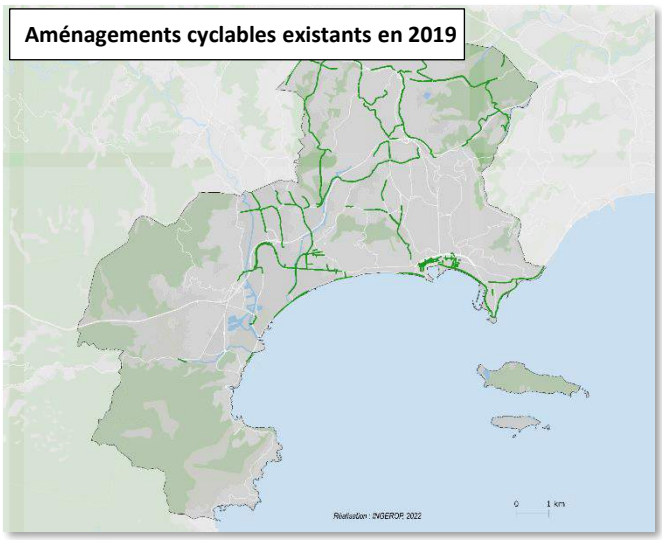
Environ 40 Km d'aménagements cyclables existent sur le territoire de la CACPL en 2019. Aujourd'hui, en l'absence de schéma directeur cyclable, les aménagements manquent de continuité et sont de qualité très variables.

Le développement de la pratique du vélo nécessite un travail important d'amélioration de la sécurité des cyclistes sur la voirie.

Quelques discontinuités d'aménagement sont particulièrement visibles :

- Le littoral, où il n'y a pas d'aménagements continus permettant de connecter Cannes à La Napoule,
- L'absence d'axes Nord - Sud sécurisés reliant Cannes au Cannet et à Mougins et le franchissement de l'A8,
- Franchissements des infrastructures autoroutières et ferroviaires ainsi que les intersections créent des ruptures dans les aménagements existants. Le PDM se devra de résorber ces discontinuités.

Aménagements cyclables existants en 2019







En complément, d'autres actions en faveur du vélo sont en cours de déploiement : stationnements (la ville de Cannes à installé des arceaux vélos), intermodalité Train avec l'abri sécurisé à la gare de Cannes, location de vélos à assistances électriques par la CACPL, aides à l'achat de VAE sur différentes communes, box vélo sur les P+R…



L'EuroVéloroute 8 un itinéraire touristique :
La réalisation de l'itinéraire de le long du littoral de Cannes et Mandelieu qui remonte vers l'arrière pays par la vallée de la Siagne est en cours. Le département a récemment aménagé tout une partie de l'itinéraire sur la vallée de la Siagne.

La marche à pied

La marche est un enjeu important des politiques urbaines, avec comme pour le vélo des bénéfices importants sur la santé des pratiquants (diminution du stress, lutte contre l'obésité, baisse de la tension artérielle …).

La marche a pied est fortement pratiquée sur le territoire de la CACPL, le PDM doit donc permettre de pérenniser et renforcer la pratique.

Les cœurs de ville apaisés : des exemples intéressants (Le Cannet, Avenue Tonner). La nécessité de poursuivre ces démarches et d'apporter une cohérence sur le territoire de la CACPL.

L'accessibilité du territoire : des aménagements de qualité sont réalisés dans les centres villes. Le besoin de sécuriser la pratique demeure en dehors des secteurs centraux et dans les voiries où la pente est importante.

L'accessibilité du réseau Palm Bus : des arrêts prioritaires en grande partie accessibles, un matériel roulant qui le deviendra avec les derniers renouvellement de bus.



5. La logistique urbaine

Le tissu économique de l'agglomération

Le territoire de la CACPL est **particulièrement actif en termes d'entreprises et de commerces**. 47 208 établissements sont susceptibles de recevoir ou d'expédier des marchandises. Ils sont concentrés dans les centres villes et le long des axes structurants des communes.





Capteurs d'occupation des aires de livraison



Le flux de marchandises

Quelques chiffres sur l'impact du transport de marchandises :

- Environ 4 000 heures de stationnement en double-file par semaine (tous véhicules de livraison confondus),
- Plus de 14 000 véhicules de livraisons circulent chaque jour et effectuent 19 300 mouvements de livraison,
- L'ensemble des livraisons sur le territoire de la CAPCL est de 293 000 kilomètres par semaine, soit plus de 55 000 km par jour.

La ville de Cannes, de part son caractère touristique et évènementiel, concentre dans son hypercentre de très nombreux établissements recevant des livraisons.
Le Palais des Festivals lors des événements importants draine des flux tout à fait particuliers. A ce titre, un schéma de livraison spécifique existe sur le Palais.
Consciente de l'enjeu particulier autour de la logique urbaine, la ville de Cannes a lancé un diagnostic spécifique sur la logistique urbaine qui a conduit à la mise en œuvre de plus de 350 capteurs sur les places de livraison, permettant de mesurer et d'améliorer la rotation sur ces places.

6. Les mobilités innovantes

La CACPL, associée à la CASA et la CAPG, travaillent conjointement dans le cadre du pôle métropolitain CAP AZUR sur différentes actions concrètes déployées sur les 3 territoires. En termes de transports différentes actions et réflexions ont ainsi été menées :

- Déploiement d'un réseau de recharges de véhicules électriques le réseau WiiiZ,
- Mise en place d'une application smartphone commune déployée dans un premier temps sur l'information des 3 réseaux de transports urbain et sur l'achat de titres mais qui peut s'étendre vers d'autres offres (covoiturage, stationnement …),
- Réflexion sur un schéma d'itinéraires cyclables métropolitain.

Le « Compagnon Mobilité », recense toutes les données des réseaux PALM BUS, SILLAGES et ENVIBUS, permet l'achat des tickets et intègre l'information sur les parcs de stationnement.



Mobilité ALTERNATIVE

- ***Covoiturage***
- ***Autopartage***
- ***Un outil commun d'information sur la mobilité***
- ***Véhicules électriques***
- ***Véhicules autonomes***

Cannes accueillait depuis 2012 un concept d'autopartage entre particuliers : Koolicar Aujourd'hui le système a évolué vers des locations professionnelles

PALM BUS



Pas encore d'expérimentations sur le territoire.



EN 2019 : 28 stations WIIZ sur la CACPL pour un total de 2550 charges. Le nombre total d'abonnés et de charges est en forte augmentation depuis.

ENJEUX

LE DIAGNOSTIC EN 6 POINTS CLEFS

Le diagnostic du PDM peut se résumer en 6 points :

- **Circulation :** un réseau contraint et saturé aux heures de pointe, à l'origine de nuisances sonores et de pollution de l'air ;
- **Stationnement :** une offre très importante afin de répondre à la forte demande estivale, qui est consommatrice d'espace public ;
- **Transports collectifs :** une offre diversifiée, avec des aménagements récents augmentant l'attractivité du réseau ;
- **Modes actifs :** une part modale piétonne importante, mais une pratique du vélo faible malgré une progression récente liée aux aménagements réalisés ;
- **Logistique urbaine :** des flux de marchandises conséquents provoquant une gène pour les résidents, une démarche innovante a été lancée sur ce thème à Cannes ;
- **Mobilités innovantes et partagées :** des initiatives engagées en développement sur le territoire (WiiiZ, Compagnon de mobilité, etc.).



BILAN DE LA CONCERTATION

Le diagnostic a permis, lors d'ateliers de travail en concertation avec les acteurs locaux, d'identifier les premières grandes orientations et les principaux enjeux du PDM. Ces derniers peuvent diverger selon la commune concernée.

Les points à consolider

Améliorer les fréquences et itinéraires de certaines lignes du réseau Palm Bus, notamment lors de la période estivale, afin de réduire autant que possible l'usage de la voiture particulière.

Développer également les itinéraires cyclables et la pratique des modes actifs, en maillant le territoire d'aménagements qualitatifs et sécurisés.

Les défis à relever

Les défis à relever concernent notamment le changement des mentalités et des pratiques en faveur des modes doux, et au détriment du véhicule personnel. Cela passera donc par une meilleure communication des modes alternatifs, tout en continuant d'améliorer la qualité des services proposés.

3 AXES DE TRAVAIL RETENUS

Les orientations et enjeux identifiés lors du diagnostic ont permis d'élaborer 3 axes de travail pour les scénarios du PDM. Les réponses aux enjeux du PDM sont détaillées dans chacun de ces axes.



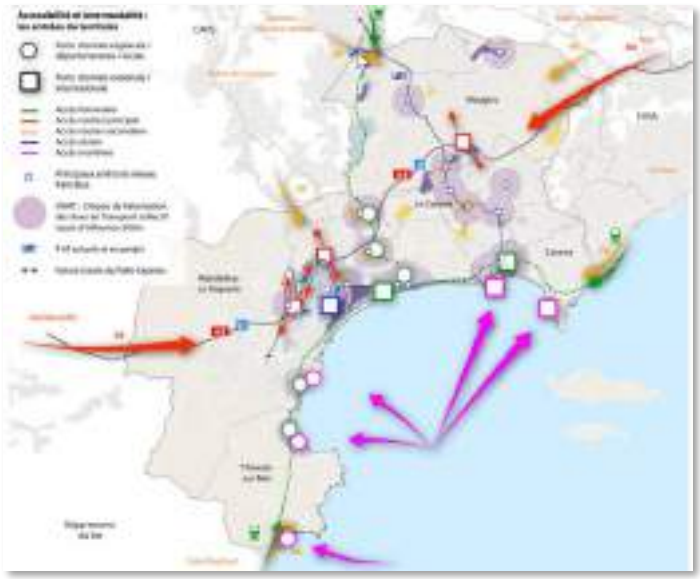
Le projet du PDM a été construit autour de différents piliers qui font consensus sur le territoire :

- *Le cadrage réglementaire du PDM ;*
- *Le cadrage financier afin d'engager un projet soutenable ;*
- *La réponses aux enjeux déterminés dans le diagnostic, notamment les enjeux environnementaux ;*
- *L'intégration des enseignements de la concertation.*

AXE 1
Une accessibilité performante :
Un levier d'attractivité du territoire

Créer un schéma d'accessibilité du territoire

L'accessibilité du territoire est un point central pour que la CACPL puisse conserver son attractivité et son rayonnement.
L'axe 1 permet ainsi de créer un schéma d'accessibilité qui instaurera une réflexion sur l'organisation des accès multimodaux du territoire et sur la détermination du niveau d'intermodalité sur ces différents points d'accès.



Favoriser les points d'intermodalité

L'enjeu sera de décliner le schéma d'accessibilité en développant l'offre de transport autour des points d'entrées stratégiques du territoire, mais également en articulant transport et développement urbain autour des principaux points d'arrêts de transports collectifs.

Le Palm Express structure déjà l'offre en transports collectifs. Ce dernier a permis de mettre en place différents parcs relais de rabattement. Les aménagements sur la ligne Palm Express seront poursuivis sur Mougins, et la ligne sera connectée au réseau de la CAPG. Des améliorations seront également apportées sur les autres lignes structurantes afin d'améliorer les temps de parcours.

En parallèle, c'est l'ensemble du réseau de bus qui est amenée à poursuivre le développement et la diversification de son offre, en vue d'améliorer le service aux usagers et l'accessibilité aux différents publics.

Améliorer et expérimenter pour une logistique urbaine moins impactante

Le diagnostic a permis de mettre en avant l'importance des flux de logistique urbaine sur le territoire de la CACPL, et notamment à Cannes, largement dotée des activités d'hôtellerie, restauration & cafés, mais également de nombreux commerces et l'organisation des congrès et festivals.

De ce fait, le Plan de Mobilité inclue la logistique urbaine comme un fil rouge avec différentes actions mises en œuvre au sein des 3 axes.
L'enjeu sur la logistique est de continuer d'expérimenter que cela soit sur l'utilisation et la mutualisation des places de livraison, où en développant des modes de livraisons moins polluants.
Pour cela, la CACPL est lauréate du programme InterLUD, qui lui permettra d'engager un travail important de concertation avec les acteurs de la logistique en vue de la mise en œuvre d'une charte de logistique urbaine durable.



Des réflexions seront également à mener pour :

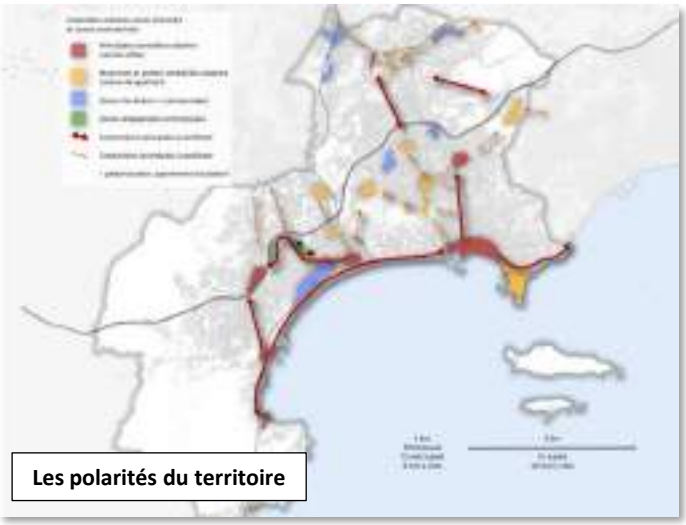
- Favoriser les circuits courts et ainsi valoriser les producteurs régionaux ou commerces implantés sur le territoire,
- Mettre en place des solutions de retrait de colis qui permettent de limiter les « portes closes » qui augmentent le nombre de kilomètres parcourus,
- Sur les secteurs à enjeux, pouvoir consolider les flux et effectuer un report modal vers des livraisons en modes actifs.



AXE 2
Une mobilité courte pour tous :
La mobilité au cœur de la qualité de vie

Développer un réseau modes doux

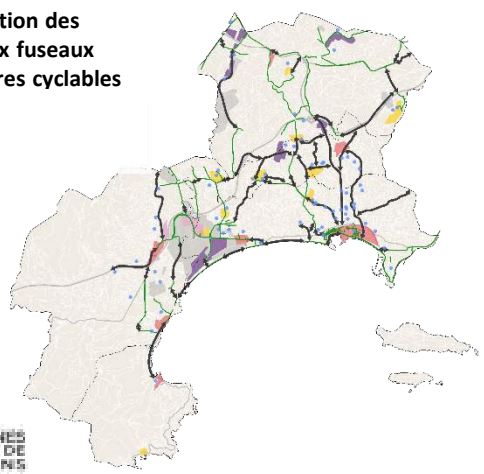
Le second axe du plan de mobilité reprend un thème qui fait partie des problématiques quotidiennes du territoire : la qualité du vie. En effet, le diagnostic a permis d'identifier que nos habitudes de déplacements peuvent avoir un impact négatif sur la qualité de vie.
Afin d'inverser cette tendance, le 2ème axe propose un nombre importants d'actions qui améliorent la structuration de la mobilité à l'échelle du quartier.



Les polarités du territoire

- Le PDM propose, sur les différentes polarités du territoire identifiées, d'améliorer les conditions de déplacements des modes actifs (piétons et vélos), en améliorant la qualité des cheminements et en offrant des places de stationnement pour les vélos et deux roues motorisés.
- Pour développer la pratique cyclable, l'enjeu du territoire passe par une politique en faveur du vélo électrique via des services d'aide à l'achat et de test de la pratique, avec le développement du système Palm Vélo qui permet la location de moyenne durée.

Identification des principaux fuseaux d'itinéraires cyclables



Résorber les coupures du territoires

Le relief et les grandes infrastructures de transport font office de coupures pour le territoire. C'est le cas notamment de l'A8 et des voies ferrées.
L'amélioration de la perméabilité des traversées piétonnes et cyclables de ces infrastructures est au cœur du PDM. Au total, c'est une quinzaine de points qui ont été identifiés comme étant à améliorer à l'échéance 2032.



La ville de Cannes a récemment réaménagé le passage de la rue de Châteaudun permettant de connecter le quartier Prado au centre-ville.

Deux axes routiers structurants sur le territoire sont caractérisés par des aménagements centrés sur l'usage de la voiture et des faibles perméabilités : l'avenue du Campon et la couverture de la voie ferrée sur le centre-ville de Cannes. Ces deux points ont été évoqués lors de la concertation, avec des enjeux d'amélioration de la qualité de vie. Le PDM prévoit d'étudier leur mutation et à l'échéance du Plan de mobilité, de réaliser des travaux de requalification d'un des deux axes.

Mieux répartir l'espace public, le stationnement un outil en faveur de la mobilité

L'enjeu lié au stationnement sur le territoire est, dans un premier temps, d'améliorer la connaissance de l'usage du stationnement sur les différentes temporalités du territoire. Cela aura pour objectif, dans un second temps, de pouvoir développer des parkings stratégiques qui permettront de rationnaliser l'offre sur la voirie, et ainsi de pouvoir réaliser des aménagements qualitatifs notamment en faveur des modes actifs.
Les deux roues motorisés sont une partie intégrante du besoin en stationnement et des offres adaptées devront être développées afin d'en limiter les usages gênants.
La thématique du stationnement est également présente dans l'axe 3, à propos de l'intégration des besoins innovants, ainsi que dans l'axe 1 avec une adaptation de l'offre sur les points d'intermodalité.

AXE 3
Un territoire décarboné et connecté :
Les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Un PDM qui s'inscrit dans la stratégie « zéro carbone » à l'horizon 2050.

La CACPL est fortement investie sur les enjeux de décarbonation de la mobilité.
A ce titre, un premier travail a été mené à l'échelle du Pôle Métropolitain pour doter le territoire en infrastructures de recharge avec le déploiement des premières bornes WiiiZ. Cette dynamique va continuer, avec une extension du nombre de bornes à l'échelle du PDM, mais également l'équipement en infrastructure de recharge compatibles au niveau de parcs en ouvrage des communes.

Afin de décarboner son réseau de transport en commun, la CACPL a commencé en 2020, à équiper sa flotte de bus avec des premiers véhicules électriques. Elle a l'ambition à court terme d'équiper le territoire d'une station de production d'hydrogène propre. Cette station aura pour vocation d'alimenter l'intégralité du parc de transport collectif à l'horizon 2035, mais également de pouvoir décarboner les véhicules de collecte des déchets de l'agglomération.
Le projet couvrira également des besoins touristiques du territoire avec une station relais qui permettra de recharger des bateaux, ainsi qu'une compagnie d'hélicoptère.

Accompagner au changement de comportement

La communication sur les enjeux d'une mobilité durable est un des points important afin d'entrainer une dynamique à l'échelle locale. A ce titre, le PDM envisage cette communication à différents niveaux :

- Des actions ciblées auprès des entreprises et administrations du territoire pour permettre de faire évoluer les comportements, notamment sur les trajets domicile-travail. Un premier travail est initié en ce sens avec l'opérateur de covoiturage Klaxit,
- Le PDM répond également à l'enjeu d'apprentissage de la mobilité : la CACPL sera un relais sur la formation à la mobilité des plus jeunes et la mise en œuvre de Plan de déplacements scolaires,
- L'enjeu dans le cadre du PDM sera que l'agence Palm Bus devienne une Maison de la Mobilité, référent local sur le conseil en mobilité pour les habitants du territoire et présentant des conseils personnalisés.



Regrouper les informations et les partager

La CACPL et le pôle métropolitain se sont dotés d'un outil leur permettant de réunir les informations sur le réseau de transport, et ainsi dépasser les limites du territoire au bénéfice des usagers. Cet outil, le compagnon de mobilité, sera le pilier de l'information sur la mobilité. Il va continuer de s'étoffer dans le cadre du PDM, avec de nouvelles informations sur les différents modes de transports : vélo, aménagements existants, services proposés, etc. Il renseignera également les automobilistes quant au stationnement. Tout ceci permettra aux usagers de mieux connaitre l'offre de transport et de pouvoir se déplacer d'une manière plus efficace.

Pour cela la coopération entre les communes, la CACPL et le pôle métropolitain sera effective tout au long du PDM.



CIBLE D'EVOLUTION DES PARTS MODALES

Les actions proposées dans le cadre du Plan de Mobilité de la CACPL visent à une mobilité repensée qui s'articulera sur une offre de mobilité plus complète sur un territoire qui reste aujourd'hui fortement dépendant de la voiture individuelle. Ainsi, l'enjeu à l'horizon du PDM est de faire évoluer les parts modales sur le territoire, afin que l'usage de la voiture (majoritaire dans l'EMD de 2009) soit plus équilibré avec les différents modes de déplacements.

La **CACPL est un territoire situé pour sa majeure partie sur la zone dense du littoral, elle a, à ce titre, un enjeu fort de poursuivre le développement des modes actifs**

PART MODALE PIETONNE

EMD 2009	HORIZON PDM
34%	36%

La part modale piétonne, **déjà très élevée** sur la CACPL, sera légèrement améliorée grâce aux actions visant à améliorer la qualité des cheminements piétons existants. Une réflexion sur le partage de l'espace public devra permettre un gain de largeur de voirie, remobilisable pour les piétons entres autres.

PART MODALE CYCLABLE

EMD 2009	HORIZON PDM
1%	5%

La part modale des vélos est actuellement très faible. Les efforts de la CACPL en matière d'aménagements cyclables et de construction d'un système vélo sont une part importante du PDM qui va permettre de faire rapidement évoluer la part modale du vélo sur le territoire.

PART MODALE TRANSPORTS COLLECTIFS

EMD 2009	HORIZON PDM
5%	7%

La performance du réseau Palm Bus, structurée sur le BHNS Palm Express, sera améliorée, en vue d'une meilleure desserte. Les fréquences et itinéraires seront revus, permettant de répondre à la demande grandissante, et desservant l'ensemble des territoires et populations. De plus, le territoire pourra bénéficier d'une dynamique favorable sur les transports collectifs avec le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur qui va permettra d'augmenter l'offre et d'améliorer les liaisons vers Sophia et l'aéroport de Nice.

PART MODALE DE LA VOITURE

EMD 2009	HORIZON PDM
55%	47%

L'engagement du territoire à améliorer les cheminements des modes actifs, ainsi que d'améliorer l'offre de transports collectifs permettra de réduire la part de la voiture dans les déplacements globaux. L'objectif visé est de passer sous la barre des 50% de trajets réalisés en voiture sur la CACPL. Le covoiturage sera développé sur le territoire, permettant d'améliorer le taux de remplissage des véhicules.

PART MODALE 2 ROUES MOTORISES

EMD 2009	HORIZON PDM
5%	5%

La part modale des 2 roues motorisés restera constante. Une meilleure réglementation et offre de stationnement de ce mode permettra d'améliorer le partage de l'espace entre les modes.

L'ensemble des actions ont pour objectif de modifier la répartition des parts modales en faveur des modes actifs.
Part les actions mis en œuvre dans le PDM, la part modale de la voiture sera diminuée, et reportée, en priorité vers le vélo, les transports collectifs et la marche à pied.

La répartition des parts modales référentes correspond à l'EMD de 2009. Les données seront mises à jour aux résultats de l'EMD qui sera réalisée en 2022 afin de connaître la répartition actuelle des modes de transports, et ainsi refixer des objectifs de répartition modales actualisés

Le PLAN D'ACTIONS DU PDM

Au total la stratégie de mobilité se décline sur 45 actions

NUMERO D'ACTION	INTITULE DE L'ACTION	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
	Axe 1 : Une accessibilité performante										
A1	Créer un schéma d'accessibilité coordonné										
A2	Améliorer la desserte et la compétitivité du réseau ferré pour réduire l'usage de la voiture										
B1	Travailler sur les horaires permettant l'intermodalité (Train/Palm Bus, TER/TGV, Train/TAD, etc.)										
B2	Renforcer les pôles existants et créer des DIVAT notamment sur l'axe Cannes - Grasse										
C1	Créer la bretelle des Tourrades vers l'A8										
C2	Proposer une hiérarchisation du réseau et y associer des principes d'aménagement										
D1	Améliorer le fonctionnement du réseau Palm Bus en adaptant et renforçant l'offre										
D2	Poursuivre le développement du Palm Express comme structure du réseau par le prolongement du TCSP										
D3	Poursuivre le développement du Palm Express comme structure du réseau par la réalisation de P+R et l'amélioration du rabattement VP										
E1	Repenser des parkings stratégiques mutualisés aux entrées du territoire										
E2	Ouvrir la réflexion sur le ratio de nombre de stationnements par nouveau logement créé dans les PLU en centres villes et proche des zones bien desservies par les transports en commun										
F1	Donner une cohérence globale à la logistique en la rendant lisible										
G1	Axer le développement urbain de manière prioritaire autour des gares et du réseau structurant de TCSP										
H1	Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus et de la nouvelle flotte										
	Axe 2 : Une mobilité courte pour tous										
A1	Travailler sur le réseau et les continuités des cheminements piétons										
A2	Réaliser un schéma directeur d'itinéraires cyclables et construire un réseau structuré d'aménagements cyclables										
A3	Instaurer une réflexion commune entre Cannes et Le Cannet pour des solutions cyclables concrètes autour de l'axe Carnot										
B1	Pacifier l'espace public à une large échelle pour sécuriser les autres modes										
B2	Déployer une offre de stationnement vélo										
B3	Développer une politique cyclable globale en faveur du vélo électrique : poursuivre les dynamiques engagées d'aide à l'achat										
B4	Développer une politique cyclable globale en faveur du vélo : étendre le service Palm VELO										
B5	Organiser des actions de promotion des modes actifs : communication, événementiel, savoir-rouler										
C1	Améliorer les perméabilités pour les modes actifs des infrastructures voies ferrées et autoroute										
D1	Améliorer la connaissance des usages du stationnement sur le territoire à travers des enquêtes régulières, notamment en analysant l'aspect événementiel										
D2	Repenser la politique de stationnement, en rationalisant l'offre sur voirie dans les centres-villes, et en gérant l'offre pour les deux roues motorisés										
D3	Réaménager le littoral en rationalisant la place de la voiture au profit des modes doux : poursuivre le projet Bocca Cabana										
D4	Requalifier et réaménager certains axes urbains qui supportent des niveaux de trafics importants et créent des fractures pour les dynamiques urbaines										
E1	Réaliser des campagnes de sensibilisation à la circulation des cycles et des 2RM, ainsi qu'au partage de la voirie et au savoir vivre										
F1	Accompagner la démarche de Zone à Faibles Émissions, pour améliorer la qualité de vie des habitants et proposer des modes alternatifs										
G1	Améliorer la logistique urbaine pour réduire son impact sur la vie des habitants tout en la légitimant comme une activité essentielle										

Le PLAN D'ACTIONS DU PDM

NUMERO D'ACTION	INTITULE DE L'ACTION	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Axe 3 : Un territoire décarboné et connecté											
A1	Expérimenter des nouveaux types de stationnement (parkings connectés, parkings partagés, information à message variable, etc.) pour un gain de place										
A2	Développer une politique de covoiturage sur le territoire										
A3	Poursuivre le développement du réseau WiiiZ										
A4	Développer la flotte de transports en commun à hydrogène, et poursuivre la dynamique de décarbonation des transports										
A5	Véhicules autonomes : tester une nouvelle offre adaptée aux zones peu denses et aux quartiers les moins desservis										
A6	Inciter une dynamique d'autopartage										
B1	Donner la priorité à la communication pour mieux faire connaître les actions publiques actuelles et futures										
B2	Accompagner les entreprises et administrations pour encourager une mobilité plus durable des salariés et visiteurs										
B3	Créer une Maison de la Moblité ayant connaissance de toutes les actions de mobilité du territoire et réalisant des conseils personnalisés										
B4	Accompagner la réalisation des Plans de Mobilité Scolaires et réaliser des actions pédagogiques dans les écoles afin de promouvoir les mobilités douces										
C1	Généraliser le test de zones piétonnes estivales										
D1	Expérimenter pour une logistique urbaine moins impactante										
E1	Promouvoir fortement l'outil Compagnon de mobilité et ses diverses applications en continuant à développer l'outil										
F1	Créer un observatoire des mobilités permettant en plus le suivi du PDM										
Action transversale											
Autre	Agir ensemble et en cohésion pour des aménagements adéquats et une meilleure qualité de vie										

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

g



PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

Mobilisons-nous pour la mobilité !

Analyse environnementale

29/05/2022 – version 1

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Table des matières

1 PRESENTATION DU PROJET ET EXPOSE DES MOTIFS POUR LESQUELS LE PROJET A ETE RETENU 4

1.1 OBJECTIFS D'UN PLAN DE MOBILITE 4
1.2 PERIMETRE DU PLAN DE MOBILITE 4
1.3 STRUCTURE DU PLAN DE MOBILITE DE LA CACPL 5
1.3.1 Axe 1 : Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers 5
1.3.2 Axe 2 : Un territoire connecté et décarboné : les nouvelles technologiques au service d'une mobilité plus durable 6
1.3.3 Axe 3 : Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire 5

2 ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE : ROLE ET METHODE 7

2.1 DEMARCHE ITERATIVE ET EVALUATION CONTINUE 7
2.1.1 Portée de la démarche 7
2.1.2 Participation de la démarche d'évaluation environnementale à l'élaboration du programme 7
2.2 METHODE D'EVALUATION DES IMPACTS DU PDM SUR L'ENVIRONNEMENT 8
2.2.1 Présentation de la méthode- : analyse qualitative des impacts 8
2.2.2 Difficultés rencontrées et limites de la méthode d'évaluation 9

3 ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT 11

3.1 PERIMETRE DU TERRITOIRE D'ETUDE 11
3.1.1 Structuration et évolution de la population sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins 11
3.2 QUALITE DE L'AIR 12
3.2.1 Indice ISA 12
3.2.2 Mesures de concentration et émissions de polluants 12
3.2.3 Engagements du territoire en matière de qualité de l'air pour le secteur des transports 16
3.2.4 Tendances d'évolution et projections en l'absence de PDM 17
3.2.5 Constats 17
3.2.6 Enjeux pour le PDM 17
3.3 NUISANCES SONORES 18
3.3.1 Principales notions et mesures du bruit liés aux déplacements 18
3.3.2 Bruit routier 18
3.3.3 Cartes de bruit 19
3.3.4 Points Noirs de Bruit et Zones de Bruit Critique 21
3.3.5 Exposition des populations 24
3.3.6 Engagements du territoire en matière de nuisances sonores 25
3.3.7 Tendances d'évolution et projections en l'absence de PDM 26
3.3.8 Constats 26
3.3.9 Enjeux pour le PDM 26
3.4 CONSOMMATION D'ENERGIE ET EMISSIONS DE GES 27
3.4.1 Diagnostic énergie-climat du territoire 27
3.4.2 Diagnostic énergie-climat du secteur des transports 27
3.4.3 Engagements du territoire en matière de maîtrise des consommations d'énergie et d'émissions de GES pour le secteur des transports 28
3.4.4 Tendances d'évolution et projections en l'absence de PDM 28
3.4.5 Constats 30
3.4.6 Enjeux pour le PDM 30
3.5 CONSOMMATION D'ESPACE 31
3.5.1 Occupation des sols et son évolution 31
3.5.2 Évolution de la tâche urbaine et transports 33
3.5.3 Tendances d'évolution et projections en l'absence de PDM 34
3.5.4 Constats 35
3.5.5 Enjeux pour le PDM 35
3.6 PATRIMOINE ET PAYSAGE 36
3.6.1 Patrimoine bâti et naturel 36
3.6.2 Ensembles paysagers 37
3.6.3 Marqueurs et enjeux paysagers des entités paysagères de la CACPL 38
3.6.4 Impacts des infrastructures de transports 38
3.6.5 Entrées de ville et axes de contournement 40
3.6.6 Tendances d'évolution et projections en l'absence de PDM 41
3.6.7 Constats 42
3.6.8 Enjeux pour le PDM 42
3.7 BIODIVERSITE ET TRAME VERTE ET BLEUE 43
3.7.1 Espaces naturels remarquables 43
3.7.2 Trame verte et bleue 44
3.7.3 Impacts directs et indirects des déplacements sur les milieux naturels et la biodiversité 46
3.7.4 Tendances d'évolution et projections en l'absence de PDM 47
3.7.5 Constats 47
3.7.6 Enjeux pour le PDM 47
3.8 RESSOURCE EN EAU 48
3.8.1 Données générales 48
3.8.2 Ressource en eau et transports 49
3.8.3 Tendances d'évolution et projections en l'absence de PDM 51
3.8.4 Constats 51
3.8.5 Enjeux pour le PDM 51
3.9 RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES 52
3.9.1 Risques à Cannes Pays de Lérins 52
3.9.2 Risques et transports 53
3.9.3 Tendances d'évolution et projections en l'absence de PDM 54
3.9.4 Constats 54
3.9.5 Enjeux pour le PDM 54
3.10 SYNTHESE DES ENJEUX DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT 55

4 EFFETS NOTABLES PROBABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PDM, MESURES POUR EVITER, REDUIRE ET COMPENSER LES INCIDENCES NEGATIVES SUR L'ENVIRONNEMENT ET MODALITES DE SUIVI 57

4.1 ANALYSE DES IMPACTS DU PDM SUR LA QUALITE DE L'AIR 58
4.1.1 Mesures prises pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs résiduels potentiels du PDM sur la qualité de l'air 61
4.1.2 Indicateurs de suivi 61
4.2 ANALYSE DES IMPACTS DU PDM SUR LES CONSOMMATIONS D'ENERGIE ET LES EMISSIONS DE GES 62
4.2.1 Mesures prises pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs résiduels potentiels du PDM sur les consommations d'énergies et les émissions de GES 66
4.2.2 Indicateurs de suivi 66
4.3 ANALYSE DES IMPACTS DU PDM SUR LES NUISANCES SONORES 67
4.3.1 Mesures prises pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs résiduels potentiels du PDM sur les nuisances sonores 68
4.3.2 Indicateurs de suivi 68
4.4 ANALYSE DES IMPACTS DU PDM SUR LA CONSOMMATION D'ESPACE 69
4.4.1 Mesures prises pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs résiduels potentiels du PDM sur la consommation d'espace 69
4.4.2 Indicateurs de suivi 70

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION81-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

4.5 ANALYSE DES IMPACTS DU PDM SUR LE PAYSAGE 70
4.5.1 Mesures prises pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs résiduels potentiels du PDM sur les paysages 71
4.5.2 Indicateurs de suivi 71
4.6 ANALYSE DES IMPACTS DU PDM SUR LA BIODIVERSITE 72
4.6.1 Mesures prises pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs résiduels potentiels du PDM sur la biodiversité 73
4.6.2 Indicateurs de suivi 73
4.7 ANALYSE DES IMPACTS DU PDM SUR L'EAU 74
4.7.1 Mesures prises pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs résiduels potentiels du PDM sur l'eau 75
4.7.2 Indicateurs de suivi 75
4.8 ANALYSE DES IMPACTS DU PDM SUR LES RISQUES 76
4.8.1 Indicateurs de suivi 76
4.9 ANALYSE DES IMPACTS DU PDM SUR LA SANTE 76
4.9.1 Mesures prises pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs résiduels potentiels du PDM sur l'eau 79
4.9.2 Indicateurs de suivi 79
4.10 SYNTHESE DE L'EVALUATION DES INCIDENCES DU PDM SUR L'ENVIRONNEMENT 80

5 ARTICULATION DU PLAN AVEC LES AUTRES SCHEMAS, PLANS ET PROGRAMMES DU TERRITOIRE 83

5.1 DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENTS DES ALPES-MARITIMES 83
5.2 SCHEMA REGIONAL CLIMAT AIR ÉNERGIE 83
5.3 SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE 84
5.4 PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE 84
5.5 SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT, DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'ÉGALITE DES TERRITOIRES 85

6 ANNEXES : DETAILS DES IMPACTS DU PDM PAR FICHE-ACTION 87

Table des figures

Figure 1 : Périmètre de la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins 4
Figure 2 : Processus d'identification des impacts du PDM sur l'environnement 9
Figure 3 : Évolution des émissions de NO2 liées aux transports 13
Figure 4 : Répartition sectorielle des émissions de NOx - Source : AtmoSud 13
Figure 5 : Évolution des émissions de PM10 liées aux transports 14
Figure 6 : Répartition sectorielle des émissions de PM10 - Source : AtmoSud 14
Figure 7 : Évolution des émissions de PM2.5 liées aux transports 15
Figure 8 : Répartition sectorielle des émissions de PM2.5 - Source : AtmoSud 15
Figure 9 : Évolution des émissions de CO liées aux transports 15
Figure 10 : Répartition sectorielle des émissions de CO - Source : AtmoSud 15
Figure 11 : Répartition sectorielle de la consommation finale d'énergie de la CACPL 27
Figure 12 : Évolution des émissions de CO2 en g/km en fonction des vitesses de circulation et intégrant les évolutions de normes EURO - Source : SETRA, 2009 29
Figure 13 : Projections de développement des véhicules électriques et hybrides en France à l'horizon 2025 - Source : CGDD, 2011 30
Figure 14 : Répartition des impacts recensés du PDM par niveau d'impact sur l'ensemble des thématiques 57
Figure 15 : Répartition du bilan environnemental des fiches-actions par niveau d'impact sur l'ensemble des thématiques 57
Figure 16 : Répartition des impacts recensés du PDM par niveau d'impact sur la qualité de l'air 58
Figure 17 : Répartition du bilan environnemental des fiches-actions par niveau d'impact au regard de leurs impacts sur la qualité de l'air 58
Figure 18 : Répartition des impacts recensés du PDM par niveau d'impact sur les consommations d'énergie et les émissions de GES 62
Figure 19 : Répartition du bilan environnemental des fiches-actions par niveau d'impact au regard de leurs impacts sur les consommations d'énergie et les émissions de GES 62
Figure 20 : Répartition des impacts recensés du PDM par niveau d'impact sur les nuisances sonores 67
Figure 21 :Répartition du bilan environnemental des fiches-actions par niveau d'impact au regard de leurs impacts sur les nuisances sonores 67
Figure 22 : Répartition des impacts recensés du PDM par niveau d'impact sur la consommation d'espace 69
Figure 23 :Répartition du bilan environnemental des fiches-actions par niveau d'impact au regard de leurs impacts sur la consommation d'espace 69
Figure 24 : Répartition des impacts recensés du PDM par niveau d'impact sur les paysages 70
Figure 25 : Répartition du bilan environnemental des fiches-actions par niveau d'impact au regard de leurs impacts sur les paysages 70
Figure 26 : Répartition des impacts recensés du PDM par niveau d'impact sur la biodiversité 72
Figure 27 : Répartition du bilan environnemental des fiches-actions par niveau d'impact au regard de leurs impacts sur la biodiversité 72
Figure 28 : Répartition des impacts recensés du PDM par niveau d'impact sur l'eau 74
Figure 29 : Répartition du bilan environnemental des fiches-actions par niveau d'impact au regard de leurs impacts sur l'eau 74
Figure 30 : Répartition des impacts recensés du PDM par niveau d'impact sur la santé 77
Figure 31 :Répartition du bilan environnemental des fiches-actions par niveau d'impact au regard de leurs impacts sur la santé 77

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1_DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

1 PRESENTATION DU PROJET ET EXPOSE DES MOTIFS POUR LESQUELS LE PROJET A ETE RETENU

1.1 Objectifs d'un Plan De Mobilité

À compter du 1er janvier 2021, la loi d'orientation des mobilités (LOM) fait évoluer le Plan de Déplacement Urbain (PDM) en le Plan De Mobilité (PDM).
Ce plan a pour but de limiter les émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, de lutter contre la pollution de l'air et la pollution sonore, ainsi que de préserver la biodiversité.

Selon l'article L1214-1 du code des transports, le plan de mobilité détermine :

« *Les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes.*
Le plan de mobilité vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité. »

L'établissement d'un plan de mobilité est obligatoire dans les ressorts territoriaux des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 221-2 du code de l'environnement.

1.2 Périmètre du Plan De Mobilité

La Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins (CACPL) créé le 1er janvier 2014 est une collectivité du département des Alpes Maritimes regroupant 5 communes :

- Cannes,
- Le Cannet,
- Mandelieu-la-Napoule,
- Mougins,
- Théoule-sur-Mer.

Le territoire de la Communauté d'agglomération comporte 158 000 habitants. Il est situé sur le littoral de la côte d'Azur, dans une zone fortement urbanisée et est entouré d'autres Communautés d'agglomération. À l'Est se trouve la Communauté d'agglomération de Sophia Antipolis, au Nord celle du Pays de Grasses et à l'Ouest le Département du Var avec Estérel Côte d'Azur agglomération.

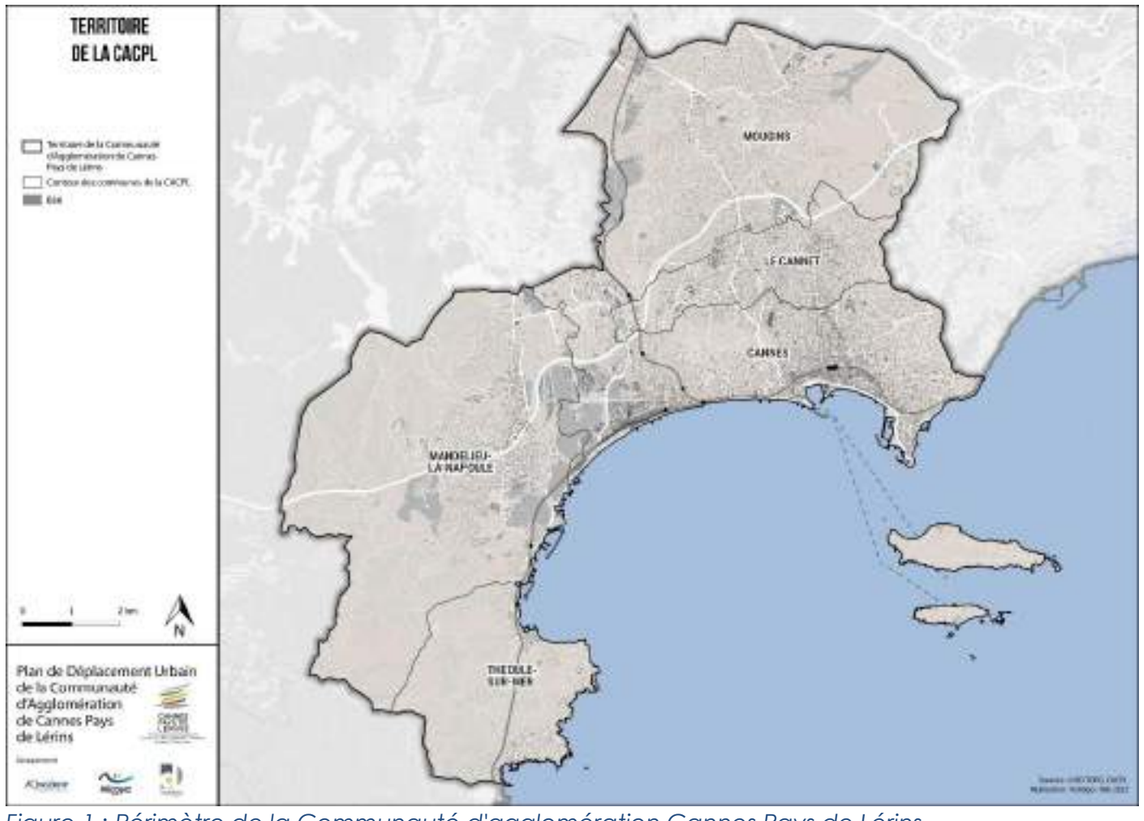


Figure 1 : Périmètre de la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBREMT6981-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

1.3 Structure du Plan De Mobilité de la CACPL

Le PDM de la CACPL se décompose en 3 axes :

- Axe 1 : une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire.
- Axe 2 : une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers,
- Axe 3 : un territoire connecté et décarboné : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable,

Les actions et sous-actions par axe sont développées ci-après. Les actions et sous-actions en caractères bleus correspondent aux actions phares du PDM.

Articulés autour de ces axes, le PDM comprend également une action transversale permettant d'organiser la dynamique du territoire sur la mise en œuvre du PDM :

Tableau 1 : Action et sous-action transversale du PDM

Action transversale	Sous-action transversale
Coordonner les dynamiques sur la mobilité à différentes échelles.	Agir ensemble et en cohésion pour des aménagements adéquats et une meilleure qualité de vie.

1.3.1 Axe 1 : Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Cet axe comprend 14 actions au total, dont 2 actions phares.

Tableau 2 : Actions et sous-actions de l'axe 1 du PDM de la CACPL

Action	Sous-action
Action A Organiser l'accessibilité du territoire en créant des pôles d'échanges aux entrées du territoire (ferrés ou routiers)	Créer un schéma d'accessibilité coordonné
	Améliorer la desserte et la compétitivité des liaisons du réseau ferré pour faire face à la voiture
Action B Optimiser les échanges entre les réseaux et développer largement l'intermodalité sur le territoire	Travailler sur les horaires permettant l'intermodalité (Train/Palm Bus, TER/TGV, Train/TAD, etc.)
	Renforcer les pôles existants et créer des DIVAT notamment sur l'axe Cannes - Grasses
Action C Améliorer l'accessibilité routière	Créer la bretelle de Tourrades vers l'A8
	Proposer une hiérarchisation du réseau et y associer des principes d'aménagement
Action D Poursuivre le développement et l'amélioration du réseau urbain de transports en commun « Palm Bus »	Améliorer le fonctionnement du réseau Palm Bus par le biais de diverses sous-actions
	Poursuivre le développement du Palm Express comme structure du réseau par le prolongement du TCSP
	Poursuivre le développement du Palm Express comme structure du réseau : par la réalisation des P+R et l'amélioration du rabattement VP
Action E	Repenser des parkings stratégiques mutualisés
Action F Améliorer la logistique urbaine pour un territoire plus accessible et plus agréable	Donner une cohérence globale à la logistique en la rendant lisible
Action G Réglementer l'urbanisation en relation avec la mobilité	Axer le développement urbain de manière prioritaire autour des gares et du réseau structurant de TCSP
Action H : rentre le territoire accessible à tous	Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus et de la nouvelle flotte

1.3.2 Axe 2 : Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Cet axe comprend 16 actions au total, dont 2 actions phares.

Tableau 3 : Actions et sous-actions de l'axe 2 du PDM de la CACPL

Action	Sous-action
Action A Développer un réseau modes doux structuré, efficace et lisible	Travailler sur les réseaux et les continuités des cheminements piétons
	Étude d'un schéma directeur d'itinéraires cyclables et construction d'un réseau structuré d'aménagements cyclables
	Instaurer une réflexion commune entre Cannes et Le Cannet pour des solutions concrètes pour les cycles autour de l'Axe Carnot
Action B Accompagner ce développement par des mesures permettant de simplifier l'accessibilité et promouvoir l'usage des modes doux	Pacifier l'espace public à une large échelle pour sécuriser les autres modes
	Déployer une offre de stationnement
	Développer une politique cyclable globale en faveur du vélo électrique : poursuivre les dynamiques engagées d'aide à l'achat
	Développer une politique cyclable globale en faveur du vélo électrique : étendre le service PALM VÉLO
	Organiser des actions de promotion du vélo : communication, événementiel, savoir-rouler…
Action C Résorber les coupures du territoire en créant des perméabilités / liaisons modes doux	Améliorer les perméabilités pour les modes actifs des infrastructures voies ferrées et autoroute
Action D Mieux répartir l'espace public pour donner plus de place aux autres modes	Améliorer la connaissance des usages du stationnement sur le territoire à travers des enquêtes régulières, notamment en analysant l'aspect événementiel

AR Prefecture
006-200039315-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Action	Sous-action
	Repenser la politique de stationnement en rationalisant l'offre sur voirie dans les centres villes, et en gérant l'offre pour les deux roues motorisés
	Réaménager le littoral en rationalisant la place de la voiture au profit des modes doux : poursuivre le projet Bocca Cabana
	Requalifier et réaménager certains axes urbains qui supportent des niveaux de trafics importants et créent des fractures pour les dynamiques urbaines
Action E Zones à faibles émissions	Réaliser des campagnes de sensibilisation à la circulation des cycles et des deux-roues motorisés, ainsi qu'au partage de voirie et au savoir vivre
Action F Améliorer la logistique urbaine pour réduire son impact sur la vie des habitants tout en la légitimant comme une activité essentielle	Accompagner la démarche de Zone à Faible Émission, pour améliorer la qualité de vie des habitants et proposer des modes alternatifs
Action G	Améliorer la logistique urbaine pour réduire son impact sur la vie des habitants tout en la légitimant comme une activité essentielle

1.3.3 Axe 3 : Un territoire connecté et décarboné : les nouvelles technologiques au service d'une mobilité plus durable

Cet axe comprend 14 actions au total, dont 2 actions phares.

Tableau 4 : Actions et sous-actions de l'axe 3 du PDM de la CACPL

Action	Sous-action
Action A Mettre en place des actions, expérimentations ou tests en faveur de l'écomobilité / nouvelles solutions afin d'améliorer les déplacements et diminuer les impacts environnementaux	Expérimenter de nouveaux types de stationnement (parking connectés, parkings partagés, information à message variable etc.) pour un gain de place
	Développer une politique de covoiturage sur le territoire
	Poursuivre le développement du réseau WiiiZ en continuant l'augmentation progressive du nombre de bornes
	Développer, comme programmé, la flotte de transports en commun à hydrogène, et poursuivre la vraie dynamique qui s'installe
	Véhicules autonomes : tester une nouvelle offre adaptée aux zones peu denses et aux quartiers les moins desservis
	Initier une dynamique d'autopartage
Action B	Donner la priorité à la communication pour mieux faire connaitre les actions publiques actuelles et futures
Accompagner le changement de comportement	Accompagner les entreprises et administrations pour encourager une mobilité plus durable des salariés et visiteurs
	Créer une Maison de la Mobilité ayant connaissance de toutes les actions de mobilité du territoire et réalisant des conseils personnalisés
	Accompagner la réalisation des Plans Mobilité Scolaires et réaliser des actions pédagogiques dans les écoles pour promouvoir les mobilités douces
Action C Expérimenter l'innovation au service de l'adaptabilité estivale et événementielle	Expérimenter l'innovation au service de l'adaptabilité estivale et événementielle pour que le territoire reste agréable en été
Action D Expérimenter pour une logistique urbaine moins impactante	Expérimenter pour une logistique urbaine moins impactante
Action E Poursuivre le développement du compagnon de mobilité vers un MaaS	Promouvoir fortement l'outil Compagnon de mobilité et ses diverses applications en continuant à développer l'outil
Action F Améliorer le suivi des données : proposer des données exhaustives et en libre accès	Créer un observatoire des mobilités permettant en plus le suivi du PDM

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBPREMTS081-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

2 ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE : ROLE ET METHODE

2.1 Démarche itérative et évaluation continue

2.1.1 Portée de la démarche

L'évaluation environnementale, intégrée au marché (mission comprise dans l'élaboration du PDM), a été prise en charge par le bureau d'études Inddigo, ainsi que les aspects modes actifs et accessibilité du PDM. L'élaboration du PDM de la CACPL a ainsi été accompagnée tout au long par le processus d'évaluation environnementale.
Dès le commencement de la démarche du PDM, lors du diagnostic, les questions environnementales ont été intégrées pour garantir une réflexion globale. Cela permettant de connecter les enjeux environnementaux identifiés à l'état initial à la mobilité envisagée sur le territoire de la CACPL.

Puis, dans un second temps, l'évaluation formelle du plan d'actions définitif a été réalisée pour caractériser les impacts positifs et négatifs du plan. Pour limiter les potentiels impacts négatifs résiduels, des mesures d'évitement, réduction ou compensation ont été définies.

Les projets d'actions du PDM de la CACPL n'ont pas fait apparaître de risques majeurs d'impacts négatifs. L'enjeu du PDM est ainsi de structurer la démarche de mobilité à l'échelle de l'agglomération, en accompagnant l'essor des modes de transports alternatifs pour diminuer l'usage de la voiture individuelle.

2.1.2 Participation de la démarche d'évaluation environnementale à l'élaboration du programme

La démarche itérative du PDM et de son évaluation environnementale a eu pour objectif d'anticiper de potentiels impacts en alertant lors des phases de construction du PDM.
À ce titre, l'état initial de l'environnement réalisé dès le début de la mission du PDM a permis d'identifier les enjeux environnementaux qui ont servi d'orientations pour la conception du PDM notamment sur les enjeux qualité de l'air et bruit. Les points sensibles du point de vue de l'environnement au regard des transports ont ainsi pu être intégrés. L'objectif premier du PDM était de privilégier la diminution du trafic automobile se traduisant par la suite par l'absence d'actions en faveur de la voiture (pas de création de nouveaux axes, hormis la bretelle de l'A8 déjà programmée avant le démarrage de la mission).
La définition des grandes orientations du PDM a été accompagnée d'une première analyse sous forme de radar sur les grandes thématiques environnementales :

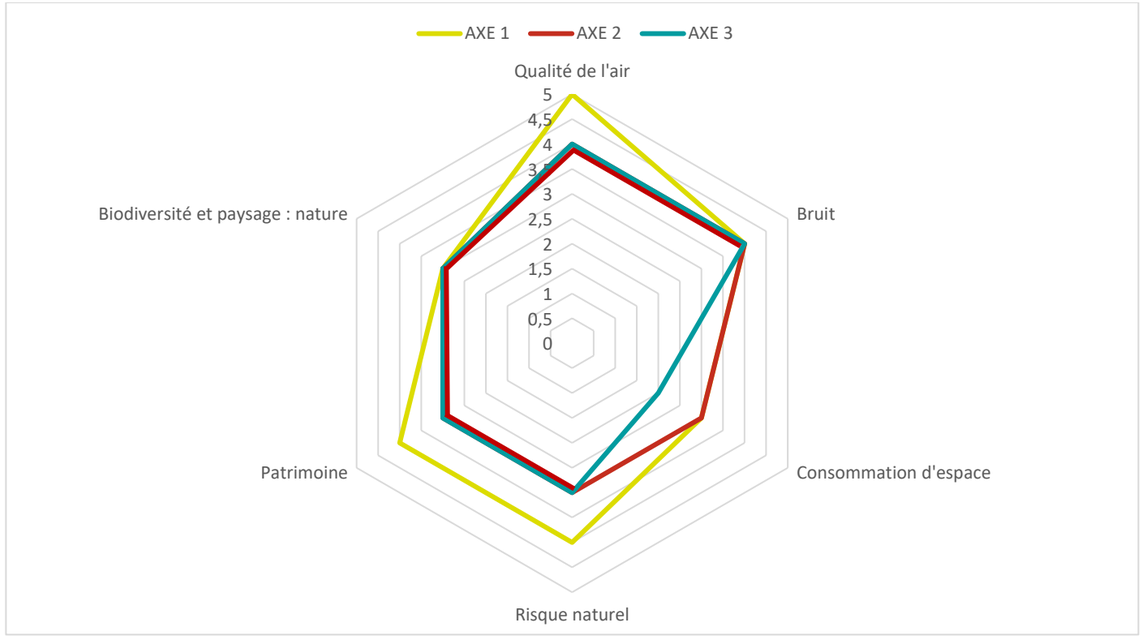
- Qualité de l'air,
- Bruit,
- Consommation d'espace,
- Risque naturel,
- Patrimoine,
- Biodiversité et paysage : nature.

Tableau 5 : Analyse de la stratégie du projet de PDM

Thématiques environnementales	AXE 1	AXE 2	AXE 3
Qualité de l'air	5	4	4
Bruit	4	4	4
Consommation d'espace	3	3	2
Risque naturel	4	3	3
Patrimoine	4	3	3
Biodiversité et paysage : nature	3	3	3

Échelle 1 à 5 : 0 à 2 négatif; 3 neutre, 4 et 5 positif.

Tableau 6 : Radar des axes issu de l'analyse de la stratégie



Les orientations du PDM ont été validées par le Conseil des Maires en novembre 2021. Une fois la traduction de la stratégie en plan d'actions, le projet de plan d'actions a fait l'objet d'une première analyse environnementale.
Cette première analyse environnementale a été réalisée selon la même méthode que l'analyse environnementale réalisée a posteriori du plan d'actions (dit définitif).

Puis, un dernier travail du plan d'actions a été réalisé auprès des différentes communes du territoire de la CACPL. L'objectif de ces ateliers étaient de vérifier :

- La cohérence du PDM avec les politiques communales,
- La co-construction des fiches-actions,
- L'identification des projets communaux en lien avec les actions,
- La construction de la relation entre la DGA mobilité de la CACPL et les communes pour le suivi de mise en œuvre du PDM.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1_PF
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Après cette concertation, un plan d'actions définitif a abouti. Sur cette base, la deuxième analyse environnementale du plan d'actions (analyse a posteriori) a été réalisée.

Tableau 7 : Étapes du PDM

Étapes	Objectif	Date	Interaction avec la démarche d'évaluation environnementale
Lancement de la démarche	Conseil des maires	10 mai 2019	/
Diagnostic du PDM	Objectifs : constat et identification des enjeux pour le territoire	10 janvier 2019 > juin 2020	État initial de l'environnement et définition des enjeux environnementaux du territoire
Concertation avec les habitants - 12 ateliers participatifs à Cannes, Mandelieu, Mougins et Théoule-sur-Mer - 1 réunion de clôture	Objectifs : - Partage du diagnostic, recueil des préoccupations des habitants - Synthèse des enjeux identifiés lors de la concertation	Décembre 2020 > juin 2021	- Partage de l'état initial de l'environnement et des enjeux environnementaux - Prise en compte des remarques identifiées lors de la concertation
Élaboration de la stratégie du PDM	Objectif : définition des grandes orientations	Décembre 2020 > octobre 2021	Analyse de la stratégie : radar des 3 axes
Validation des orientations	Conseil des Maires	Novembre 2021	/
Rédaction du plan d'actions	Objectif : traduction de la stratégie en plan d'actions (45 fiches)	Novembre 2021 > mars 2022	1ère analyse du plan d'actions et partage de cette analyse
Concertation avec les communes sur les fiches actions	Objectifs : - Échanges sur les actions envisagées - Consolidation des actions	Janvier à mars 2022	2ème analyse du plan d'actions (analyse dite a posteriori)
Validation du projet de PDM - Validation des actions et du budget	Conseil des Maires	10 juin 2022	/

2.2 Méthode d'évaluation des impacts du PDM sur l'environnement[1]

2.2.1 Présentation de la méthode- : analyse qualitative des impacts

L'ensemble des fiches-actions est analysé pour détailler les impacts. Chaque action est analysée à travers chaque thématique environnementale, du moment que l'exercice est faisable (certaines actions ne pouvant être évaluées à travers chaque thématique environnementale). Une synthèse des impacts est produite pour chaque thématique. Ces impacts sont mis en perspective, pour les thématiques prioritaires (air, énergie/GES, bruit et consommation d'espace) :

- Avec les enjeux identifiés pour chaque thématique dans l'état initial de l'environnement, le but étant de voir de quelle manière le PDM répond à ces enjeux ;
- Avec les tendances et perspectives d'évolution identifiées dans l'état initial de l'environnement, afin de voir si le PDM a un effet correctif, mélioratif ou péjoratif.

L'exercice d'évaluation des impacts de chacune des actions, sur chacune des thématiques environnementales peut être fastidieux et un peu poussif. Comment définir un impact sur l'eau ou sur les paysages d'une action dont le contenu mérite d'être explicité à cet égard ? Pour aller de l'action à l'impact, nous définissons d'abord sur quels **leviers l'action** agit. Il s'agit de domaines de compétence du PDM. Le PDM s'appuie en effet sur des leviers d'action pour faire évoluer les mobilités (ex : la tarification, la desserte en transports en commun, etc.).
Exemple : le déploiement d'un réseau de bus à haute fréquence et/ou en site propre agit sur le levier « extensions / renforcement / redéploiement du réseau TC ».

Ces leviers d'actions sont ensuite traduits en **effets**. Les effets sont le stade préalable aux impacts. Ainsi, un levier d'action activé peut engendrer plusieurs effets distincts sur les mobilités ou sur l'espace. Le niveau de l'effet est lié au degré de précision, d'opposabilité (ou opérationnalité) et de portée de l'action. La caractérisation du niveau de l'effet est donc à adapter au PDM et à ses actions.
Exemple : l'action qui spatialise, budgète, et décrit les fréquences attendues en matière de desserte TC sera jugée d'un niveau d'effet supérieur à celle qui décrit succinctement une stratégie de renforcement du réseau TC, sans carte ni détails de performance.

Une matrice effets-impacts environnementaux est préparée en amont pour ensuite faire le lien entre l'action et son impact environnemental, à partir des leviers activés et des effets engendrés. Dans la matrice, chaque effet donne lieu à un niveau d'**impact théorique** pour chaque thématique environnementale. La caractérisation du niveau de l'impact est fixe. Elle n'est pas censée être modifiée d'un PDM à l'autre.
Exemple : le déploiement d'un réseau de bus à haute fréquence et/ou en site propre a pour effet de provoquer (entre autres) un report modal sur les transports en commun. Ce report modal, via une réduction des kilomètres parcourus en voiture individuelle, engendre une réduction des émissions de polluants atmosphériques.

$$Impact = effet \times impact\ théorique$$
(la variable) (la constante)

Certains effets méritent d'être explicités pour comprendre le lien avec l'impact environnemental. C'est le cas de l'exemple pris ci-avant pour lequel est précisé que le report modal permet une

[1] *La méthode écrite ici est celle mise en œuvre par le bureau d'études en charge de l'évaluation environnementale du PDM, le bureau d'études INDDIGO.*

AR Prefecture
006-200039315-20220630-DELIBERATION1_PF
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

réduction des émissions de polluants atmosphériques grâce à une réduction des kilomètres parcourus. Ces effets « secondaires » ou « implicites » sont appelés effets induits.

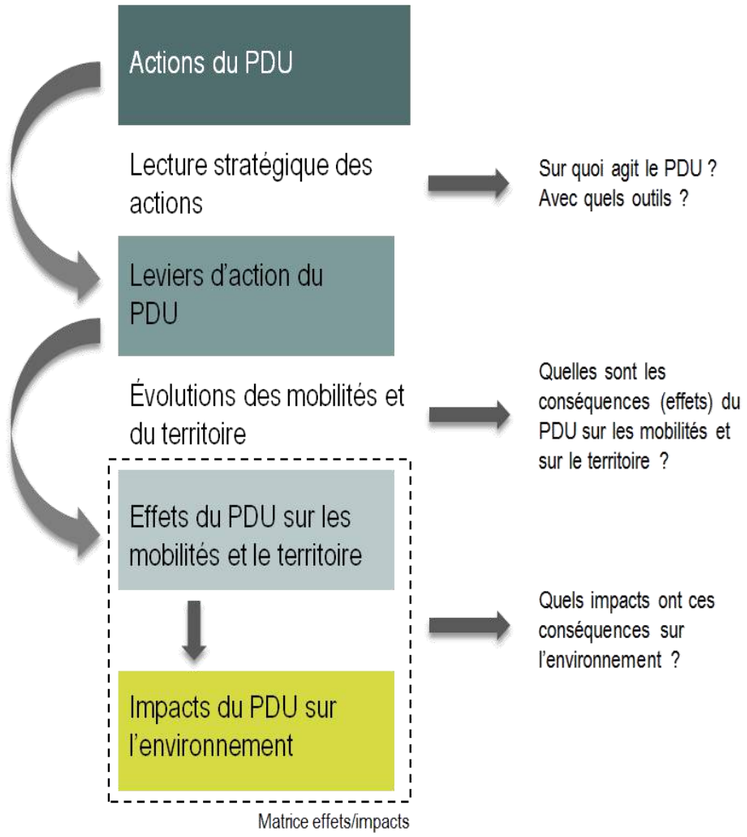
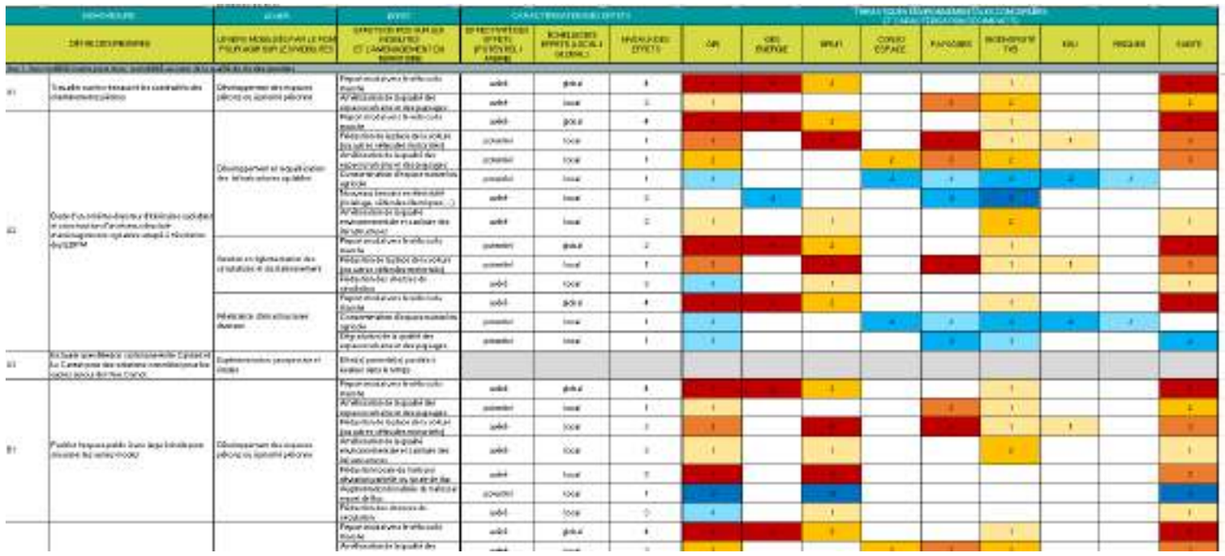


Figure 2 : Processus d'identification des impacts du PDM sur l'environnement

Ce travail de déclinaison donne lieu à l'élaboration d'un tableau. L'analyse est codée par scores et des couleurs décrivant le niveau de l'effet et de l'impact. Le niveau de l'effet est à définir dans un intervalle de 1 à 4, 1 étant le niveau le plus bas et 4 le plus élevé. Les impacts théoriques dans la matrice effets-impacts sont définis dans un intervalle de -4 à +4, -4 étant les impacts théoriques négatifs les plus forts et + 4 les impacts théoriques positifs les plus forts.
Ainsi, dans le chapitre du rapport environnemental relatif à l'analyse des incidences du PDM sur l'environnement, les scores affichés dans la colonne « Niveau de l'impact » des tableaux est donc le résultat du produit de l'effet et de l'impact théorique.

Tableau 8 : Extrait du tableau d'évaluation des impacts du PDM de la CACPL



Deux colonnes présentes dans l'extrait précédent du tableau d'évaluation complètent l'outil :

- Une première permet de préciser si l'impact est global ou non spatialisable, ou si au contraire il est local ou localisable.
- Une seconde détermine si l'effet recensé est visé ou admis (conscientisé) par la collectivité ou s'il s'agit d'un effet secondaire non recherché, ce qui sera souvent le cas pour les effets dits « pervers ». Le but de l'évaluation (processus itératif) est de faire basculer les effets non recherchés négatifs dans le domaine des effets secondaires maîtrisés (mesures d'évitement et de réduction). L'objectif est également de multiplier ou de renforcer d'éventuels effets secondaires positifs.

Ce tableau sert en effet avant tout au processus itératif d'évaluation. Le tableau a été partagé par le prestataire en charge de l'évaluation et le maître d'ouvrage afin que l'analyse soit permanente et que les ajustements opérés dans le programme d'action soient compris des deux côtés.

2.2.2 *Difficultés rencontrées et limites de la méthode d'évaluation*

- *Présentation des limites générales*

La première limite de l'évaluation est la capacité à estimer les effets d'une mesure ou d'une action sur l'environnement. La matrice effets-impacts est théorique et doit faire l'objet d'une vigilance dans l'application de la méthode pour qu'elle reste valable. Ainsi, quelques ajustements manuels de la matrice peuvent être nécessaires d'un PDM à l'autre.

L'attribution du niveau de l'effet, dimension constituant la variable dans la méthode d'évaluation des impacts, est également sensible, même s'il est précisé qu'il repose sur le triptyque « précision / opposabilité / portée ». Ce travail de qualification du niveau de l'effet reste néanmoins majeur dans la méthode car il permet non pas de discuter du fond de l'action, mais plutôt de son opérationnalité et de son intérêt au regard de l'environnement.

AR Prefecture
006-200039215-20220630-DELARRMT5081-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

De manière générale, c'est en effet la précision des actions qui constitue en elle-même une limite à l'évaluation. En effet, au niveau d'un PDM, les actions sont principalement formulées sous la forme d'orientations opérationnelles mais pas sous la forme de projets.
Ainsi, l'évaluation s'appuie sur des orientations plus que sur des projets qui seraient plus appropriés pour mener une réflexion plus détaillée des impacts du PDM.

- *Une évaluation quantitative indisponible*

Pour plus de représentativité des incidences du PDM sur les thématiques « émissions de GES » et « émissions de polluants atmosphériques », il est pertinent de réaliser une analyse quantitative.
L'analyse quantitative d'un PDM sur les émissions de GES et sur les émissions de polluants atmosphériques est un exercice difficile, qui repose sur l'exploitation de données précises d'état des mobilités actuelles et à horizon du PDM : parts modales, km parcourus par mode de transport ou nombre de déplacement moyen quotidien par mode avec distance moyenne parcourue.
Malgré la volonté de produire cette analyse, l'évaluation environnementale s'est heurtée à l'impossibilité de réaliser l'analyse quantitative du PDM sur les émissions de GES et sur les émissions de polluants atmosphériques pour deux raisons :
1/ La connaissance de l'état des mobilités disponible est issue de données d'enquêtes ménages de déplacements (EMD) datant de 2009, année trop ancienne pour servir d'état de référence. L'extrapolation de ces données à un état de référence 2022 pour « re »-extrapoler ces données à horizon du PDM semble ainsi inadaptée dans le cadre d'une exploitation de données chiffrées.
2/ Bien que des données de 2016 existent (données issues d'un travail réalisé par AtmoSud) et aient pu servir à rédiger l'état initial de l'évaluation environnementale, la source et les hypothèses de ces données n'ont pas été rendues accessibles pour une exploitation. De plus, là aussi, l'extrapolation de ces données à un état de référence 2022 et à horizon du PDM restent inadaptée pour l'exercice à effectuer.
De ce fait, au cours de l'évaluation environnementale, seule une analyse qualitative a été réalisée.

À noter, l'absence de données quantitatives sur les comportements de mobilité de territoire a été également perçu par la CACPL et les communes, puisqu'une action spécifique a été prévue dans le plan d'actions. Il s'agit de l'action F de l'axe 2, qui vise à améliorer le suivi de données : proposer des données exhaustives et en libre-service. Un observatoire des mobilités, servant également de suivi du PDM, sera créé et intégrera des données sur les véhicules particuliers, les transports en commun, les mobilités douces (piétons et cyclistes), le stationnement, la logistique, l'accidentologie, etc.

Enfin, une nouvelle EMD sur les Alpes-Maritimes est programmée avec une enquête qui sera réalisée en fin d'année 2022. Sur la base de cette nouvelle enquête et sur les données obtenues grâce à l'action F de l'axe 2, il sera possible de réaliser une analyse quantitative lors de la révision du PDM.

- *La spatialisation des impacts*

La spatialisation des impacts environnementaux du PDM est faisable, dans la mesure où des actions et des impacts localisés peuvent être identifiés. Cette spatialisation s'avère importante en matière de trafic (évolution des flux et de la congestion) afin d'estimer les impacts localisés du PDM sur l'exposition des populations aux nuisances sonores et atmosphériques.
La spatialisation est également importante pour aborder la question de la consommation d'espace. Au-delà des grandes infrastructures de déplacement qui peuvent être inscrites au PDM, la création de parkings relais ou le développement des infrastructures cyclables en zone naturelle peuvent être des sujets majeurs dans ce domaine.
Enfin, la spatialisation des impacts peut permettre d'évaluer les impacts du PDM sur les questions de paysages et de prise en compte du patrimoine. En effet, du moment que le PDM engage des modifications de l'espace public voire la construction d'ouvrages, il a un impact certain sur les paysages et le patrimoine.

Le PDM est un document porteur de règles générales, valables pour toutes les communes et dont la déclinaison spatiale n'est pas imposée dans le document.
Bien qu'un travail conséquent ait été réalisé pour spatialiser au maximum les actions du plan, certaines limites à l'évaluation environnementale sont à prévoir. En effet, pour certaines actions, à titre d'exemple, nous ne connaissons pas encore la nature des évolutions en matière d'espace public (paysagement). Il est possible de conclure que ces actions sont favorables au partage de la voirie et des paysages de manière globale, sans pour autant préciser le niveau et la nature des changements.
Ces incertitudes peuvent être à minima palier à travers les mesures de suivi des impacts négatifs potentiels relevés.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1_PE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

3 ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

3.1 Périmètre du territoire d'étude

La Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins (CACPL) créé le 1er janvier 2014 est une collectivité du département des Alpes-Maritimes regroupant 5 communes :

- Cannes,
- Le Cannet,
- Mandelieu-la-Napoule,
- Mougins,
- Théoule-sur-Mer.

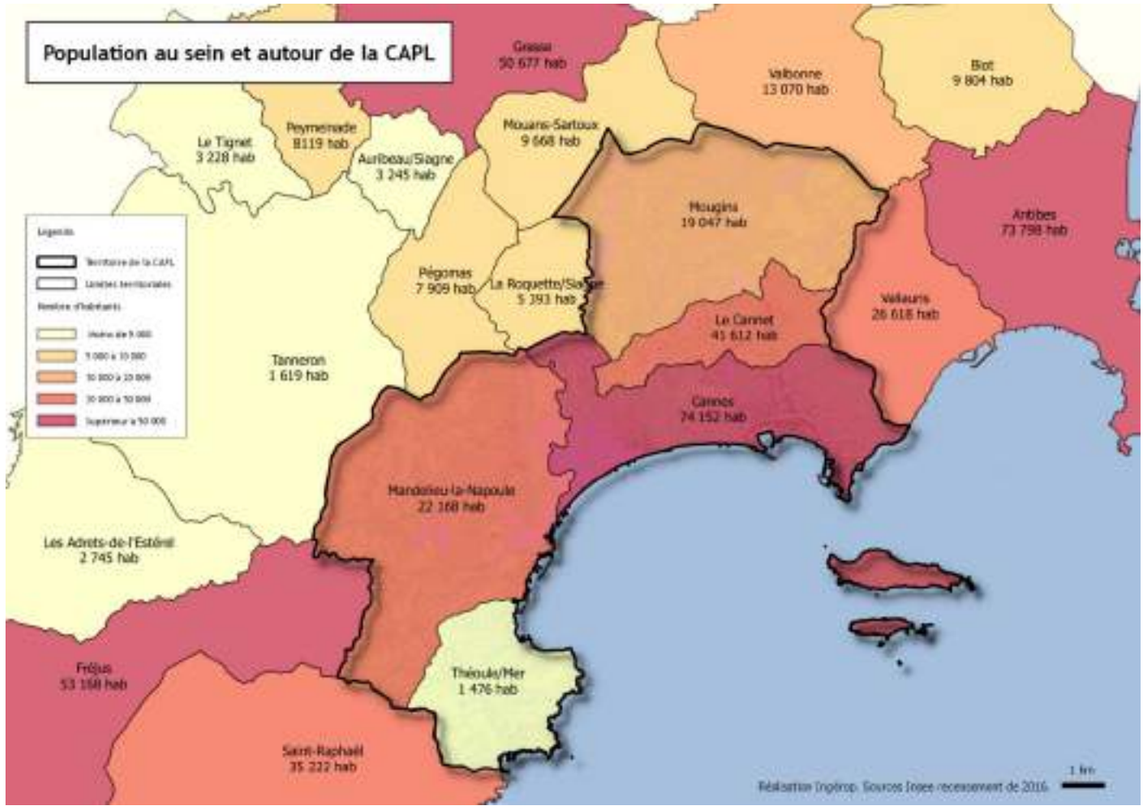
Le territoire de la Communauté d'agglomération comporte 158 000 habitants. Il est situé sur le littoral de la Côte d'Azur, dans une frange littorale fortement urbanisée et est entouré de trois Communautés d'agglomération. À l'Est se trouve la Communauté d'agglomération de Sophia Antipolis (CASA), au Nord celle du Pays de Grasses (CAPG) et à l'Ouest le Département du Var avec Esterel Côté d'Azur Agglomération.

3.1.1 Structuration et évolution de la population sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins

En 2016, 158 455 habitants sont dénombrés sur le territoire de la CACPL (soit 15% de la population du département des Alpes-Maritimes) répartis ainsi :

Tableau 9 : Répartition de la population - Source : INSEE 2016

Communes	Nombre d'habitants	Superficie (km²)	Poids de population	Densité (hab/lm²)
Cannes	74 152	19,62	47%	3 779,4
Le Cannet	41 612	7,71	26%	5 397,1
Mandelieu-La-Napoule	22 168	31,37	14%	706,7
Mougins	19 047	25,64	12%	742,9
Théoule-sur-Mer	1 476	10,49	1%	140,7
CACPL	**158 455**	**94,83**		**1 670,9**



Carte 1 : Population au sein et autour de la CACPL

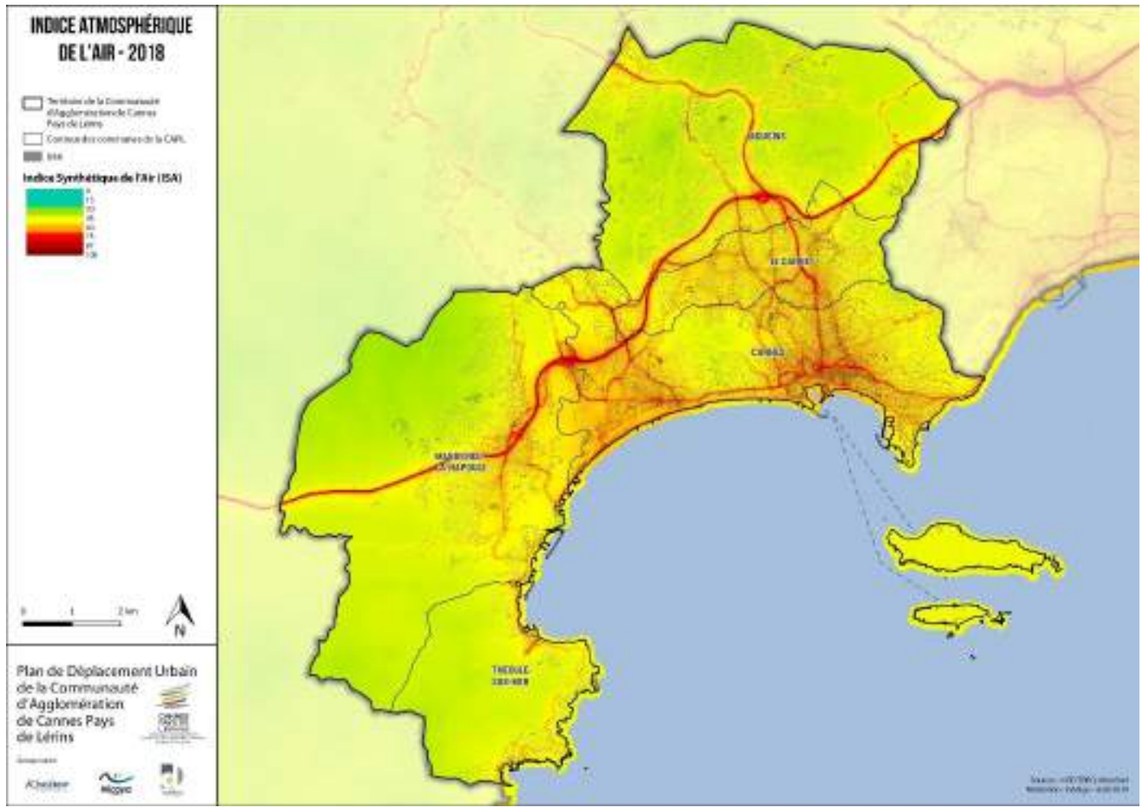
Sur le territoire du département des Alpes-Maritimes, la population se concentre principalement sur le littoral qui regroupe 63% de la population totale pour seulement 6% de sa superficie.

AR Prefecture
006-200039315-20220630-DELIBPREMAT5981-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

3.2 Qualité de l'air

3.2.1 Indice ISA

L'Indice Synthétique Air (ISA) caractérise les zones les plus impactées par les polluants atmosphériques en cumulant les concentrations de particules fines (PM10, PM2,5), dioxyde d'azote et ozone sur une année.



Carte 2 : Indice ISA sur le territoire de la CACPL en 2018

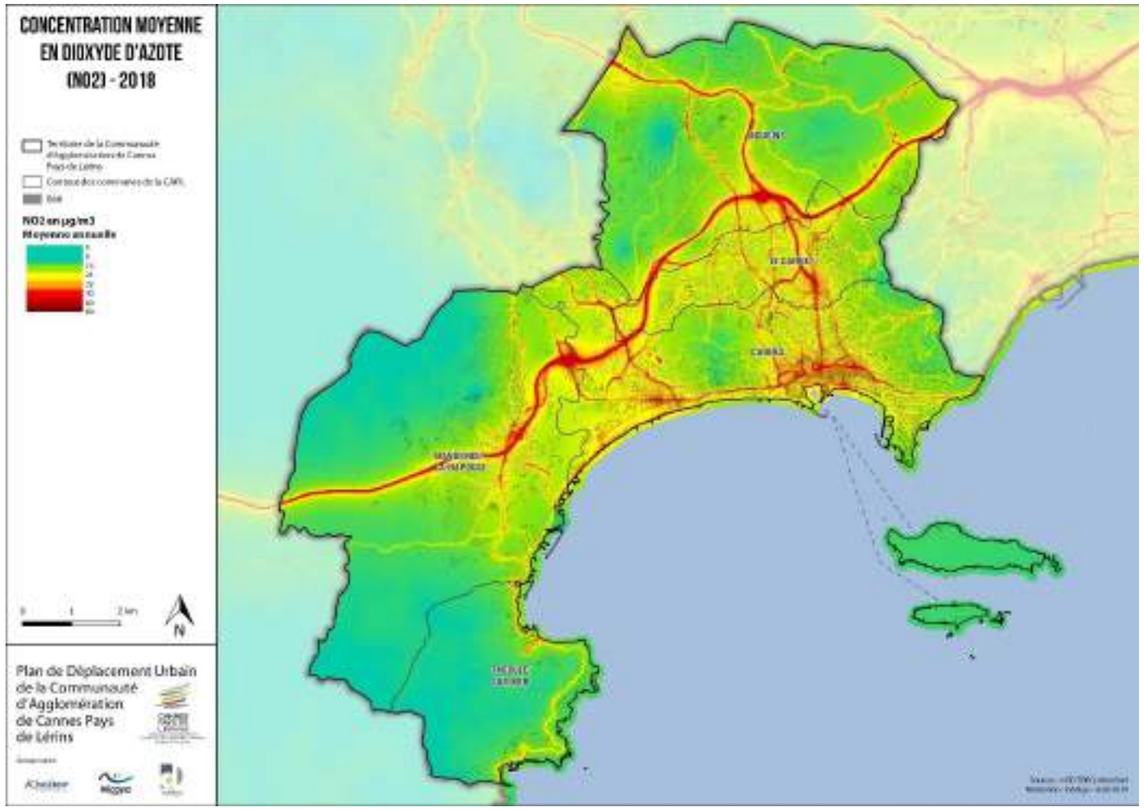
3.2.2 Mesures de concentration et émissions de polluants

Les données de mesures de concentration et d'émissions de polluants sont issues de l'inventaire énergétique et d'émissions de polluants et GES d'AtmoSud.
La cartographie permet d'établir un lien entre concentration de polluants atmosphériques et trafic routier :

- En effet, les principales concentrations sont identifiées directement au niveau des grandes infrastructures routières,
- En dehors des principaux lieux de circulation, sur le secteur autour de l'aéroport de Cannes-Mandelieu ressort également mais avec un niveau moindre.

Tous les polluants atmosphériques ont connu une baisse d'émissions entre 2007 et 2016.

- *Dioxyde d'azote (NO2)*



Carte 3 : Concentration moyenne en dioxyde de carbone (NO2) tout secteur d'activités confondu

Tableau 10 : Émissions de NO2 liées aux transports

Année	2007	2010	2012	2013	2014	2015	2016
Émissions NO2 en kg/km²	2 124 209	1 715 658	1 526 141	1 448 888	1 366 937	1 299 920	1 256 102

Les principaux polluants analysés :

- NOX : désigne le monoxyde d'azote NO et dioxyde d'azote NO2. Ces composés sont formés par oxydation de l'azote atmosphérique (N2) lors des combustions (essentiellement à haute température) de carburants et de combustibles fossiles.
- O3 : L'ozone est gaz présent naturellement à haute altitude (entre 10 et 60 km d'altitude) et qui protège la vie terrestre en filtrant les UVs du soleil les plus néfastes. Entre 0 et 10 kilomètres le taux d'ozone devrait être faible, Il n'est pas produit directement par une source de production cependant les Nox et Composés

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBPREMTS081-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Organiques Volatils se transforment sous l'action des rayonnements solaire et donnent des composés secondaires dont l'Ozone.

- Les particules fines : La matière particulaire (PM) ou aérosol est constituée de particules solides ou liquides en suspension dans l'air. Leurs effets sur la santé et l'environnement dépendent de la chimie complexe de ces aérosols et surtout de leur taille :
  - PM2,5 d'un diamètre inférieur à 2,5 micromètres, elles sont appelées « particules fines »,
  - PM10 d'un diamètre inférieur à 10 micromètres, elles sont dites « respirables » ou « inhalables » car elles pénètrent dans les bronches.
- Monoxyde de carbone : Le monoxyde de carbone (CO) est un gaz incolore et inodore. Sa présence résulte d'une combustion incomplète (mauvais fonctionnement de tous les appareils de combustion, mauvaise installation, absence de ventilation), Il provoque un manque d'oxygénation pouvant aller jusqu'à l'asphyxie.

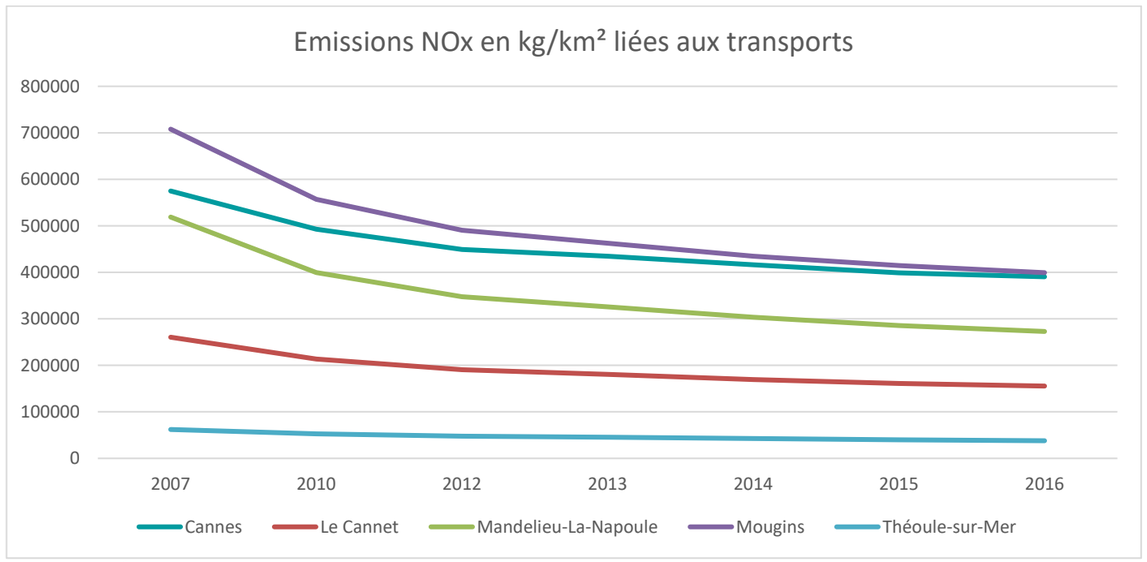


Figure 3 : Évolution des émissions de NO2 liées aux transports

Les transports routiers restent le principal secteur d'activités émetteur de NO2 en 2016, avec 1 200 t contre 1 434 tonnes de NO2 émis tout secteur confondu, soit 84 %.

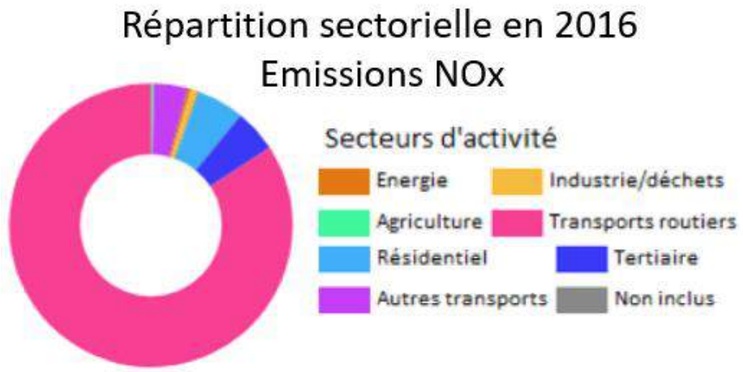
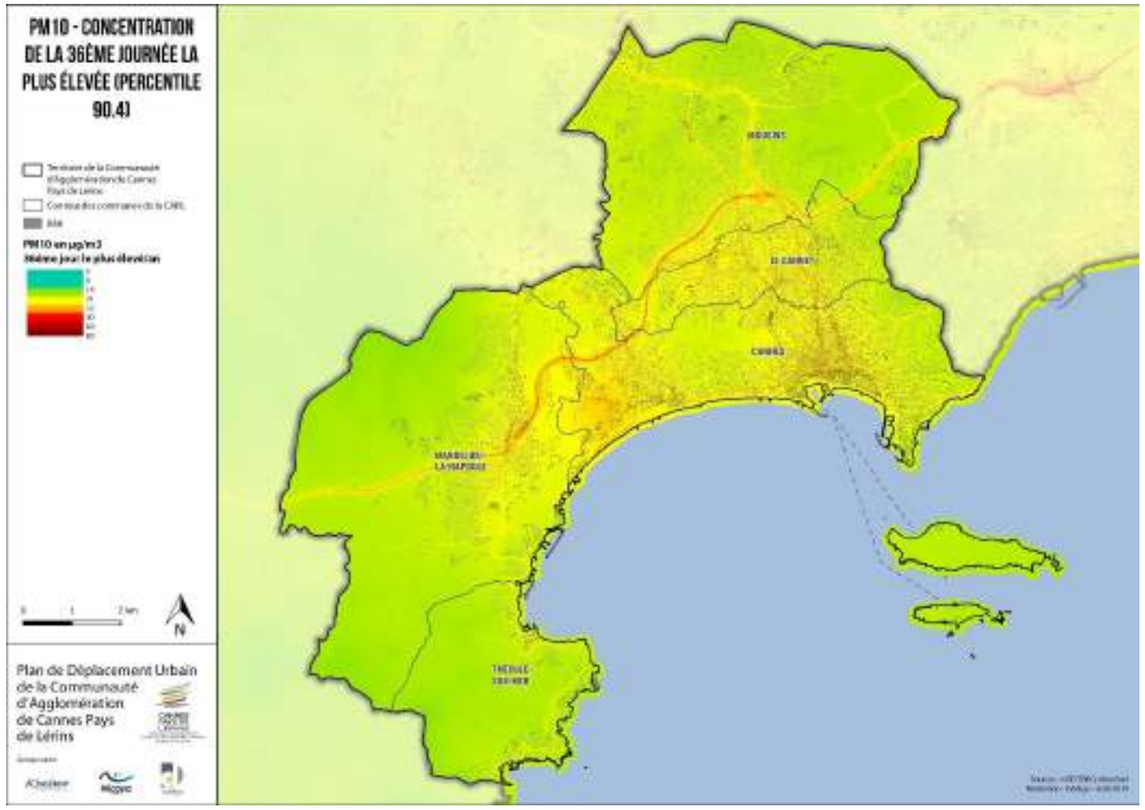


Figure 4 : Répartition sectorielle des émissions de NOx - Source : AtmoSud

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1_PF
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- *Particules fines (PM10)*



Carte 4 : Concentration moyenne en particules fines PM10

Tableau 11 : Émissions de PM10 liées aux transports

Année	2007	2010	2012	2013	2014	2015	2016
Émissions PM10 en kg/km²	131 960.3	111 362.9	100 839.6	95 957.1	91 455.8	88 742.6	87 316.9

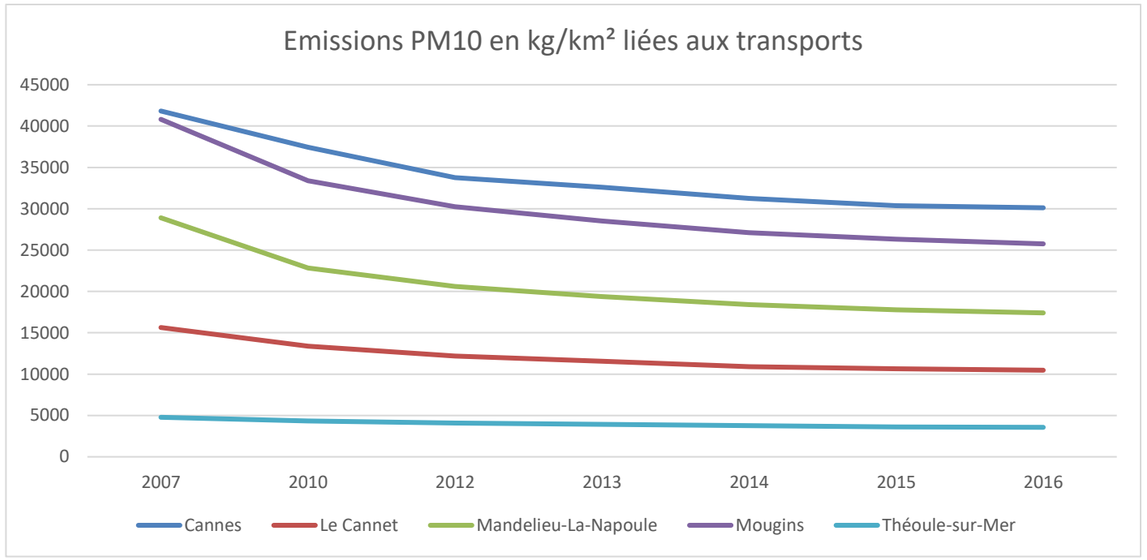


Figure 5 : Évolution des émissions de PM10 liées aux transports

Les transports routiers restent le principal secteur d'activités émetteur de PM10 en 2016, avec 77 tonnes de PM10 émis tout secteur confondu, soit 33%.

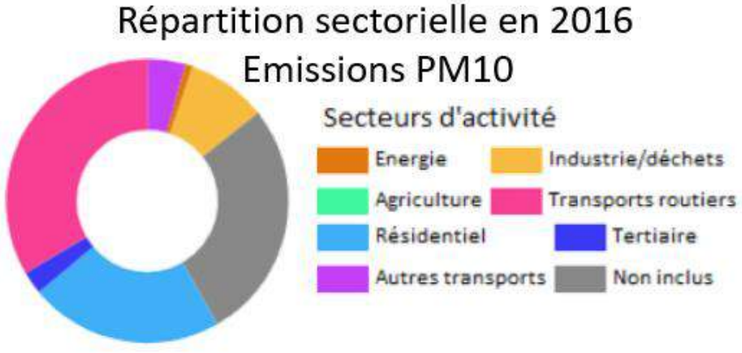


Figure 6 : Répartition sectorielle des émissions de PM10 - Source : AtmoSud

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1_PF
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- *Particules fines – PM2.5*

Tableau 12 : Émissions de PM2.5 liées aux transports

Année	2007	2010	2012	2013	2014	2015	2016
Émissions PM2.5 en kg/km²	109 250.2	88 038.9	77 416.6	72 351.3	67 707	64 661	62 621

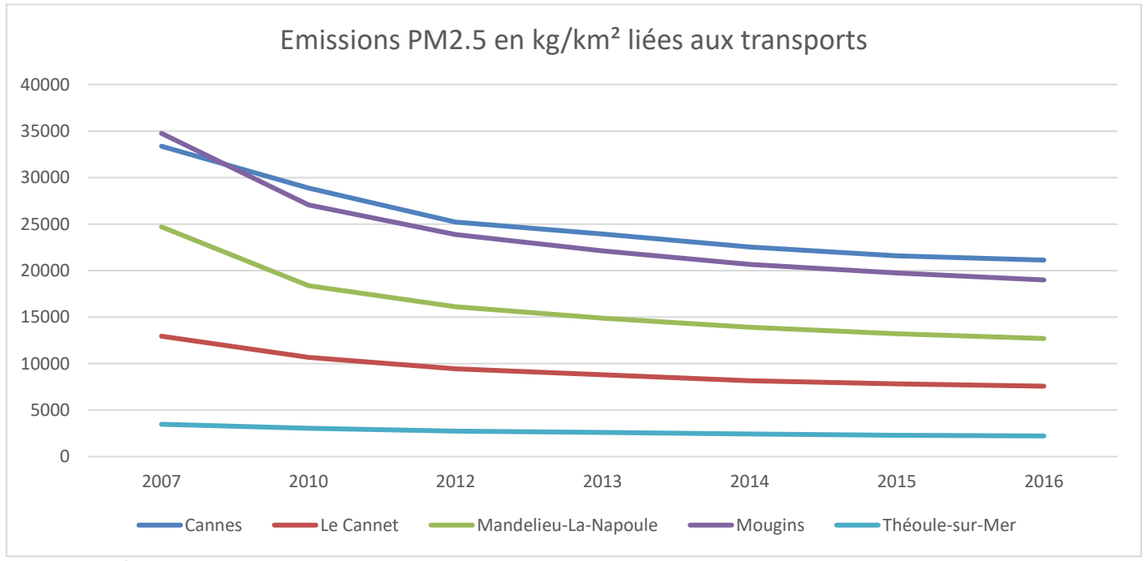


Figure 7 : Évolution des émissions de PM2.5 liées aux transports

Les transports routiers restent le principal secteur d'activités émetteur de PM2.5 en 2016, avec 58 tonnes de PM2.5 émis tout secteur confondu, soit 34%.

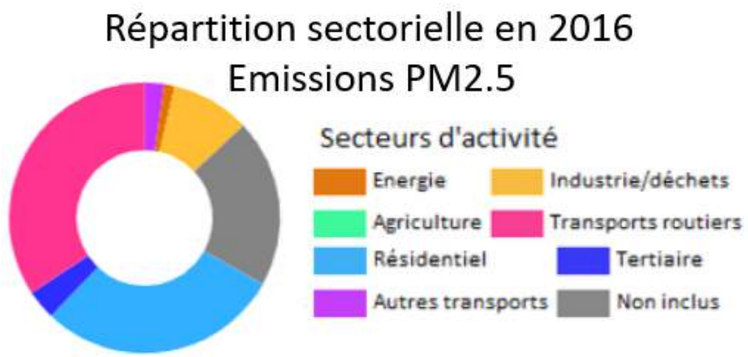


Figure 8 : Répartition sectorielle des émissions de PM2.5 - Source : AtmoSud

- *Monoxyde de carbone (CO)*

Tableau 13 : Émissions de CO liées aux transports

Année	2007	2010	2012	2013	2014	2015	2016
Émissions CO en kg/km²	3 911 323.1	2 442 912.7	1 727 054.3	1 567 535.1	1 300 037.4	1 175 281.5	1 058 454.4

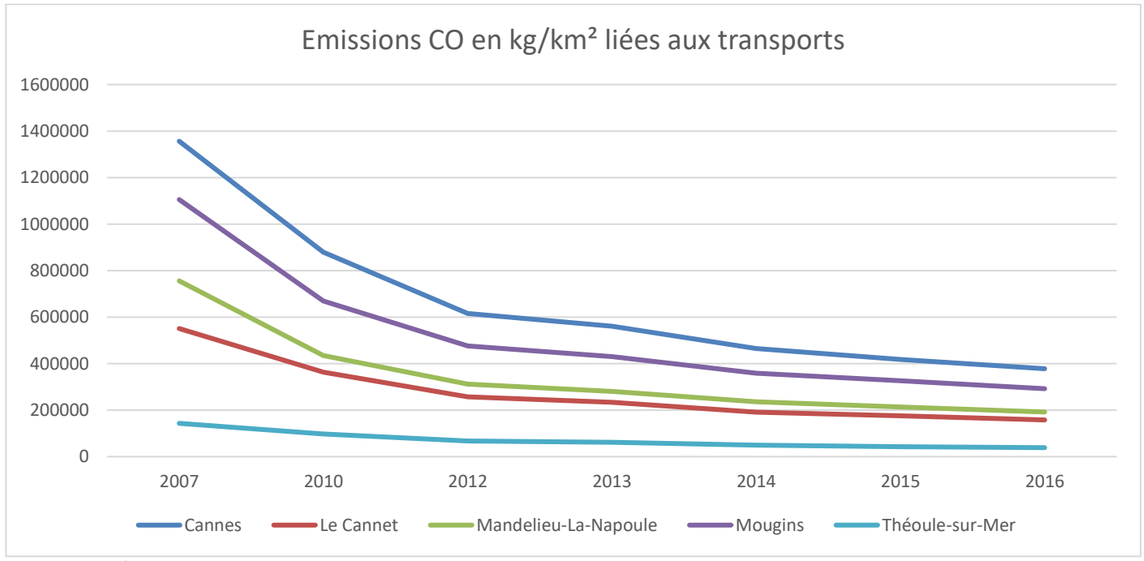


Figure 9 : Évolution des émissions de CO liées aux transports

Les transports routiers restent le principal secteur d'activités émetteur de CO en 2016, avec 1 050 tonnes de CO émis tout secteur confondu, soit 60%.

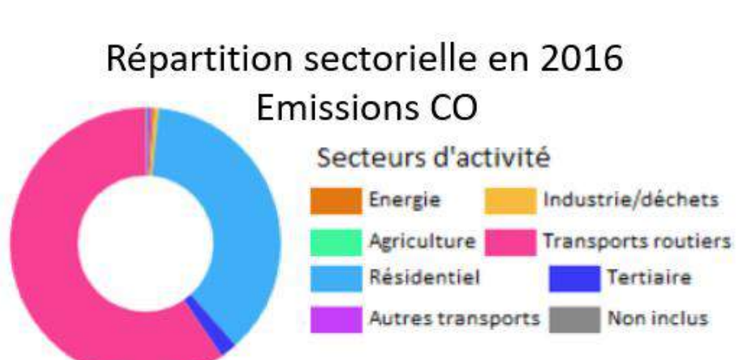


Figure 10 : Répartition sectorielle des émissions de CO - Source : AtmoSud

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

3.2.3 *Engagements du territoire en matière de qualité de l'air pour le secteur des transports*

- *Le SRADDET Sud*

Le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires porte sur la stratégie régionale pour un aménagement durable et attractif. Adopté le 26 juin 2019, le SRADDET concerne un ensemble de thématiques transversales : aménagement du territoire, transports et mobilités, climat-air-énergie, biodiversité, eaux et prévention et enfin gestion des déchets.

Selon les données du SRADDET Sud :

- Les véhicules ou poids lourds diesel sont les sources les plus importantes de particules fines (PM2.5) ;
- Les émissions de PM10 dues aux transports représentent environ 1/3 des particules émises dans la région ;
- Les émissions de NO2 sont principalement issues du trafic routier. En effet, le monoxyde de carbone (NO), émis à la sortie du pot d'échappement, est oxydé en quelques minutes en NO2. Comme l'indique le SRADDET, le NO2 est retrouvé en quantité relativement importante à proximité des axes à forte circulation et dans les centres villes.

Tableau 14 : Évolution des émissions liées aux transports en Région Sud - Source : SRADDET

Tonnes	2007	2010	2012	2013	2014
PM2.5 Transports routiers	4 192	3 778	3 342	3 138	2 936
PM2.5 Transports non routiers	413	403	350	350	350
PM10 Transports	5 835	5 426	4 954	4 754	4 555
Nox Transports routiers	62 267	53 356	47 186	44 225	40 973
Nox Transports non routiers	11 326	9 015	7 544	7 544	7 544

L'objectif du SRADDET est de diminuer de -30% d'ici 2015 les PM2.5 et les PM10, et de -40% d'ici 2020 les NO2.
À ce titre, un des objectifs du SRADDET est d'améliorer la qualité de l'air et préserver la santé de la population.

- *Le Plan de Protection de l'Atmosphère des Alpes-Maritimes*

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) des Alpes-Maritimes est un plan d'actions qui vise à réduire les émissions de polluants atmosphériques afin d'atteindre des niveaux de concentrations inférieurs aux normes fixées à l'article R.221-1 du Code de l'environnement. Il répond à une problématique sanitaire de qualité de l'air régie par la présence des polluants : dioxyde d'azote (NO_2), particules en suspension (PM), dioxyde de soufre (SO_2), monoxyde de carbone (CO), ozone (O_3), benzène (C_6H_6) et métaux.

Révisé et approuvé le 06 novembre 2013, le plan propose 31 actions (réglementaires ou non), dont 18 actions liées à la thématique transport, aménagement et déplacement. Elles visent à :

- Optimiser la gestion du trafic routier ;
- Mieux prendre en compte la qualité de l'air dans l'aménagement du territoire ;
- Inciter au report modal, au développement des Transports Public et des modes actifs ;
- Améliorer les performances des flottes de Véhicules Poids Lourds, de Véhicules Légers et de Véhicules Utilitaires Légers :
- Diminuer l'impact environnemental des chantiers :
- Réduire les émissions des Ports et Aéroports :
- Améliorer le transport de marchandises :

Pour répondre à ces objectifs, les **actions dites réglementaires du PPA** sont de :

- Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme, notamment pour limiter des populations dans les zones présentant des dépassements des valeurs limites PM / NOx (action 6.1) ;
- Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les études d'impacts (action 6.2) ;
- Mettre en place des plans de déplacements entreprises/administrations des plans de déplacements établissements scolaires (action 7.1) ;
- Imposer des objectifs de qualité de l'air aux nouveaux plans de déplacements urbains et à échéance de la révision pour les existants (action 7.2) ;
- Imposer un nouvel objectif de renouvellement des flottes de 30% et de recours aux filières alternatives (action 8) ;
- Réduire les émissions du Port de Nice Villefranche Santé par l'électrification des navires à quai (action 9.1) ;
- Réduire les émissions de l'aéroport de Nice (action 9.2).

Sur le périmètre du PPA, l'ensemble de ces actions ont pour objectif de diminuer de :

- 8,5% des émissions totales (tous secteurs confondus) des PM10,
- 9,4% des émissions totales (tous secteurs confondus) des PM2,5,
- 13,0% des émissions totales (tous secteurs confondus) des NOx,

et ainsi qu'à limiter, sur les territoires proches des autoroutes et voies rapides à fort trafic, la population exposée aux pollutions émises par le trafic routier (PM/NOx).

L'une des actions du PPA (la n°7.2) impose des « *objectifs de qualité de l'air aux nouveaux plans de déplacements urbains et à échéance de la révision pour les existants* ».
Ainsi, au sein des périmètres des PDM, cette action impose la réduction des émissions du secteur

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1081-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

du transport routier, au-delà du tendanciel 2015, de l'ordre de :

- 10% pour les NOx ;
- 10% pour les PM10 ;
- 10% pour les PM2,5.

Ainsi, le projet de PDM veillera à respecter les objectifs réglementaires de réduction des polluants atmosphériques établis par le PPA.

3.2.4 *Tendances d'évolution et projections en l'absence de PDM*

- *Analyse prospective du SRADDET*

Selon les données du SRADDET, en région Sud, l'importance du parc automobile diesel et du transport routier entretient un niveau important de pollution aux particules fines. Le SRADDET identifie notamment une insuffisance du développement des transports collectifs.

Le SRADDET identifie que la tendance, dans les prochaines décennies, est à une stabilisation des émissions permise par la stabilisation démographie et une population plutôt vieillissante combinée aux évolutions technologiques. Ces facteurs permettront une stabilisation de la part des déplacements dans la qualité de l'air qui continuera à s'améliorer. Cependant, dans les secteurs congestionnés la saturation du réseau routier tendra à augmenter ponctuellement les polluants atmosphériques.

3.2.5 *Constats*

ATOUTS | OPPORTUNITÉS	FAIBLESSES | POINTS DE VIGILANCE
• Une nette diminution des polluants atmosphériques depuis 2007 • Théoule-sur-Mer est la commune la moins impactée par ces polluants atmosphériques • Des objectifs de réduction des polluants à inclure dans le projet de PDM	• Le secteur des transports routiers est le principal émetteur des polluants atmosphériques • Une situation délicate de l'A8

3.2.6 *Enjeux pour le PDM*

- Réduction des émissions de polluants atmosphériques en accompagnant l'évolution des pratiques de déplacements vertueuses (covoiturage et limitation de la vitesse de circulation) et en favorisant des modes alternatifs à la voiture (déplacement doux ou transports en commun) ;
- Réduction de l'exposition des populations aux polluants atmosphériques issus du trafic routier ;
- Renforcement du réseau de surveillance de la qualité de l'air sur le territoire de la CACPL.
- Le respect des objectifs de réduction des émissions fixés dans le PPA des Alpes-Maritimes.

AR Prefecture
006-200039215-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

3.3 Nuisances sonores

3.3.1 *Principales notions et mesures du bruit liés aux déplacements*

Le classement sonore des voies et les secteurs affectés par le bruit **Cartes de type B**	Basé sur les niveaux de trafics exprimés en TMJA 5 classes de voies chacun ayant un rayon d'influence de part et d'autre de la chaussée proportionnel aux bruits émis (et donc aux niveaux de trafic). Les zones sous influence du bruit sont appelées « secteurs affectés par le bruit ».
Les cartes de bruit **Cartes de type A**	Modélisation des bruits émis par intervalles de niveaux d'émissions 6 intervalles
Les valeurs limites **Cartes de type C**	Modélisation des bruits émis dépassant les valeurs limites de 65 dB en moyenne sur 24h et de 62 dB en moyenne nocturne
Les Zones de Bruit Critiques (ZBC) et les Points Noirs de Bruit (PNB)	Zone de Bruit Critique : Zones exposées de part et d'autre de la chaussée à des bruits dépassant les valeurs limites Points Noirs de Bruit : Bâtiments inclus dans ces zones
L'exposition des populations aux bruits	Populations habitant dans les Zones de Bruit Critique (ZBC)

Illustration 1 : Notions et mesures du bruit

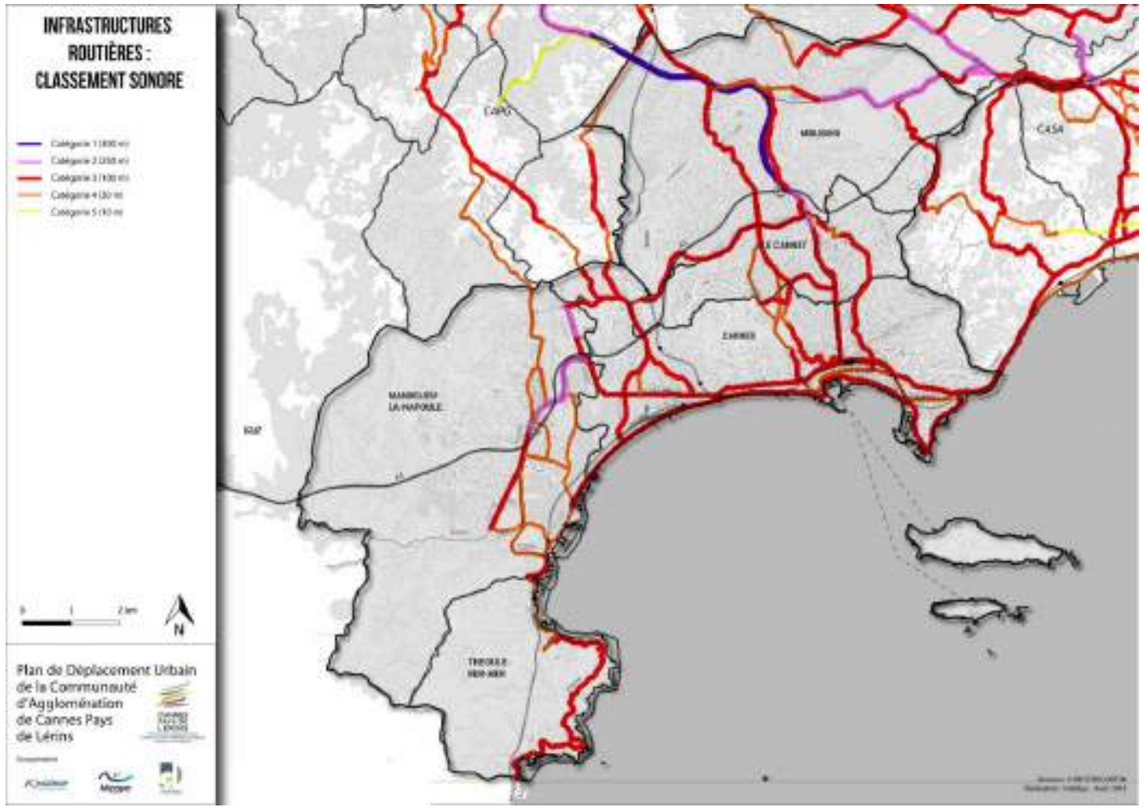
Tableau 15 : Mesures de bruit

Indicateurs de bruit	Aérodrome	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
Lden	55	68	73	71
Ln	/	62	65	60

3.3.2 *Bruit routier*

- *Classement sonore des voies*

Carte de type B
Le classement sonore des voies est établi en fonction des niveaux d'émissions sonores. Toutes les voies supportant un trafic supérieur à 5 000 véhicules TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel) sont concernées. Le niveau d'émission est calculé sur la base du trafic enregistré.



Carte 5 : Classement sonore des voies

Tableau 16 : Niveau sonore de référence et catégorie de l'infrastructure

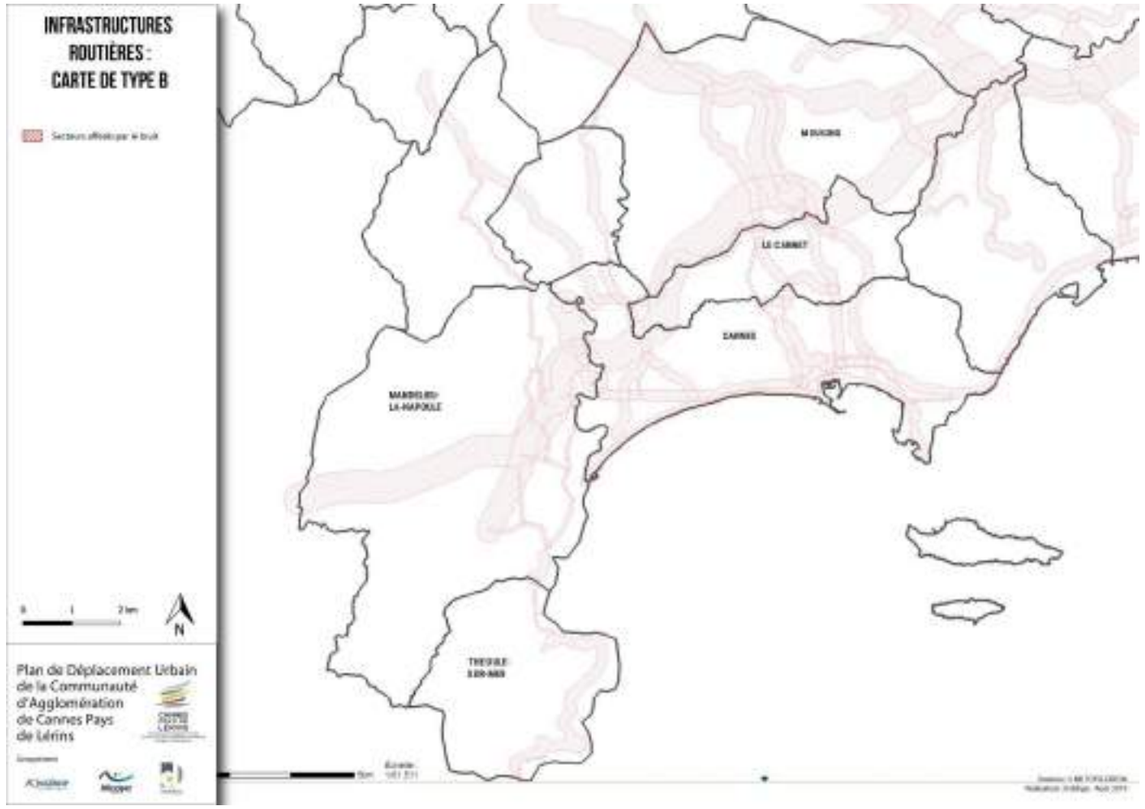
Niveau sonore de référence en dB(A) 6H/22H	Niveau sonore de référence en dB(A) 22H/6H	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
L > 81	L > 76	1	d = 300 m
76 < L ≤ 81	71 < L ≤ 76	2	d = 250 m
70 < L ≤ 76	65 < L ≤ 71	3	d = 100 m
65 < L ≤ 70	60 < L ≤ 65	4	d = 30 m
60 < L ≤ 65	55 < L ≤ 60	5	d = 10 m

AR Prefecture
006-200039215-20220630-DELIBERATION1_PF
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- *Secteurs affectés par le bruit*

Carte de type B
Enveloppe de part et d'autre des axes classés au sein de laquelle les habitations et les équipements sont exposés à des bruits dépassant 55 dB(A).

55 dB(A) est le seuil à partir duquel les bruits peuvent réveiller une personne en plein sommeil. Cela correspond au bruit d'une salle de classe. On considère que le bruit peut devenir une gêne ponctuelle ou chronique à partir de 55 dB(A).



Carte 6 : Secteurs affectés par le bruit de part et d'autre des infrastructures

Tableau 17 : Niveau sonore de référence et secteurs affectés par le bruit

Niveau sonore de référence en dB(A) 6H/22H	Niveau sonore de référence en dB(A) 22H/6H	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
L > 81	L > 76	1	d = 300 m
76 < L	71 < L	2	d = 250 m
70 < L ≤ 76	65 < L ≤ 71	3	d = 100 m
65 < L	60 < L	4	d = 30 m
60 < L ≤ 65	55 < L ≤ 60	5	d = 10 m

3.3.3 *Cartes de bruit*

- *Carte de type A*

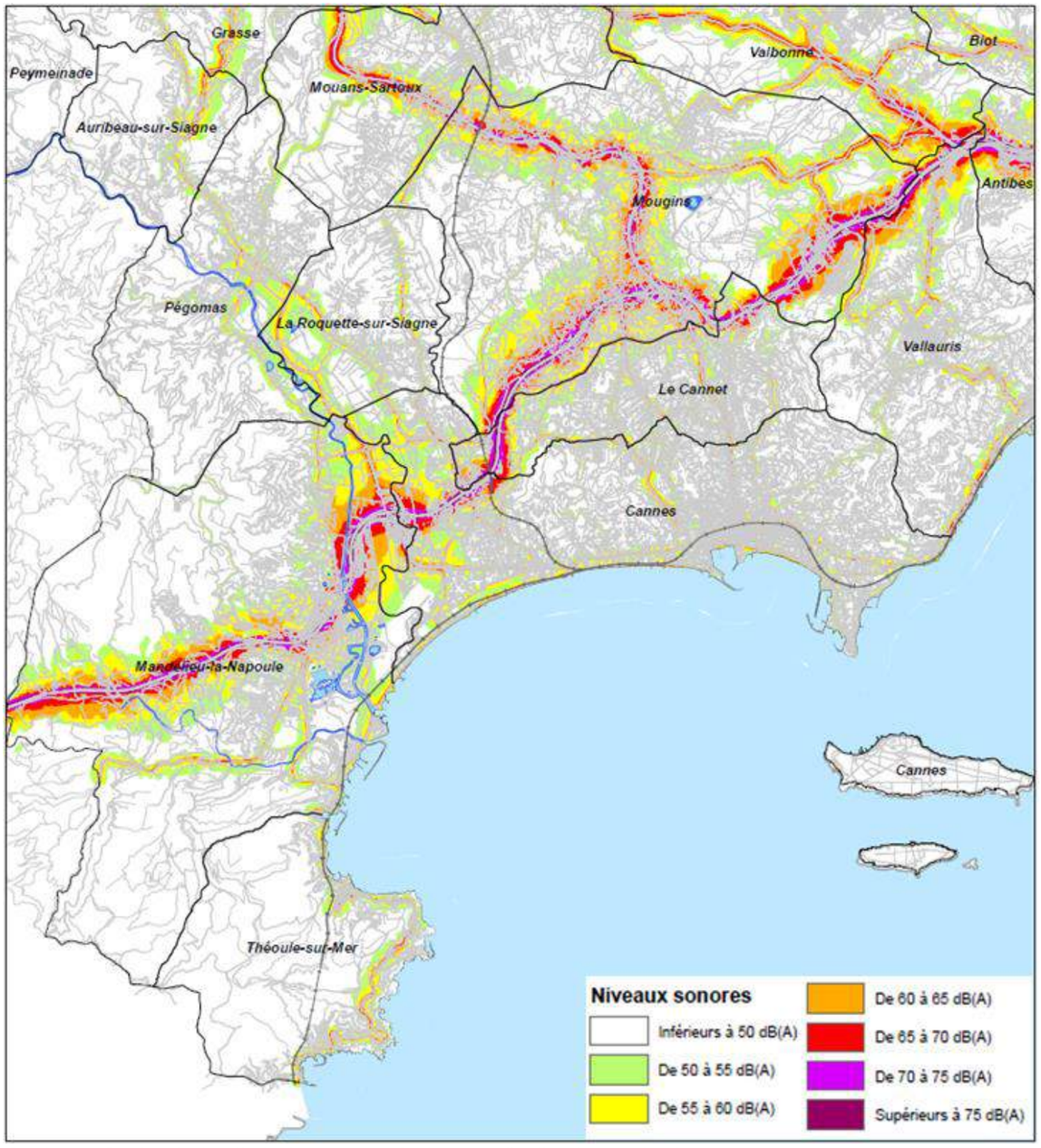
La modélisation des bruits ou cartes de bruit stratégique (correspondant à un diagnostic) est obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants à travers la mise en place d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) (correspondant à un plan d'actions).
Les voies accueillant plus de 3 millions de véhicules par an (8 200 véhicules par jour) sont concernées. En général, tout le réseau routier faisant l'objet de mesures de trafic fait l'objet d'une modélisation des bruits
Toutes les communes du territoire de la CACPL sont concernées par le PPBE des Alpes-Maritimes 2019-2023.

Tableau 18 : Niveau sonore et ressenti de la nuisance sonore

Niveaux sonores	Sensations
< à 50 dB(A)	Calme
50 à 55 dB(A)	Relativement calme
55 à 60 dB(A)	Bruits courants
60 à 65 dB(A)	Supportable
65 à 70 dB(A)	Bruyant
70 à 75 dB(A)	Très bruyant
> à 75 dB(A)	Extrêmement bruyant

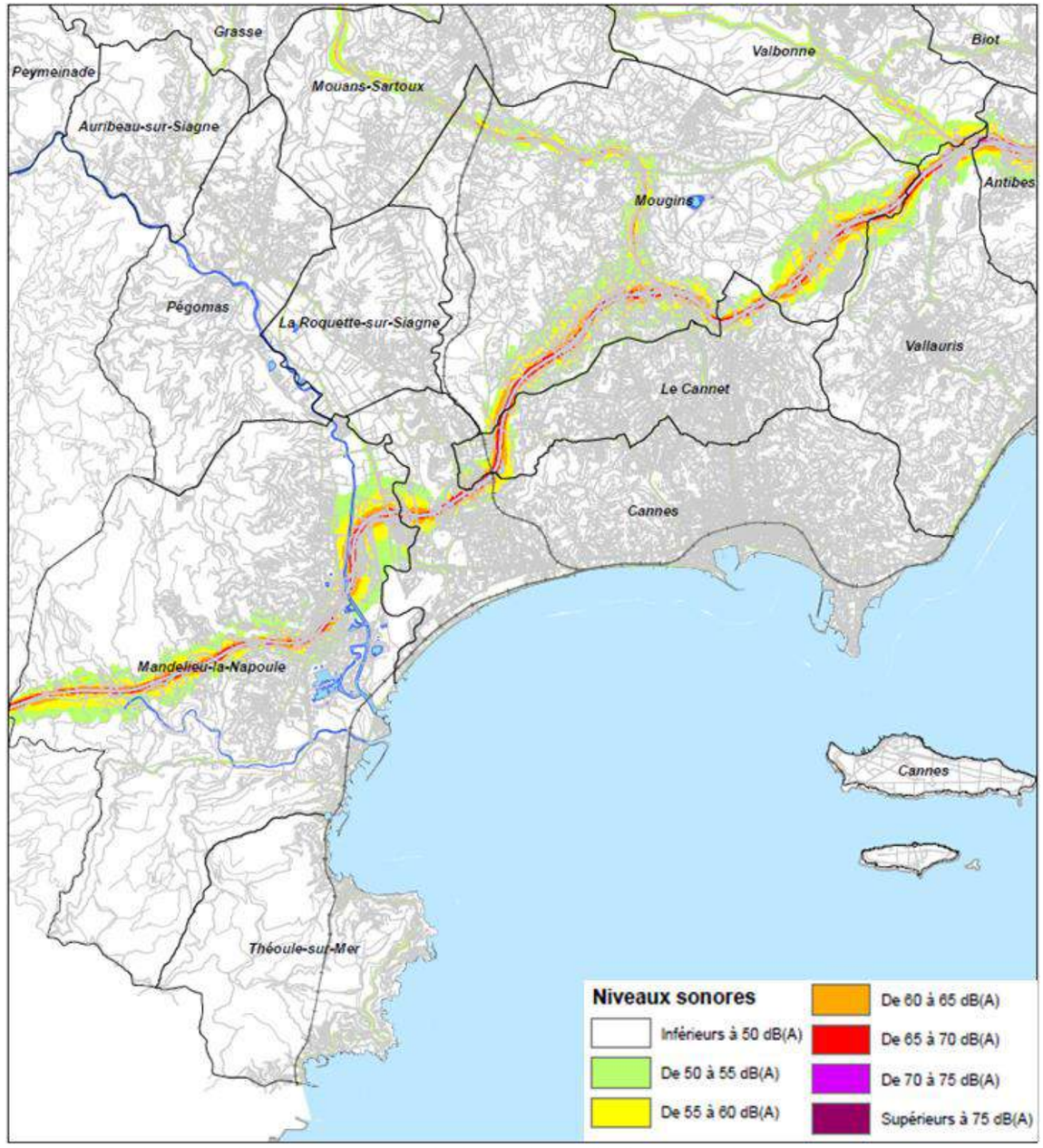
AR Prefecture
006-200039215-20220630-DELIBERATION81-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Sur 24 heures (indicateur Lden)



Carte 7 : Carte de bruit de type A sur 24 heures (indicateur Lden)

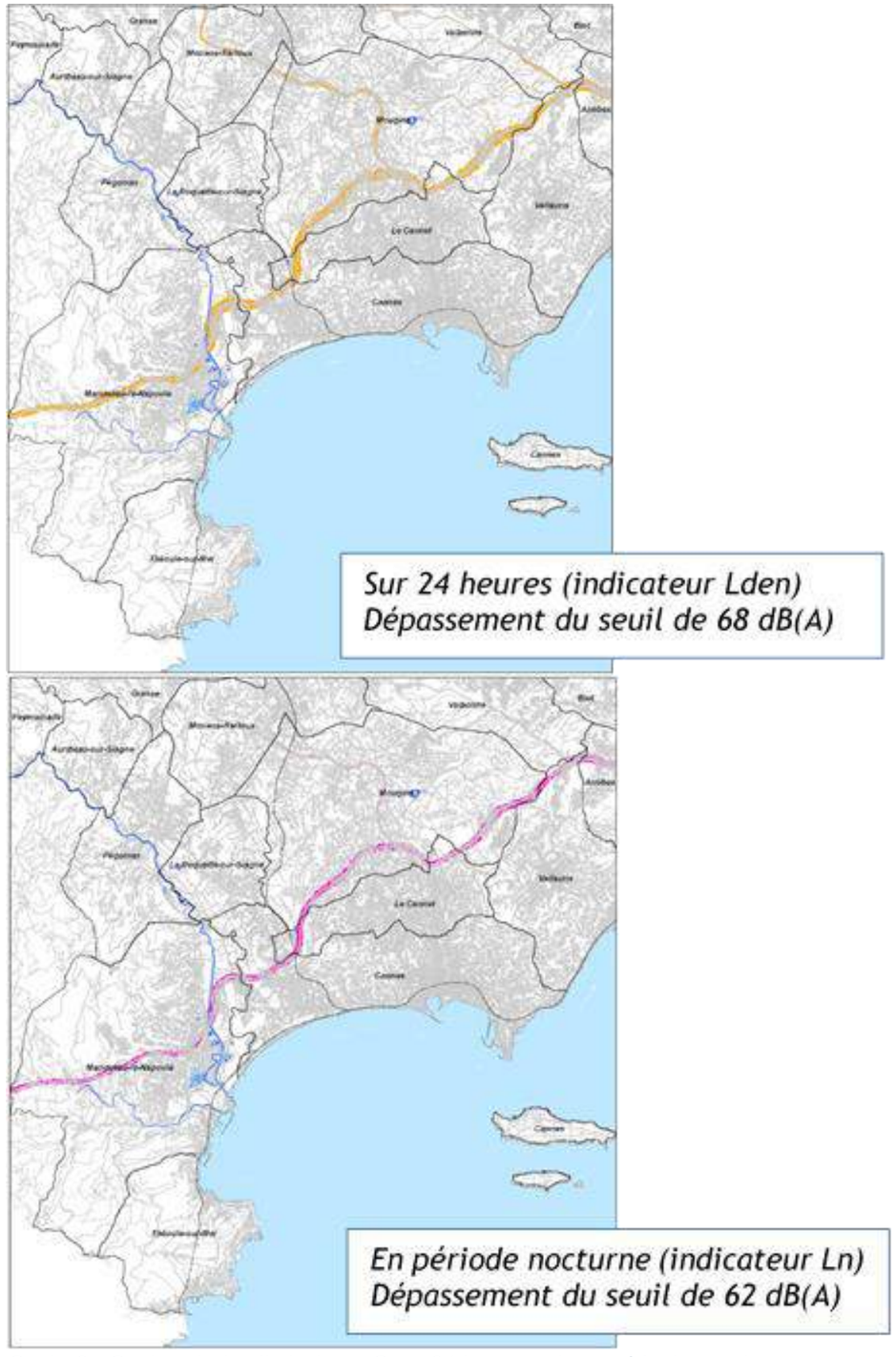
En période nocturne (indicateur Ln)



Carte 8 : Carte de bruit de type A en période nocturne (indicateur Ln)

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBPRMET6981-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- *Carte de type C*



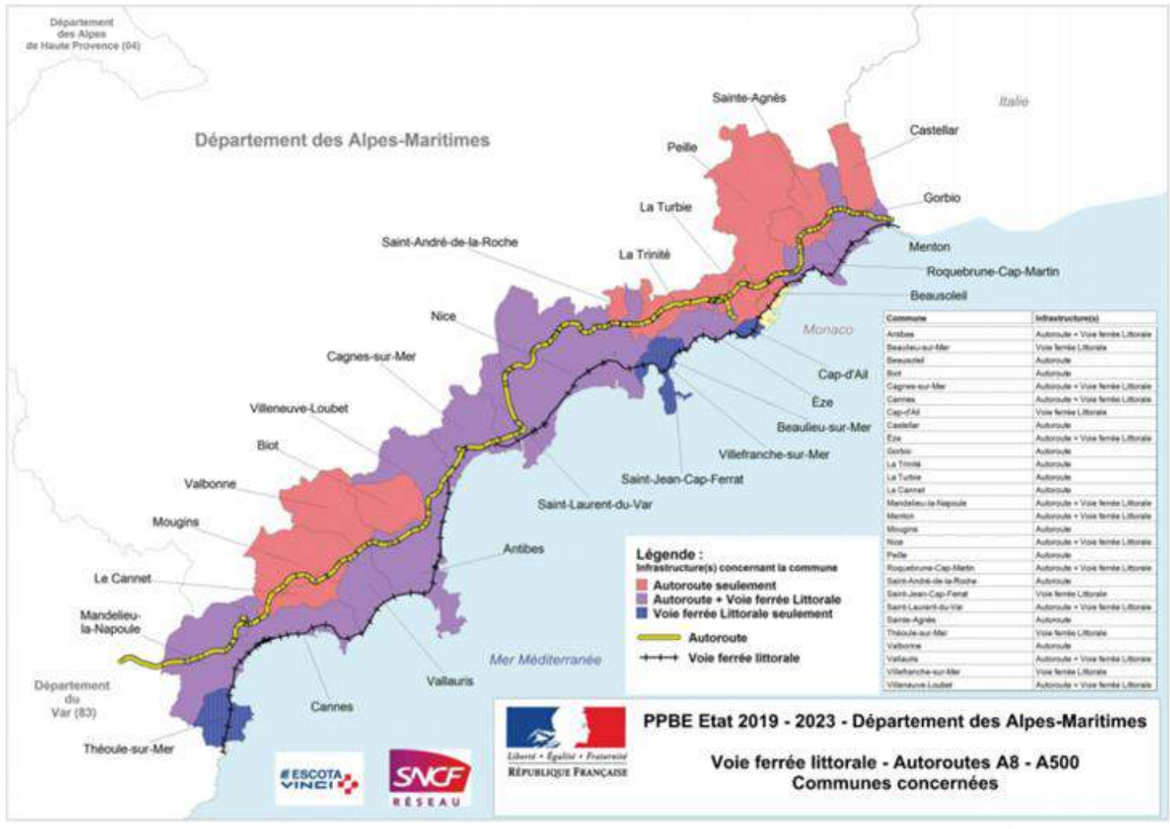
Carte 9 : Cartes de bruit de type C sur 24 heures et en période nocturne

3.3.4 *Points Noirs de Bruit et Zones de Bruit Critique*

- *PPBE*

Les Zones de Bruit Critique (ZBC) sont les zones soumises à des dépassements de valeurs limites de bruit. Les Points Noirs de Bruit (PNB) sont les bâtiments compris dans ces zones.

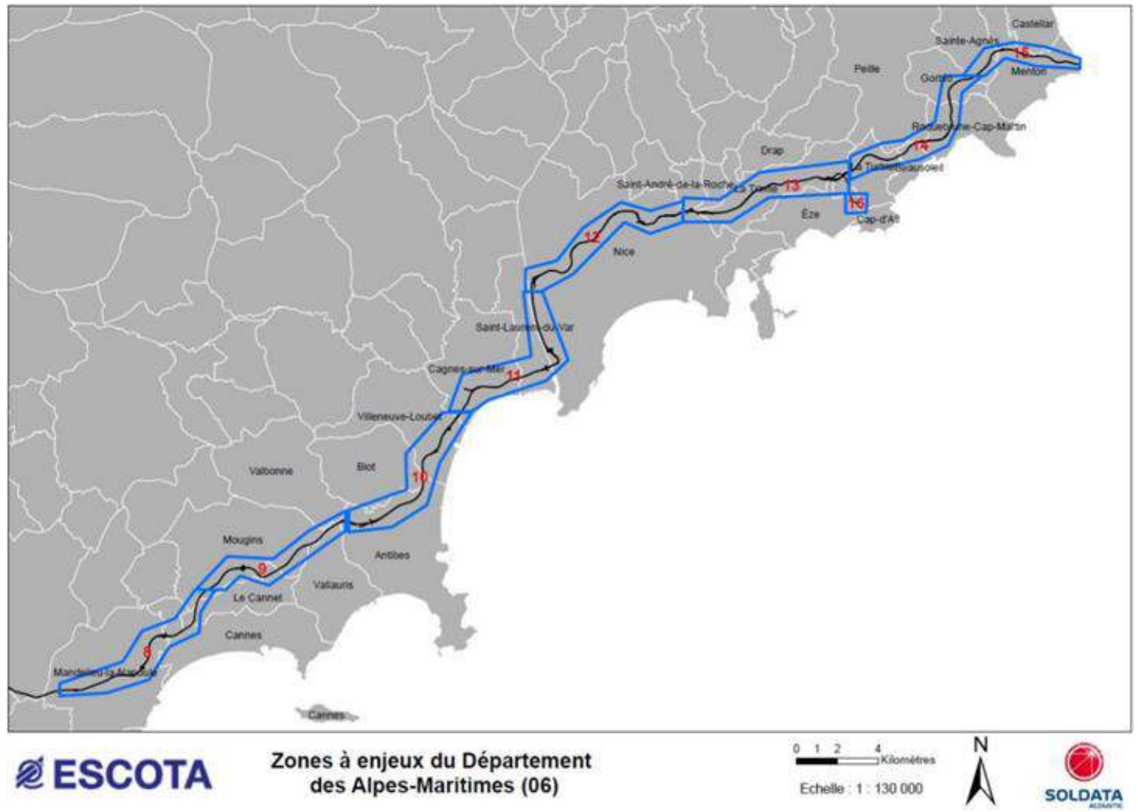
Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) 2019-2023 des Alpes-Maritimes relève de la compétence de l'État, et comprend le réseau ferré littoral (géré par SNCF Réseau) et le réseau autoroutier - A8 et A500 (concédé à la Société ESCOTA).
Le Conseil Général des Alpes-Maritimes est compétent dans la réalisation du PPBE des routes départementales. Le projet de PPBE 2019 est en cours de consultation du public du 29 mai au 30 juillet 2019. Le document définitif sera publié à la suite du bilan de la consultation publique.



Carte 10 : Communes concernées par le PPBE 2019-2023 (voie ferrée et voies autoroutières)

Bruit autoroutier
Des mesures de bruit de courte durée ont été réalisées par la Société ESCOTA en octobre 2013 (hors saison estivale).

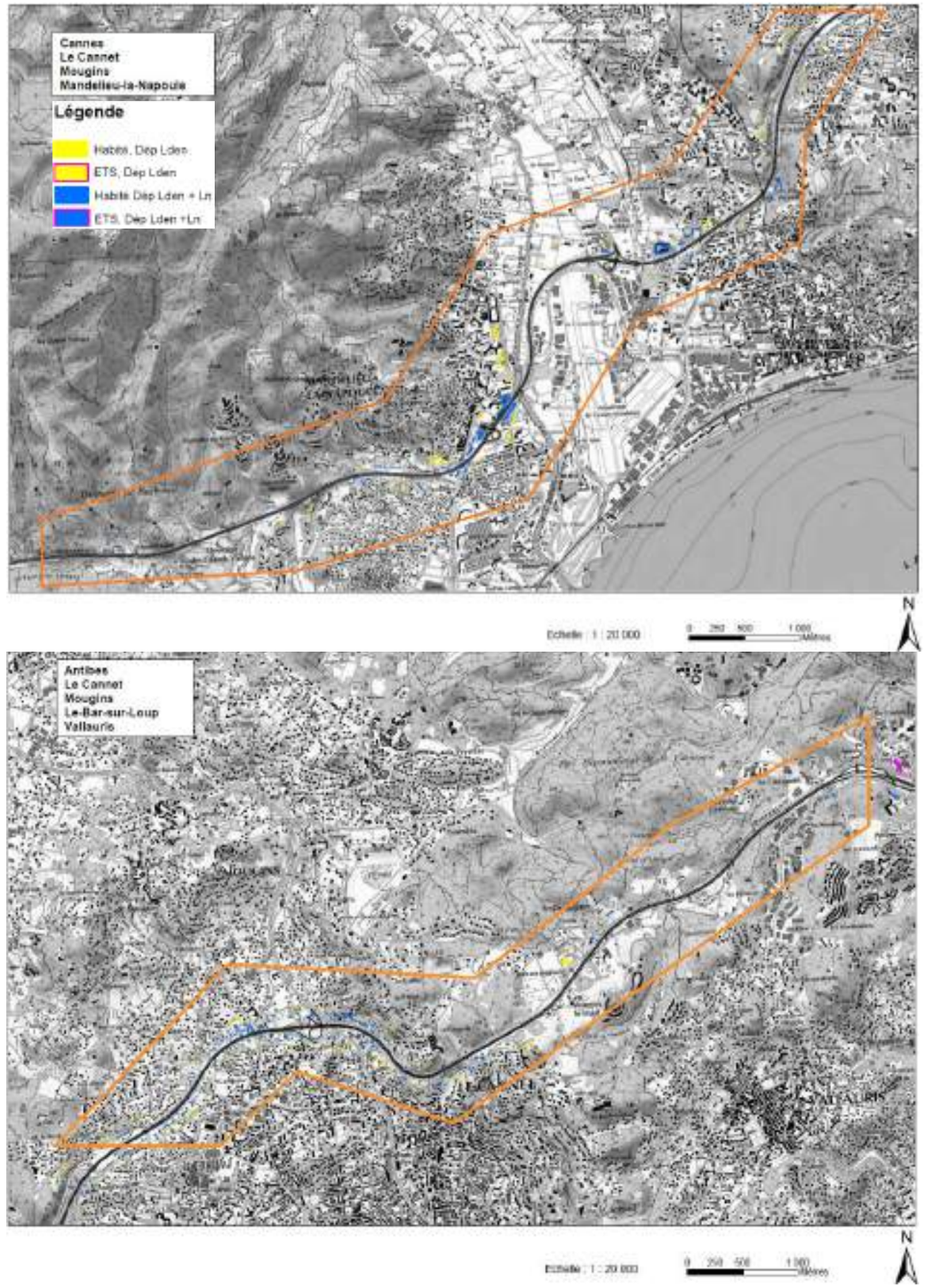
AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



Carte 11 : Zones à enjeux du Département des Alpes-Maritimes - Source : ESCOTA

Sur le territoire de la CACPL, deux zones bruyantes sensibles ont été identifiées. Il s'agit :

- De la zone à la limite des communes de Cannes, Le Cannet, Mougins et Mandelieu-la-Napoule,
- De la zone entre Le Cannet et Mougins.



Carte 12 : Zones bruyantes sensibles identifiées sur le territoire de la CACPL

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERMAT5981-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Afin d'obtenir une caractérisation objective du bruit ambiant des zones à enjeux, où le trafic de véhicules est la source principale de bruit, plusieurs mesures ont été effectuées.
Selon les résultats, seul le point « PM18 » dépasse le seuil de 68 dB(A). Il s'agit du point de mesure localisé « rue de la Vigne » à Mandelieu-la-Napoule, à proximité de l'A8.

Tableau 19 : Résultats des mesures effectuées au niveau des zones à enjeux

Référence	Jour		Heure de mesure	Date de la mesure
	L_{Aeq} (dB(A))	L_{50} (dB(A))		
PM17	58,0	56,5	9 :52 – 10 :22	24/10/2013
PM18	70,0	67,0	10 :50 – 11 :22	24/10/2013
PM19	67,5	58,5	13 :21 – 13 :51	24/10/2013
PM20	61,5	60,5	14 :41 – 15 :15	24/10/2013
PM21	64,5	60,0	15 :38 – 16 :08	24/10/2013
PM22	66,0	66,0	16 :24 – 16 :54	24/10/2013

Bruit routier
Les routes départementales et les communes concernées par le projet du PPBE sont :

Tableau 20 : Réseau routier concerné par le projet du PPBE sur le territoire de la CACPL

Routes départementales	Communes concernées
RD3	Mougins
RD9	Le Cannet, Cannes
RD35	Mougins
RD92	Mandelieu-la-Napoule
RD98	Mougins
RD109	Mandelieu-la-Napoule
RD135	Mougins
RD192	Mandelieu-la-Napoule
RD409	Cannes, Mougins
RD803	Cannes
RD809	Cannes, Le Cannet, Mougins
RD1009	Mandelieu-la-Napoule
RD1109	Mandelieu-la-Napoule, Cannes
RD6007	Mandelieu-la-Napoule, Cannes
RD6098	Théoule-sur-Mer, Cannes, Mandelieu-la-Napoule,
RD6185	Mougins
RD6207	Mandelieu-la-Napoule
RD6285	Le Cannet, Mougins

Afin d'identifier les zones soumises à des dépassements de valeurs limites de bruit, une campagne de mesures a été réalisée en juillet 2018.

Sur les 4 points de mesures du territoire de la CACPL, seuls 2 points de mesures sont proches (à 2 dB(A)) des valeurs limites de dépassements.

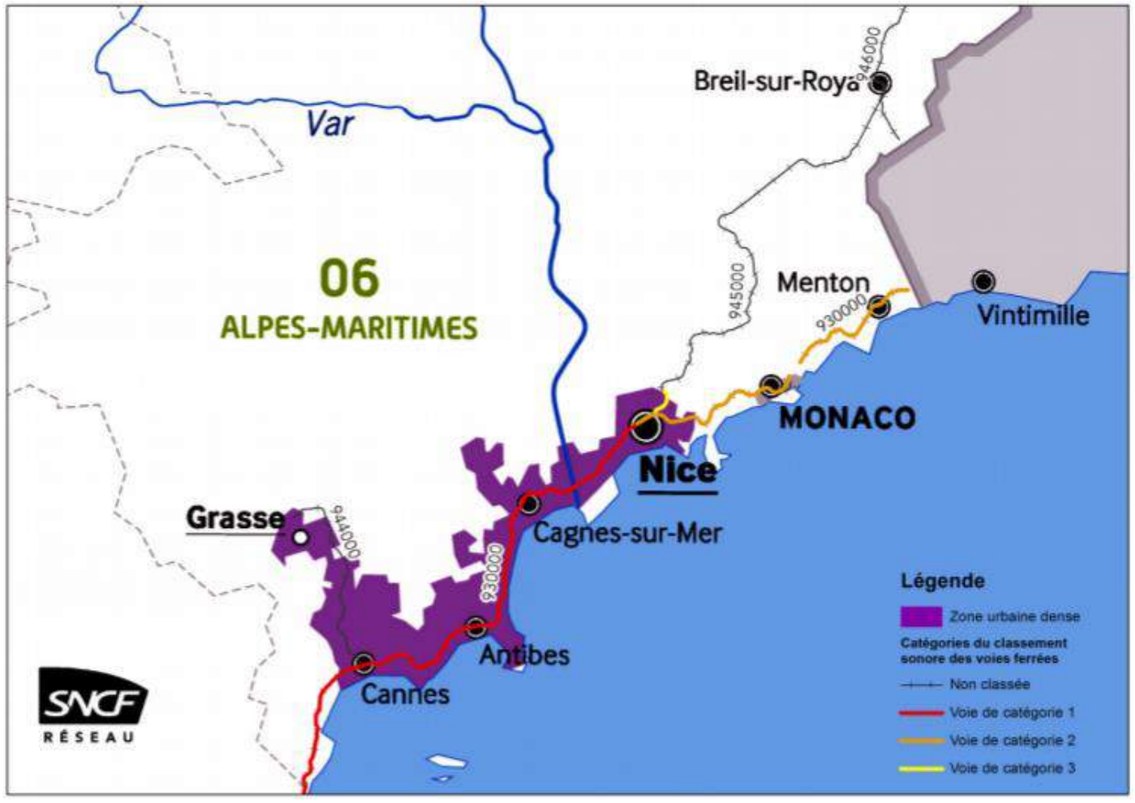
- PF7 : RD6007 à Mandelieu-la-Napoule où la valeur mesurée est de 66,3 dB(A) ;
- PF8 : RD6285 à Le Cannet où la valeur mesurée est de 66,2 dB(A).

Ainsi, aucun point sur le territoire de la CACPL ne dépasse les valeurs de seuil.

Bruit ferroviaire et zones de cumul avec le bruit routier
Le bruit ferroviaire est un facteur de bruit beaucoup moins présent sur le territoire de la CACPL que le bruit routier. En revanche, tout comme le bruit routier, il fait l'objet d'un PPBE.

Le territoire de la CACPL dispose de 2 lignes ferroviaires :

- La ligne 944 000 – ligne de Cannes à Grasse
- La ligne 930 000 – ligne de Marseille à Vintimille : seule ligne classée dans la catégorie des « grandes infrastructures ».



Carte 13 : Classement sonore des voies ferrées - Source : SNCF

Le classement sonore des voies ferrées réalisé dans le cadre du PPBE des Alpes-Maritimes par la SNCF indique que la ligne qui traverse la CACPL sur la zone côtière (Cannes, Mandelieu-la-Napoule et Théoule-sur-Mer) est classé en catégorie 1.
Toutefois, à l'occasion de l'étude relative à la mise à jour du classement sonore, une mise à jour du

AR Prefecture
006-200039215-20220630-DELIBERATION81-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

recensement des PNB a été effectuée. Il en ressort que plus aucun bâtiment ne dépasse les critères fixés par la réglementation pour ce classement sur le territoire de la CACPL.

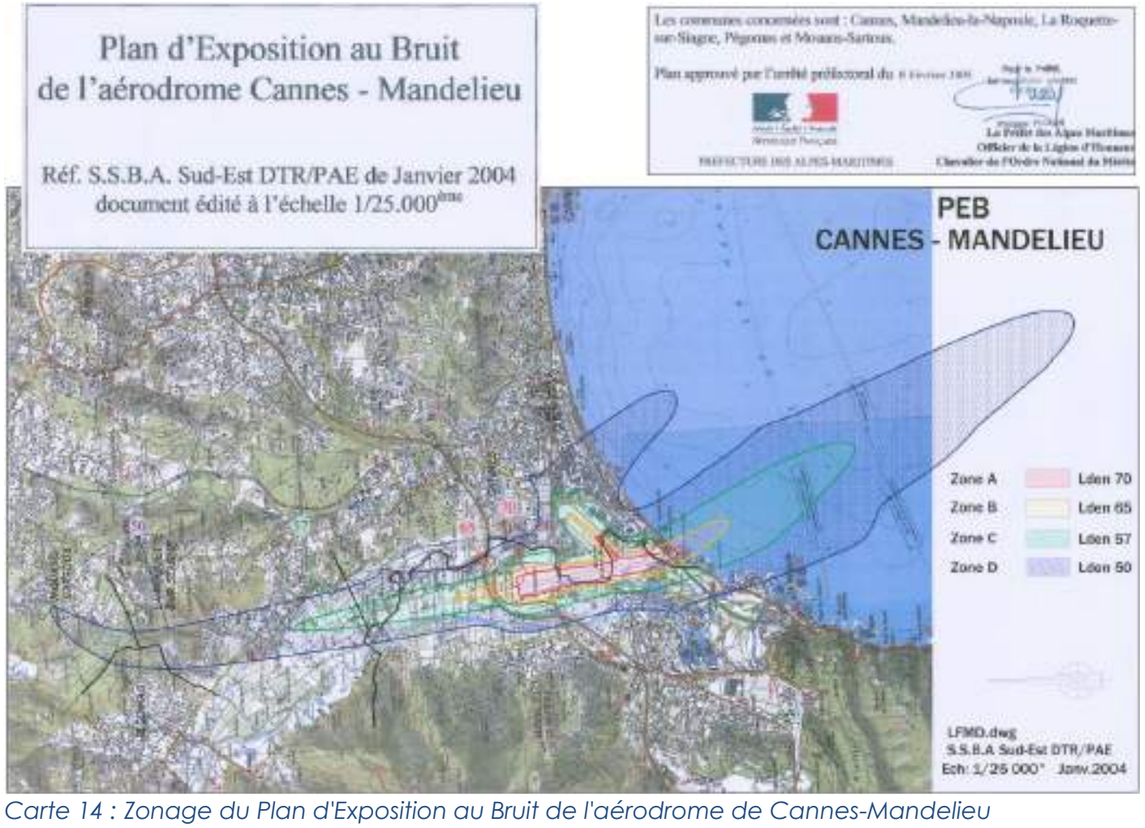
Par ailleurs, aucun point sensible de dépassement de seuil de bruit routier et ferroviaire peut se combiner compte tenu de leur localisation. L'autoroute A8 et la ligne ferroviaire principale longent le littoral sans s'entrecroiser sur le territoire de la CACPL.

Bruit de l'aérodrome Cannes – Mandelieu-la-Napoule

Également, le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu-la-Napoule a été approuvé par arrêté préfectoral le 25 avril 2003. Plusieurs zones ont ainsi été définies, indiquant les nuisances sonores générées par l'aérodrome.

- La zone A : nuisances sonores > Lden 70 ;
- La zone B : Lden 70 < nuisances sonores < Lden 65 ;
- La zone C : Lden 65 < nuisances sonores < Lden 57 ;
- La zone D : Lden 57 < nuisances sonores < Lden 50.

Le PEB encadre ainsi l'urbanisation dans ces zones de bruit qui se trouvent au voisinage de l'aérodrome. La population exposée aux nuisances sonores générées par l'activité aérienne y est ainsi restreinte.



Carte 14 : Zonage du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu

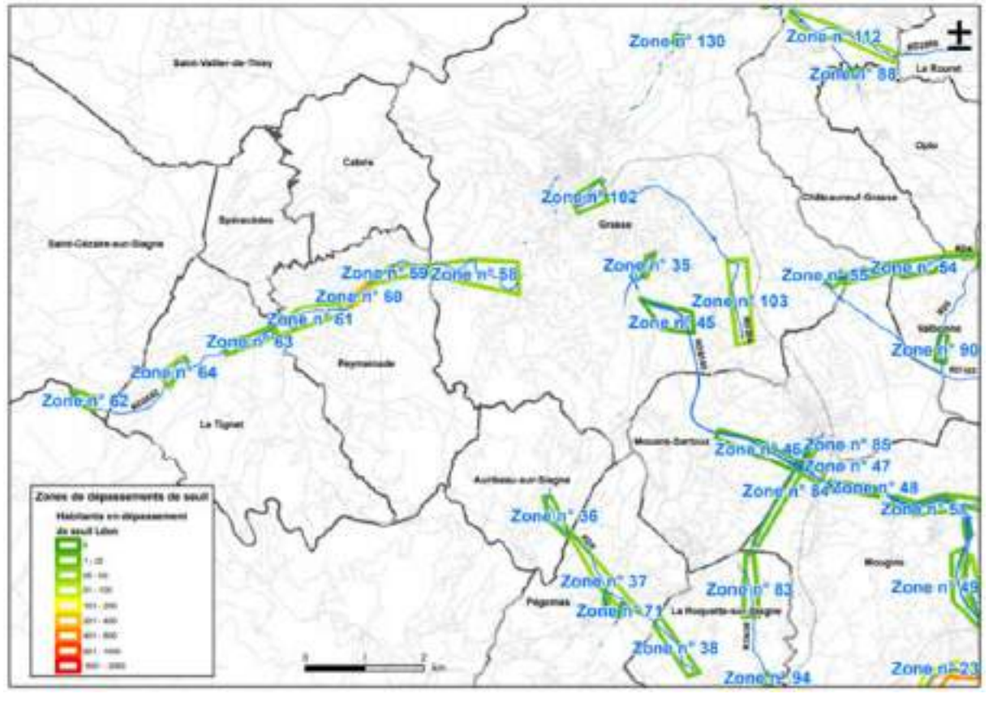
3.3.5 Exposition des populations

En tout, sur le réseau autoroutier, départemental et communal, 42 430 personnes sont exposées à des niveaux de bruits supérieur à la limite réglementaire[2] de 68 dB(A), soit 26% de la population.

Sur le réseau autoroutier et départemental, 12 574 personnes sont exposées à des niveaux de bruits supérieurs à la limite réglementaire[2] de 62 dB(A) en période nocturne, soit 7,9% de la population de la CACPL.
À noter, 1 237 personnes sont exposées par le bruit de la zone bruyante sensible identifié dans le PPBE sur le réseau autoroutier.

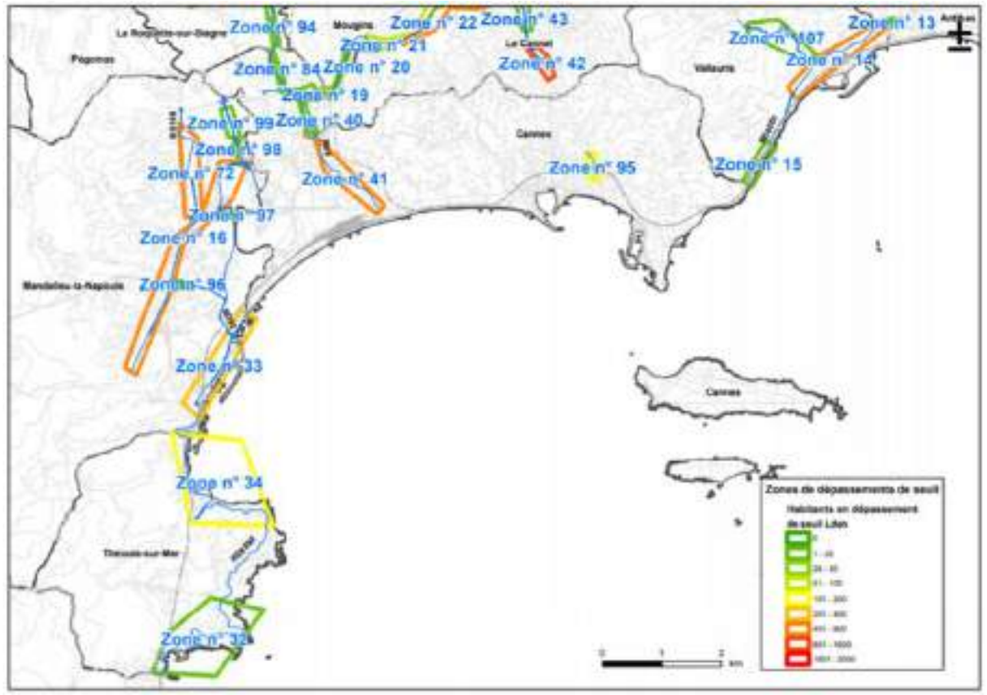
Aucun établissement sensible (d'enseignement ou de santé) ne dépasse le seuil de bruit. Seul le collège Les Campelières à Mougins se trouve à proximité d'une zone de dépassement. Les locaux exposés à la voie abritent a priori des espaces professionnels avec de faibles ouvertures.

Plus en détail, les zones de dépassements de seuil de bruit par rapport au nombre de personnes exposé sur le réseau départemental est le suivant :



[2] Valeurs limites d'expositions aux bruits routiers, Directive 2002/49/CE, art. L572-1 à L572-11 CE.

AR Prefecture
006-200039315-20220630-DELIBPREMT5981-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



Carte 15 : Zones de dépassements de seuil

3.3.6 *Engagements du territoire en matière de nuisances sonores*

- *Bruit autoroutier*

Les types d'actions mises en place par la Société ESCOTA pour une résorption des Points Noirs de Bruit sont :

- Actions à la source (renouvellement de revêtement) ;
- Actions sur le chemin de propagation (écran, butte de terre) ;
- Actions sur les récepteurs (isolation acoustique des bâtiments) ;
- Actions de communication et de sensibilisation pour une meilleure maîtrise de l'urbanisation et des activités au bord de l'infrastructure.

Au niveau de la zone bruyante sensible identifiée, il est à noter la présence d'écrans acoustiques des deux côtés des voies, un bon état du revêtement et enfin la présence d'habitations très proches de l'échangeur.

- *Bruit routier*

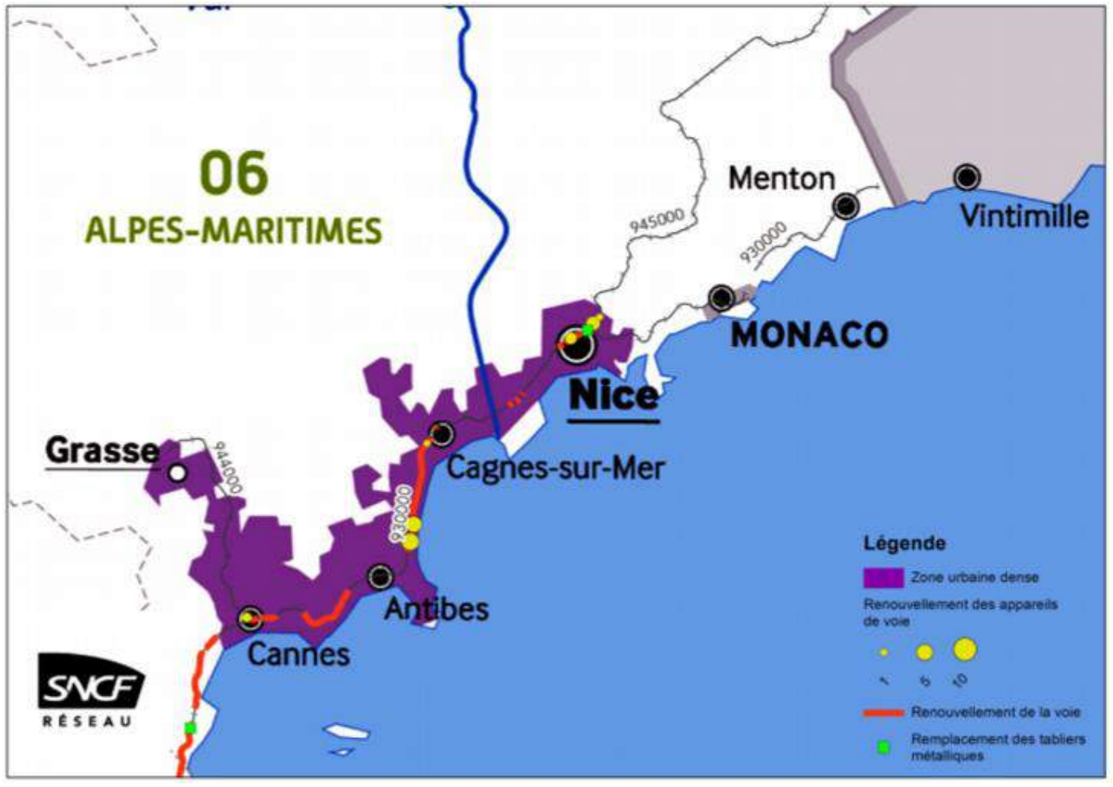
Le précédent PPBE 2011-2016 a mené des actions qui pourront également être reconduites dans le PPBE suivant, il s'agit du :

- Renouvellement de l'enrobé anti-bruit et entretien des chaussées ;
- Mise en place de glissières métalliques ;
- Lancement des études d'écrans acoustiques ;
- Insonorisations des façades ;
- Campagnes de sensibilisation ;
- Régulation des flux de trafics par « onde verte ».

- *Bruit ferroviaire*

Différents travaux de réduction du bruit ferroviaire ont été entrepris sur le précédent PPBE pour la période 2013-2017.
À titre d'exemple, les travaux réalisés entre 2013 et 2017 pour réduire le bruit régénéré par les circulations ferroviaires sont :

- Remplacement de deux ponts à tablier métallique sur la commune de Théoule-sur-Mer ;
- Renouvellement des rails et/ou des traverses sur 17 km à Cannes, 10 km à Théoule-sur-Mer et 8 km à Mandelieu-la-Napoule.



Carte 16 : Zones de travaux de renouvellement des éléments constitutifs des voies entre 2013 et 2017 - Source : SNCF

De plus, dans la continuité de la politique d'entretien des infrastructures ferrées, il est prévu :

- Remplacement de ponts à tablier métallique à Mandelieu-la-Napoule ;

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1_PE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- Renouvellement de 2,5 km de voies à Cannes ;
- Renouvellement de 8 appareils de voies à Cannes.

Enfin, un projet de 3ème voie ferrée entre Antibes et Cannes est en cours de concertation avec la commune de Villeneuve-Loubet afin de déterminer les meilleures options pour la mise en œuvre des protections acoustiques.

3.3.7 Tendances d'évolution et projections en l'absence de PDM

En l'absence de PDM, la tendance des nuisances sonores serait à la dégradation plutôt qu'à l'amélioration.
Malgré la mise en œuvre de mesures permettant de limiter l'exposition des populations et même la production de bruit (partage de la voirie, réfection des revêtements, etc.), l'évolution du trafic routier et donc des nuisances sonores serait toujours en augmentation.

Ainsi, des évolutions fortes en matière de circulation des véhicules sont à mener.

3.3.8 Constats

ATOUTS | OPPORTUNITÉS	FAIBLESSES | POINTS DE VIGILANCE
• Une bonne connaissance des niveaux sonores des grandes infrastructures de transport du territoire • Un PPBE existant sur le territoire, avec des mesures prises • Un PBE existant pour l'aérodrome de Cannes	• Des nuisances sonores importantes sur certaines zones très urbaines • Le nombre d'habitants exposés à des nuisances sonores fortes est relativement important • Le territoire est traversé par l'A8, axe porteur de trafic important et de bruit

3.3.9 Enjeux pour le PDM

- Le développement du report modal et du covoiturage pour limiter le trafic et donc le bruit induit ;
- La réduction du nombre d'habitants exposés à des dépassements de seuils de bruit ;
- Le traitement en particulier des axes sur lesquels le PPBE ne peut agir (pas de dispositifs anti-bruit envisageables, pas de travaux de réfection des revêtements, etc.) ;
- Cibler en particulier les axes congestionnés ;
- La prise en compte des questions de bruit à travers les choix de revêtement sur les axes où des évolutions lourdes sont prévues ;
- L'accompagnement de la stratégie portée par le PPBE en matière de zones à traiter, à travers des actions permettant de réduire les émissions sonores liées au trafic routier et de valoriser ou créer des zones de calme ;
- Le renforcement des zones de calme en traitant les problématiques de nuisances sonores à leurs abords (relier ces zones de calme via des « couloirs de calme »).

AR Prefecture
006-200039315-20220630-DELIBERATION1_PF
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

3.4 Consommation d'énergie et émissions de GES

3.4.1 Diagnostic énergie-climat du territoire

Les données du diagnostic du territoire de la CACPL (consommation finale d'énergie et émissions de GES) sont issues de l'inventaire énergétique et d'émissions de polluants et GES d'AtmoSud.

- *Consommation finale d'énergie*

Tableau 21 : Consommation finale d'énergie (ktep) tout secteur confondu de la CACPL

Communes	2007	2010	2012	2013	2014	2015	2016	Total général
CANNES	132,208	143,837	133,949	134,720	127,505	128,465	128,321	929,007
LE CANNET	46,532	49,330	46,036	47,993	43,085	44,284	44,781	322,043
MANDELIEU-LA-NAPOULE	54,414	54,403	52,390	53,009	50,463	50,476	51,154	366,311
MOUGINS	72,011	72,307	69,568	70,156	67,793	69,655	70,835	492,329
THÉOULE-SUR-MER	6,564	6,679	6,354	6,338	6,135	6,063	6,130	44,267
Total général	311,731	326,559	308,298	312,217	294,983	298,944	301,223	2153,958

Entre 2007 et 2016, soit 9 ans, la consommation finale d'énergie a diminué de 3,3% sur le territoire de la CACPL. Toutes les communes du territoire ont participé à cette baisse. Plus en détails, les transports constituent le 1er poste de consommation finale d'énergie.

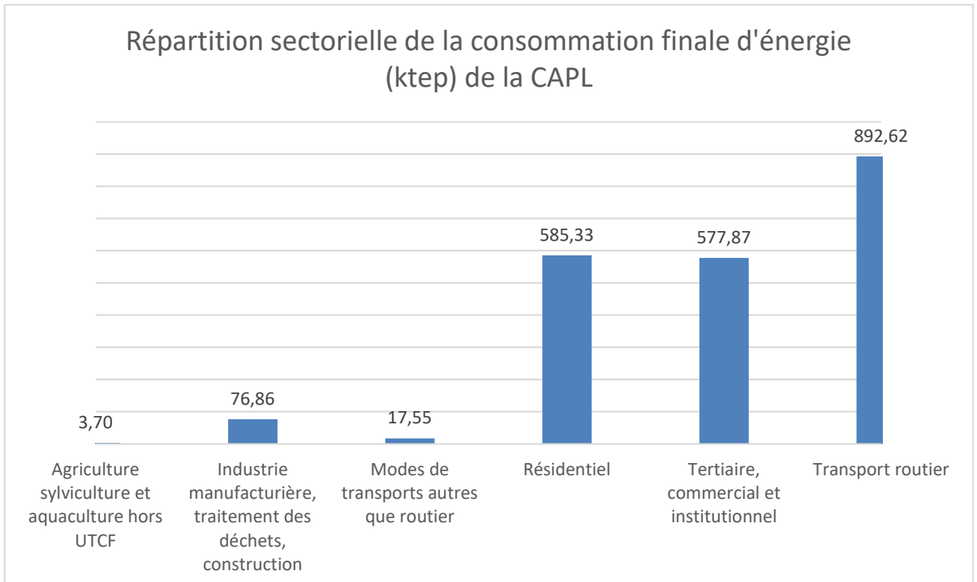


Figure 11 : Répartition sectorielle de la consommation finale d'énergie de la CACPL

- *Émissions de gaz à effet de serre*

Tableau 22 : Émissions de GES (T/km²) de la CACPL

Communes	2007	2010	2012	2013	2014	2015	2016	Total général
CANNES	527 220	571 522	525 123	529 854	487 833	492 901	491 104	3 625 560
LE CANNET	204 689	223 097	205 603	214 082	190 478	190 932	193 591	1 422 476
MANDELIEU-LA-NAPOULE	261 326	260 757	249 336	250 443	238 254	236 472	239 781	1 736 372
MOUGINS	345 743	346 843	334 383	333 968	322 934	330 006	335 919	2 349 800
THÉOULE-SUR-MER	30 898	31 262	29 626	29 542	28 290	27 799	28 126	205 546
Total général	1 369 878	1 433 483	1 344 072	1 357 892	1 267 792	1 278 112	1 288 523	9 339 755

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) ont elles aussi diminué de l'ordre de 5,9% en 9 ans. Là aussi toutes les communes du territoire ont vu leurs émissions de GES diminuer. La ville de Cannes comptabilise à elle seule 38% des émissions de GES sur le territoire de la CACPL.

3.4.2 Diagnostic énergie-climat du secteur des transports

Tableau 23 : Consommation finale d'énergie (ktep)des transports sur le territoire de la CACPL

Communes	2007	2010	2012	2013	2014	2015	2016	Total général
CANNES	38,188	37,454	37,181	37,444	37,278	37,367	38,307	263,221
LE CANNET	17,065	16,609	16,496	16,545	16,480	16,664	17,098	116,960
MANDELIEU-LA-NAPOULE	30,808	28,869	28,509	28,453	28,451	28,592	29,326	203,011
MOUGINS	44,048	42,219	41,910	41,937	41,985	42,410	43,388	297,899
THÉOULE-SUR-MER	4,154	4,161	4,160	41,90	4,158	4,092	4,168	29,085
Total général	134,266	129,313	128,257	128,571	128,354	129,126	132,288	910,178

La consommation finale d'énergie liée au secteur des transports a diminué de l'ordre de 1,5% entre 2007 et 2016. Les communes du territoire de la CACPL les plus consommatrices d'énergie sont Mougins, suivi de Cannes.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERMT5081-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

3.4.3 *Engagements du territoire en matière de maîtrise des consommations d'énergie et d'émissions de GES pour le secteur des transports*

- *Le SRADDET Sud*

Le secteur des transports est le 3ème secteur le plus énergivore en région Sud selon les données du SRADDET.
Plus en détails, l'évolution des consommations d'énergie du secteur des transports dans les Alpes-Maritimes est :

Tableau 24 : Consommation d'énergie du secteur des transports dans les Alpes-Maritimes

En ktep/an	2007	2010	2012	2013
Région Sud	4 600	4 089	4 009	3 984
Alpes-Maritimes	937	896	879	876

L'objectif du SRADDET est de diminuer de -6% d'ici 2020 et -17% d'ici 2030 à travers des lignes directrices et objectifs en lien avec le transport :

Synthèse des principales mesures concernant les transports identifiées au SRADDET

- Organiser et optimiser l'accessibilité des zones d'activités économiques en transports en commun et en modes actifs, et / ou par un ou plusieurs modes de déplacement alternatifs à l'autosolisme.
- Mettre en œuvre un réseau d'infrastructures d'avitaillement pour carburants alternatifs favorisant les transports collectifs et de marchandises à faibles émissions et l'intermodalité.
- Assurer la transmission et la mise à disposition des informations relatives aux services de transports réguliers de voyageurs.
- Privilégier l'intensification urbaine autour des dessertes en transports collectifs, gares et pôles d'échanges en :
  - Quantifiant et priorisant la part du développement et du renouvellement urbain devant être programmée dans les quartiers autour des PEM identifiés comme stratégiques par la Région et opportuns par les SCoT,
  - Fixant des objectifs de qualité urbaine, architecturale, et environnementale pour les programmes d'aménagement au sein des quartiers de gare ou de PEM. Application territoriale : pôles d'échanges identifiés comme stratégiques par la Région (en milieu urbain dense et en milieu urbain moins dense),
  - Présentant un potentiel de développement urbain – opportunité identifiée par le SCoT.
- Définir et formuler des objectifs de rabattement en transports en commun et modes actifs vers les gares ou PEM identifiés comme stratégiques par la Région et opportuns par les SCoT et PDM dans le confortement de leur rôle de desserte dans un environnement proche ou élargi.
- Coordonner les aménagements et les usages des projets de Transports collectifs en site propre et de Parcs relais avec l'ensemble des modes de transport pour améliorer la performance intermodale globale.
- Rechercher des financements innovants pour pérenniser le développement des transports collectifs.

3.4.4 *Tendances d'évolution et projections en l'absence de PDM*

- *Analyse prospective du SRADDET*

Selon les données du SRADDET, en région Provence-Alpes-Côte-d'Azur les émissions de GES, et plus précisément dans les secteurs de l'industrie et des transports routiers, sont les plus importants émetteurs avec des contributions respectives de 35% et 24% des émissions régionales. La production/distribution d'énergie vient compléter ce trio de tête avec une contribution de 20% des émissions.

Les objectifs de réduction sont tout juste atteints une diminution de -6,5% pour un objectif de 6%. Il faut également noter que l'évolution des émissions de GES est assujettie à des variables extérieures telles que les températures (pour le résidentiel) et l'activité économique (tertiaire, industrie, transports…) qui influeront l'atteinte des ambitions à horizon 2020 et 2030.

Effets de l'évolution des motorisations

Contrairement à la qualité de l'air (réduction des émissions de polluants), la réduction des émissions de CO2 semble ne pas pouvoir être corrélée aussi fortement avec l'amélioration des motorisations, comme le montre les projections SETRA ci-dessous.
Ce constat est essentiellement lié au fait que les moteurs et les rejets s'améliorent, mais pas les consommations de carburant, du moins pas suffisamment pour qu'en équivalent CO2 cette amélioration soit visible. Les émissions de CO2 représentent près de 60% des émissions de GES pour le secteur des transports.
L'amélioration des moteurs est surtout visible dans la réduction des émissions de polluants atmosphériques. Cette amélioration engendre en équivalent CO2, une réduction des émissions de GES peu visible. L'évolution du parc roulant peut donc exercer une influence très modeste, du moment que l'on reste sur des moteurs thermiques classiques (diesel et essence).

Cependant, avec l'amélioration des performances de consommation des moteurs au fil du temps, on peut tout de même envisager une réduction de facteur d'émissions au kilomètre. D'une étude à l'autre, cet impact « carbone » de l'évolution des motorisations est plus ou moins intégré, comme le montre le tableau page suivante.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1_PE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

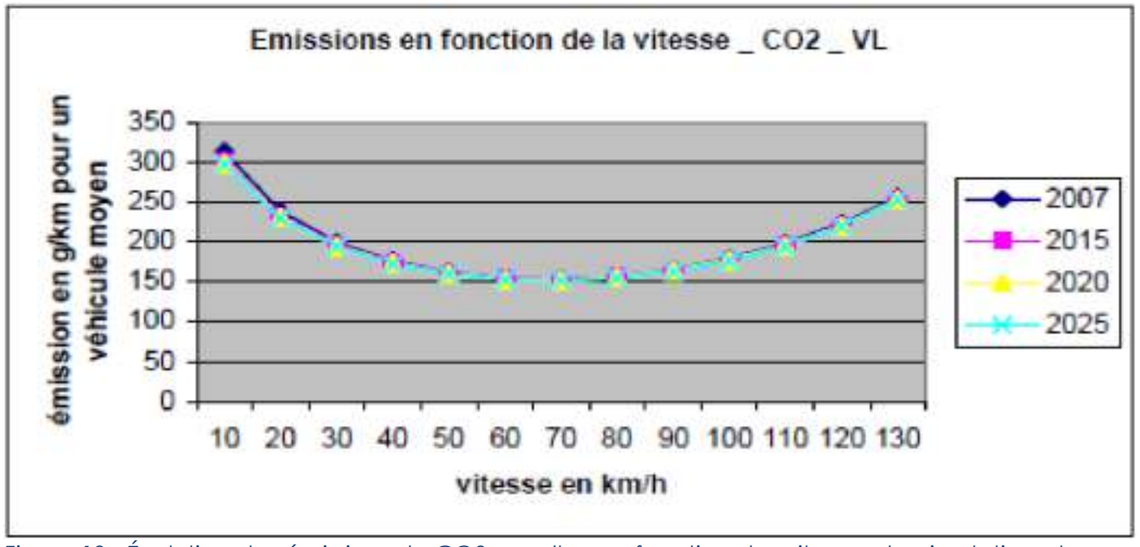


Figure 12 : Évolution des émissions de CO2 en g/km en fonction des vitesses de circulation et intégrant les évolutions de normes EURO - Source : SETRA, 2009

Tableau 25 : Hypothèses d'évolution de la performance des véhicules à l'horizon 2020 par type de motorisation - Source : CGDD, 2011

Performances	Véhicule essence	Diesel urbain	Véhicule électrique	Diesel routier	Hybride rechargeable
Consommation 2010	4,8L/100km	4,2L/100km	0,2 kWh/km	5,8L/100km	mix
Émissions de CO2 en circulation (gCO2/km) 2010	115	110	0	155	78
Consommation 2020	3,7L/100km	3,1L/100km	0,2 kWh/km	4,7L/100km	mix
Émissions de CO2 en circulation (gCO2/km) 2020	90	85	0	125	63

En matière de GES, l'évolution des technologies de motorisation n'apporte donc que des solutions partielles. Seuls les moteurs électriques seraient en mesure de faire la différence dans la mesure où ils ne reposent pas sur la consommation d'un carburant fossile.
Une étude réalisée par l'ADEME et le Centre de Recherche en Machines Thermiques (CRMT) montre que même les carburants dits alternatifs ne sont pas particulièrement pertinents dans ce domaine. Ainsi, les bus roulant au GNV émettent de 4 à 10% de plus de CO2 qu'un moteur diesel, et de 25 à 29% par rapport à un moteur hybride.

Les deux principaux leviers, du point de vue climatique, restent **donc la diminution du trafic routier et le développement des véhicules hybrides et surtout électriques, et dans une moindre mesure, la réduction des vitesses** pour les axes limités à l'heure actuelle à 80km/h et plus.

Tableau 26 : Principaux résultats issus du travail d'analyse comparative de 3 véhicules mené par l'ADEME et le CRMT, sur le réseau Vitalis-Poitiers en condition d'exploitation - Source : CATP, 2016

- **CO_2 :**
  - Réduction des émissions de 15 à 17% de l'hybride par rapport au diesel.
  - Les émissions du GNV sont supérieures de 4 à 10 % par rapport au diesel et 25 à 29 % par rapport à l'hybride.
- **CO :**
  - Les écarts entre hybride et diesel ne sont pas significatifs.
  - Le niveau du GNV correspond à un catalyseur vieilli.
- **NOx :**
  - Les NOx sont plus élevés sur l'hybride, avec une forte discrimination entre trajet aller (28 %) et retour (6 %). Le trajet retour se faisant complètement chaud, et avec une plus grande sollicitation moteur (dénivelée positif), le système SCR est plus efficace (stratégie injection d'urée).
- **HYDROCARBURES :**
  - Réduction de 50 à 70 % pour l'hybride par rapport au diesel.
  - Le niveau du GNV correspond à un catalyseur vieilli.
- **PARTICULES :**
  - Aucun rejet mesurable de la part du GNV.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1_PE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

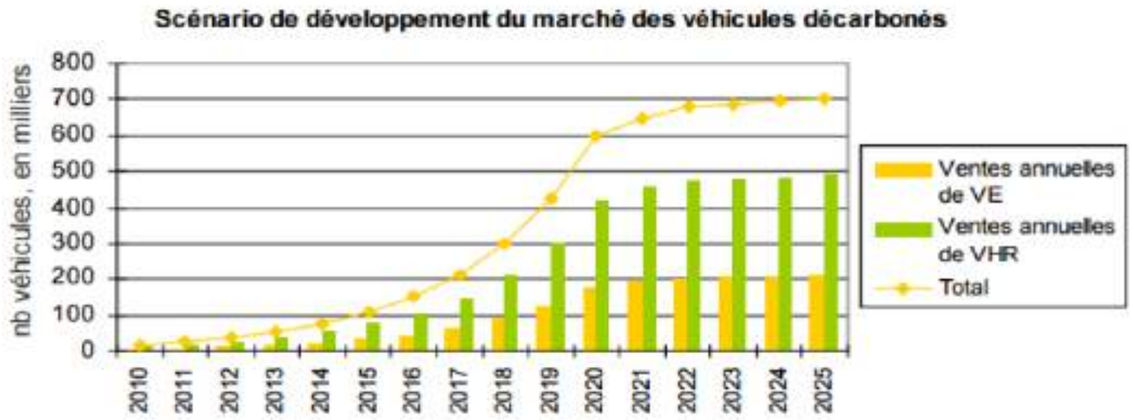




Figure 13 : Projections de développement des véhicules électriques et hybrides en France à l'horizon 2025 - Source : CGDD, 2011

3.4.5 *Constats*

ATOUTS | OPPORTUNITÉS	FAIBLESSES | POINTS DE VIGILANCE
• Les 4 leviers de réduction des émissions de GES pour le secteur des transports sont : - La réduction des déplacements motorisés - La conversion du parc roulant aux véhicules hybrides et électriques - L'amélioration des performances de consommation en carburant des véhicules - La réduction des vitesses pour les axes limités à plus de 80 km/h • Le SRADDET s'accompagne d'objectifs et d'orientations pour les transports	• Le secteur des transports est le 1er poste de consommation d'énergie finale sur le territoire de la CACPL

3.4.6 *Enjeux pour le PDM*

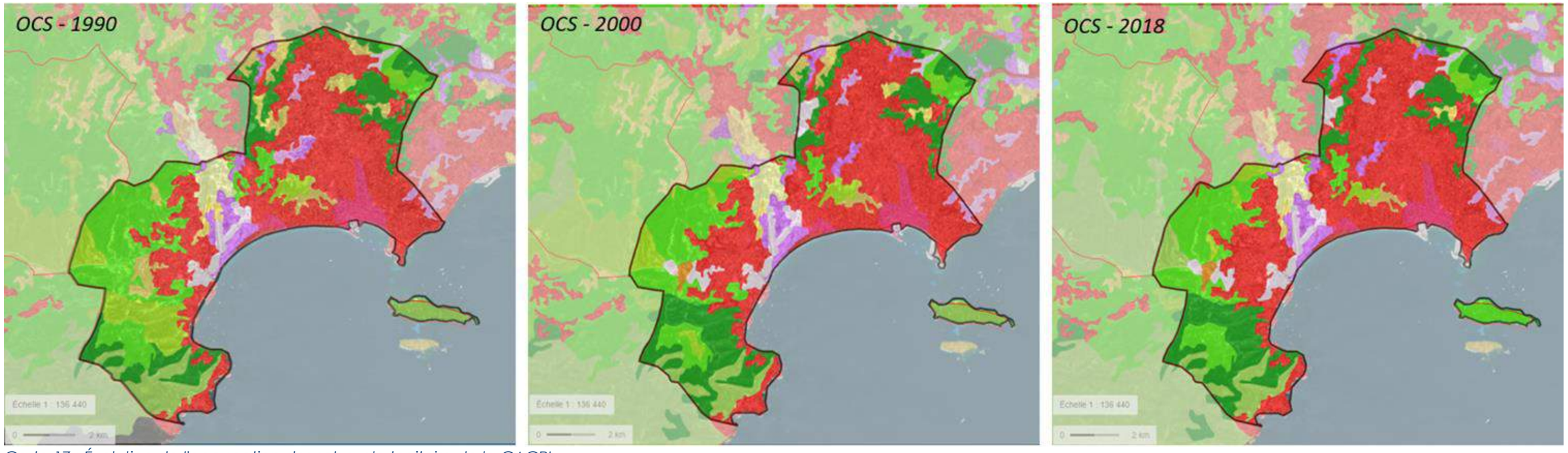
- La réduction de la part modale de la voiture dans les déplacements ;
- La réduction de l'usage de la voiture pour atteindre le cœur de l'agglomération ;
- L'accompagnement au changement de comportement en termes de mobilités ;
- L'accompagnement voire l'incitation au renouvellement du parc automobile et la favorisation de l'émergence de l'électro-mobilité ;
- L'évolution du parc roulant du réseau de transports en commun ;
- Faciliter l'intégration du volet air dans le Plan Climat Air Energie Territorial et son extension à l'ensemble des communes de l'agglomération ;
- La compatibilité du PDM avec les orientations du SRADDET Sud.

AR Prefecture
[illegible]
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

3.5 Consommation d'espace

3.5.1 Occupation des sols et son évolution

- *Généralités*



Carte 17 : Évolution de l'occupation des sols sur le territoire de la CACPL

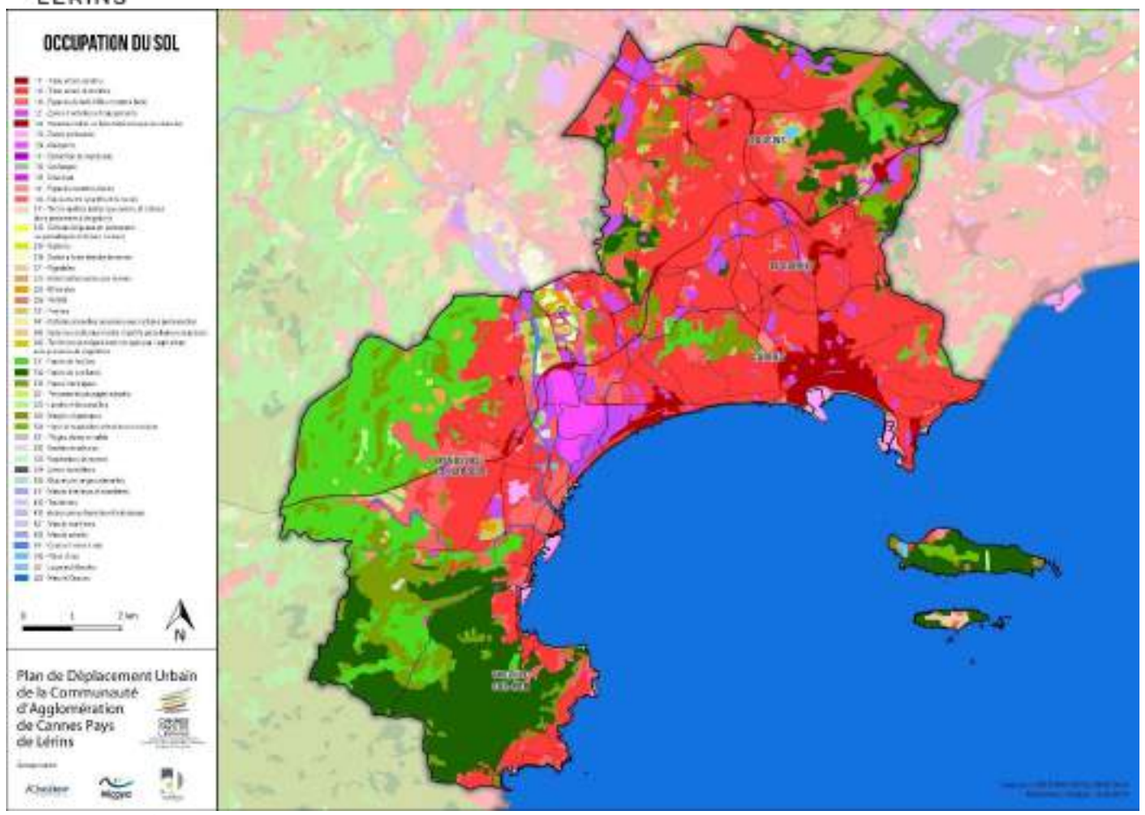
Le territoire de la CACPL oppose une partie très artificialisée a des espaces naturels préservés : massifs, mer il est caractérisé par la présence de risques naturels (feu de forêts et inondations) qui contraignent la constructibilité et les possibilités de densification.

La hausse de l'artificialisation du territoire de la CACPL est relativement faible malgré une augmentation de plus de 104 hectares entre 2009 et 2017. Parmi les communes de la CACPL, c'est essentiellement la commune de Mougins qui se développe et s'artificialise le plus, avec 82 hectares m² de surface en plus en 2017 par rapport à 2009.
L'artificialisation du territoire de la CACPL a essentiellement un usage d'habitat, avec plus de 80 hectares de consommation d'espaces dédiée à l'habitat en 2017.

Tableau 27 : Taux d'artificialisation sur le territoire de la CACPL

	Artificialisation 2009-2017 (m²)	Artificialisation à usage d'activités (m²)	Artificialisation à usage d'habitat (m²)	Artificialisation à usage mixte (m²)	% artificialisation commune
Cannes	95 674	18 185	54 913	5 097	0.46
Le Cannet	52 475	17 759	28 239	2 847	0.68
Mandelieu-la-Napoule	63 886	6 514	29 178	15 058	0.2
Mougins	820 480	94717	687 766	6 462	3.15
Théoule-sur-Mer	7 572	0	6 334	0	0.07
Total	1 040 087	137 175	806 430	29 464	5

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION981-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



Carte 18 : Détails de l'occupation du sol de la CACPL

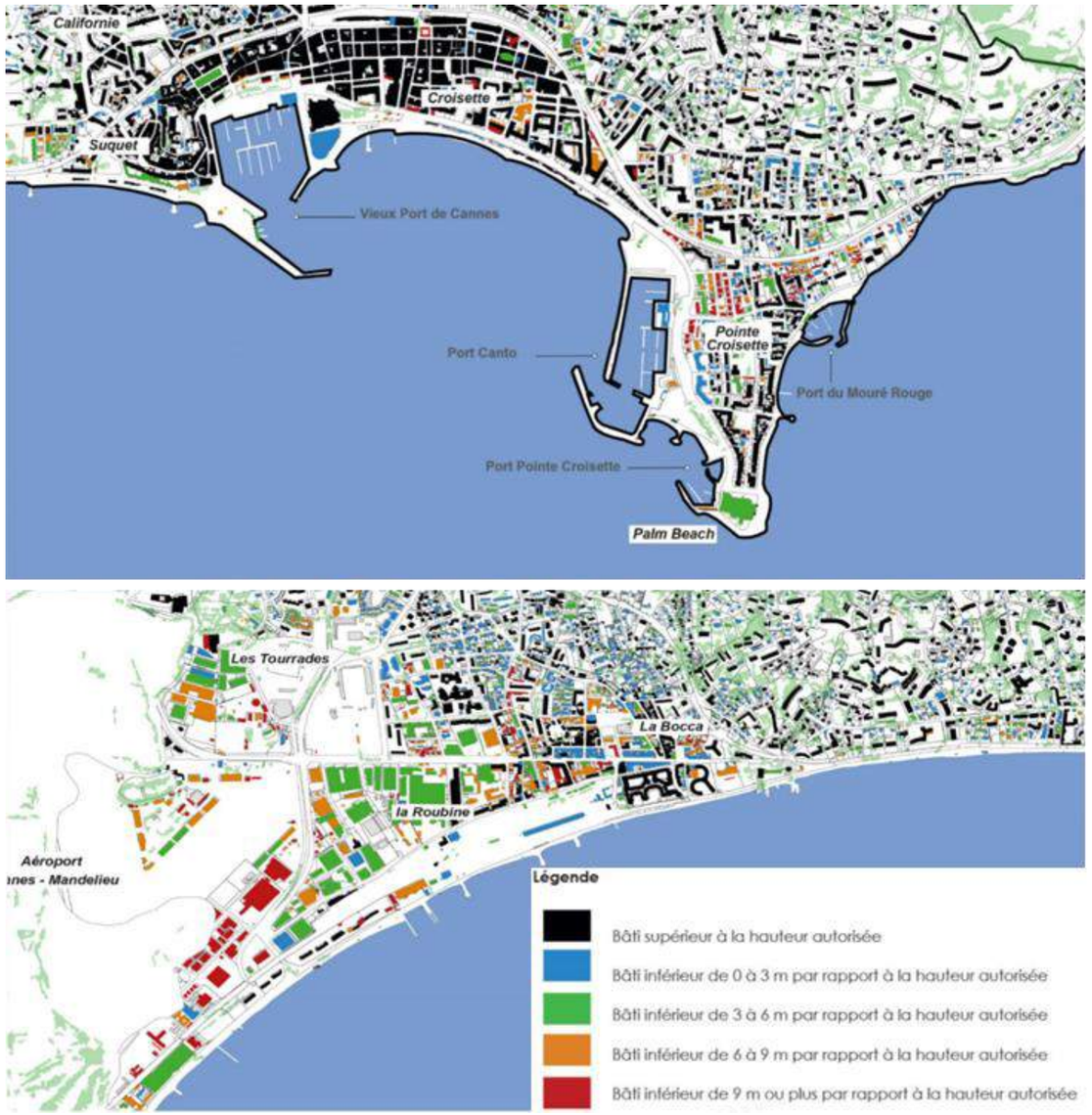
- *Évolution de tâche urbaine résidentielle*

L'évolution de la tâche urbaine s'est faite autour des noyaux villageois et ports, souvent historiques des communes de la CACPL. Très denses, ces noyaux se sont ensuite étendus dans des logiques de développement urbain vers les communes limitrophes. À titre d'exemple, la commune de Mougins dispose d'une frange urbaine très dense au Sud de la commune, en limite des communes de La Cannet et de Cannes.

De nombreuses extensions pavillonnaires sont présentes sur les coteaux où l'urbanisation collinaire participe au grignotage des milieux naturels tels que les massifs collinaires.

La tâche urbaine résidentielle de la CACPL est de type noyau villageois (comme Mandelieu-la-Napoule qui en possède 3), extension pavillonnaire, extension collective et extension mixte.
La tâche urbaine résidentielle s'est ainsi étendue depuis les années 60, masquant les franges urbaines. L'urbanisation est ainsi faite que les zones d'activités sont en lien avec les communes voisines par exemple. Un des enjeux du PDM sera de requalifier l'interface bourg/extension urbaine.

La forte urbanisation du territoire de la CACPL le rend vite limité dans son développement. Ainsi, des alternatives à l'étalement urbain sont mises en place afin de pallier les problématiques des limites territoriales, comme le montre les potentialités de densification aux vues des hauteurs de bâtis de Cannes ci-après (Source : PLU de Cannes).



Carte 19 : Exemples du potentiel de densification au vue des hauteurs de bâti et du PLU de Cannes - Source : PLU de Cannes

Principaux constats de l'occupation des sols de la CACPL

- Une agglomération déjà fortement urbanisée depuis 1990 ;
- Un territoire présentant une topographie difficile mais une urbanisation forte ;
- Malgré les contraintes physiques du territoire (colline et mer), l'étirement urbain de l'agglomération continue ;
- Une évolution de l'occupation du sol de deux types sur la CACPL :
  - Zone agricole vers artificialisée ;

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- Zone naturelle vers artificialisée ;

- Une disparition des espaces boisés des collines du littoral au profit de l'urbanisation ;
- Une urbanisation qui s'étend jusqu'aux sites emblématiques notamment à proximité des massifs de la Brague, de Sartoux et de la Valmasque ;
- Le Massif de l'Estérel reste plus préservé comparé à celui de Tanneron ;
- De grandes infrastructures qui engendrent une urbanisation diffuse.



Illustration 2 : Exemple de consommation foncière sur une zone naturelle - Source : PLU de Cannes



Illustration 3 : Exemple de consommation foncière sur une zone artificialisée -Source : PLU de Cannes

3.5.2 Évolution de la tâche urbaine et transports

Plusieurs phénomènes se corrèlent entre urbanisation et développement des infrastructures de transports.
La création d'axes routiers peut être la conséquence des extensions urbaines (notamment le besoin de desserte d'un nouveau lotissement).

Les axes routiers peuvent également être des vecteurs d'étalement urbain, que ce soit le long de leur tracé (urbanisation dite linéaire) ou à travers la création d'ensembles urbains créés ex-nihilo mais accessibles grâce à la présence d'un axe de desserte.

En effet, Mandelieu-la-Napoule s'est historiquement développée autour des axes principaux A8 et RD6007, qui sont les principaux axes de la commune.

Le développement de Cannes a eu lieu autour du boulevard Carnot, lui aussi axe principal de la commune.

Autre exemple, au niveau du plateau de Valbonne, afin de desservir la technopole Sophia Antipolis, un axe routier a été créé. L'implantation de cet axe entraîne plusieurs conséquences sur la consommation d'espace. En traversant le massif forestier, il participe à la fragmentation du milieu naturel et ainsi à son grignotage. Cet axe participe également à l'étalement urbain par la présence de constructions de maisons individuelles à certains endroits le long de celui-ci, comme il est possible de le constater sur la photo aérienne ci-dessous.



AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION81-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Il en est de même avec le lotissement à Mandelieu-la-Napoule ci-après où les maisons se sont implantées autour des axes existants.





A l'inverse, dans d'autres cas, c'est la création de lotissement qui a engendré la création de nouvelles voies et à la marge de surfaces de stationnement, comme c'est le cas du lotissement ci-dessus à la limite de Cannes-Le Cannet. Ici, le lotissement a engendré la création de voies de desserte internes à l'ensemble de chaque bâti relié à une voie de desserte externe plus importante.

Par ailleurs, les équipements et les zones d'activités peuvent disposer de deux types d'aménagements, plus ou moins denses et plus ou moins optimisées. Là où certaines auront à chaque bâtiment une voie de desserte et une aire de stationnement, d'autres mutualiseront ces moyens pour être plus efficaces en termes de consommation d'espace.





Le territoire de la CACPL étant très urbanisé, il reste parfois difficile de fixer les limites urbaines franches et définitives entre l'agglomération et les grands sites naturels.
L'enjeu est donc d'un côté d'adapter les stratégies d'aménagement, dans le cadre d'un SCoT, PLUi et d'un PLH, et de l'autre côté d'aligner l'offre en transport, ce qui est du ressort du PDM.

3.5.3 Tendances d'évolution et projections en l'absence de PDM

En matière de consommation d'espace en absence de PDM, le rythme de l'étalement urbain devrait continuer de ralentir compte tenu des limites du territoire (limites physiques et risques naturels). Toutefois, comme nous avons pu le constater, la densification du territoire de la CACPL peut continuer en favorisant des habitats collectifs plutôt que des habitats individuels.

Le conditionnement de la création de logement à la présence d'une desserte en transports en commun, qui dépend des PLU, se cale progressivement sur l'état de desserte du territoire. Ainsi, en l'absence de PDM, l'évolution de la tâche urbaine serait donc liée à l'état actuel de desserte du territoire en transports en commun

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

3.5.4 Constats

ATOUTS | OPPORTUNITÉS	FAIBLESSES | POINTS DE VIGILANCE
• L'extension de l'urbanisation est vite limitée : milieu physique (colline et mer) et accumulation des risques naturels • Les massifs de l'Estérel et de Tanneron restent préservés	• Le territoire de la CACPL est très artificialisé et s'étend vers les sites emblématiques • Limites urbaines à définir • La plaine agricole de la Basse Vallée de la Siagne est déconnectée de son environnement. • Le territoire est majoritairement urbain, avec une continuité urbaine marquée entre les différentes communes.

3.5.5 Enjeux pour le PDM

- La maîtrise des limites d'urbanisation du territoire de la CACPL ;
- Le développement des infrastructures de transport nécessaires pour faciliter le trafic entre pôles d'activités (La roubine, les Tourrades, le Béal), et les villes voisines du Bassin de la Siagne Pégomas, La Roquette sur Siagne ;
- La reconquête des paysages urbains contemporains mal ou sous-occupés à mettre au profit du renouvellement urbain ;
- La maîtrise des besoins en nouvelles infrastructures de transport (route) à l'échelle de l'agglomération et l'intégration des modes alternatifs dans ces nouveaux aménagements ;
- L'arrêt du morcellement des ensembles paysagers agro-naturels entre Mandelieu-la-Napoule et Théoule-sur-Mer littoral vers le massif de l'Estérel-Tanneron ;
- La réduction de la place dédiée à la voiture dans les zones urbaines denses tant dans les besoins de circulation que de stationnement ;
- La mutualisation des offres de stationnement dans les secteurs de développement urbain (zones d'activités en particulier) et la requalification des bourgs et des extensions urbaines ;
- Le renforcement des modes alternatifs dans les espaces de déplacement existants (partage de la voirie et création de moyens de stationnement propre) ;
- La réduction de la fragmentation des milieux (plateau de Valbonne) et des exploitations agricoles (vallée de la Siagne) ;
- Une gestion stratégique des affluences touristiques en période estivale, et leurs répercussions spatiales.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION81-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

3.6 Patrimoine et paysage

3.6.1 Patrimoine bâti et naturel

Un monument historique est un monument recevant par arrêté un statut juridique destiné à protéger, du fait de son intérêt historique, artistiques et/ou architectural. Ce monument peut être inscrit ou classé. Ce dernier est le plus haut niveau de protection. Par défaut, le périmètre de protection de ce patrimoine bâti est de 500 m.

Le Département des Alpes-Maritimes compte de nombreux monuments historiques inscrits et classés retrouvés sur le territoire de la CACPL, sur la base des données Architecture-Mérimée.

Tableau 28 : Monuments historiques du territoire de la CACPL

Commune	Nature du site	Nom du site
Cannes	Inscrit	8 monuments inscrits : • Chapelle de la Miséricorde • Hôtel Carlton • Kiosque à musique • Parc et jardins de la Villa Champfleuri • Villa Domergue • Parc Vallombrosa et ancien hôtel du Parc • Villa Romée • Monument aux morts de la guerre 1914-1918
	Classé	10 monuments classés : • Monastère fortifié de l'Abbaye de Lérins • Chapelle St-Sauveur • Chapelle de la Trinité • Fours à boulets de l'Ile St-Honorat • Fort royal de l'Ile Ste-Marguerite • Batterie de la Convention • Tour du Suquet • Chapelle Ste-Anne • Église Notre-Dame-de-l 'Espérance • Villa Rothschild
La Cannet	Inscrit	3 monuments inscrits : • Église Ste-Catherine • Chapelle Notre-Dame-des-Anges • Tour des Danys
	Classé	1 monument classé : Villa Le Bosquet
Mandelieu-la-Napoule	Inscrit	1 monument inscrit : • Château de la Napoule
Mougins	Inscrit	3 monuments inscrits : • Chapelle Notre-Dame-de-Vie • Chapelle St-Barthélémy • Rempart et Porte Sarrazine
Théoule-sur-Mer	-	-

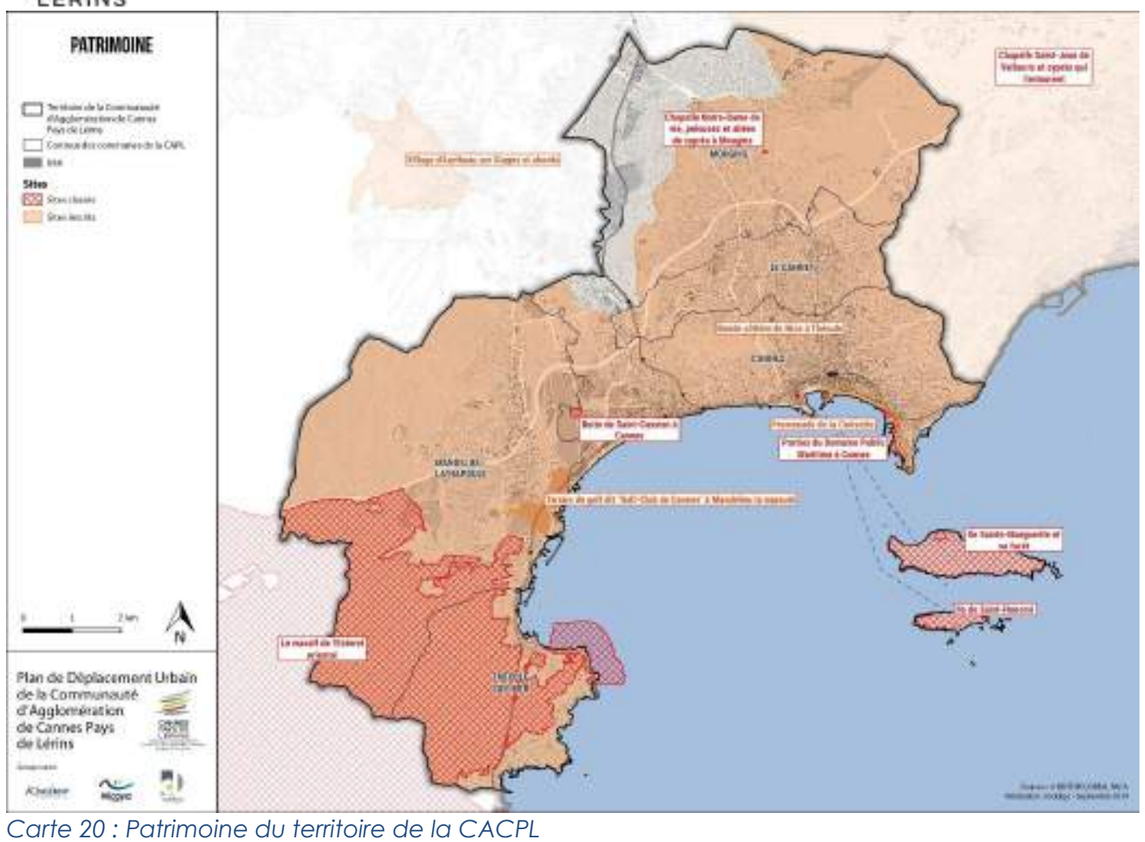
Également, le territoire de la CACPL présente des sites naturels classés et inscrits. Ces sites naturels sont des lieux dont le caractère exceptionnel justifie une protection de niveau national. Toute modification d'un de ces sites doit faire l'objet d'une autorisation du ministère.

Tableau 29 : Sites naturels inscrits et classés du territoire de la CACPL

Nature du site	Commune	Nom du site
Inscrit	Mandelieu-la-Napoule	Terrain de Golf dit Golf-club de Cannes
	Cannes	Promenade de la Croisette
	Cannes Le Cannet Mandelieu-la-Napoule Mougins Théoule-sur-Mer	Bande côtière de Nice à Théoule-sur-Mer
Classé	Mandelieu-la-Napoule Théoule-sur-Mer	Massif de l'Estérel Oriental
	Cannes	Ile Ste-Marguerite et sa forêt
	Cannes	Ouvrages couronnant le mamelon du Suquet
	Mougins	Chapelle Notre-Dame-de-Vie, pelouses et allées de cyprès
	Cannes	Butte de St-Cassien
	Cannes	Parties du domaine public maritime

Le patrimoine bâti et naturel de l'agglomération Cannes Pays de Lérins est exceptionnel. Les enjeux de ce patrimoine sont de plusieurs ordres : culturel et scientifique (par l'apport des connaissances de ce patrimoine par ex.), naturel/paysager (par leur emprise de protection) et économique (par le tourisme qu'il peut générer).
La protection et la mise en valeur de ces sites est ainsi importante.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1_PF
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



Carte 20 : Patrimoine du territoire de la CACPL

3.6.2 *Ensembles paysagers*

Les paysages de l'Agglomération Cannes Pays de Lérins sont déterminés par 3 principaux éléments :

- Les collines ;
- Les grandes baies ;
- Le Massif de l'Estérel-Tanneron.



Illustration 4 : Grands paysages de la CAPL : collines, grandes baies et massif de l'Estérel-Tanneron - Source : Atlas des paysages

Les paysages de la CACPL sont relativement diversifiés compte tenu de la présence du relief collinaire entre le fossé du Var et les massifs primaires de l'Estérel-Tanneron. Les fleuves côtiers participent également au relief notamment La Siagne qui occupe une plaine alluviale marquée. Au sein des collines, les villages sont regroupés et généralement perchés comme Mougins. Leurs dessertes sont facilitées par un réseau d'infrastructures (lié au développement de pôle urbain et du technopôle de Sophia Antipolis). Les sols sont marqués par une agriculture intensive de maraîchage, d'arbres fruitiers, de vignes et d'olivaies.

Les collines laissent placent aux grandes baies ouvertes formant des plages de sables et de galets dont le Golf de la Napoule. Ces baies sont délimitées par les pointes et caps rocheux.
Les grandes baies présentent une urbanisation continue où se concentre une grande partie de la population du département et accentuée par la présence d'infrastructures routières. Le développement des infrastructures de transports participe à l'étirement urbain.
La bande littorale étant étroite, des centres villageois se concentrent également sur les collines en arrière de la côte, participant à l'expansion urbaine de la côte littorale. L'agriculture est ainsi remplacée par la construction de bâti et d'infrastructures où se mêlent les dernières cultures intensives, les jardins et les pinèdes.

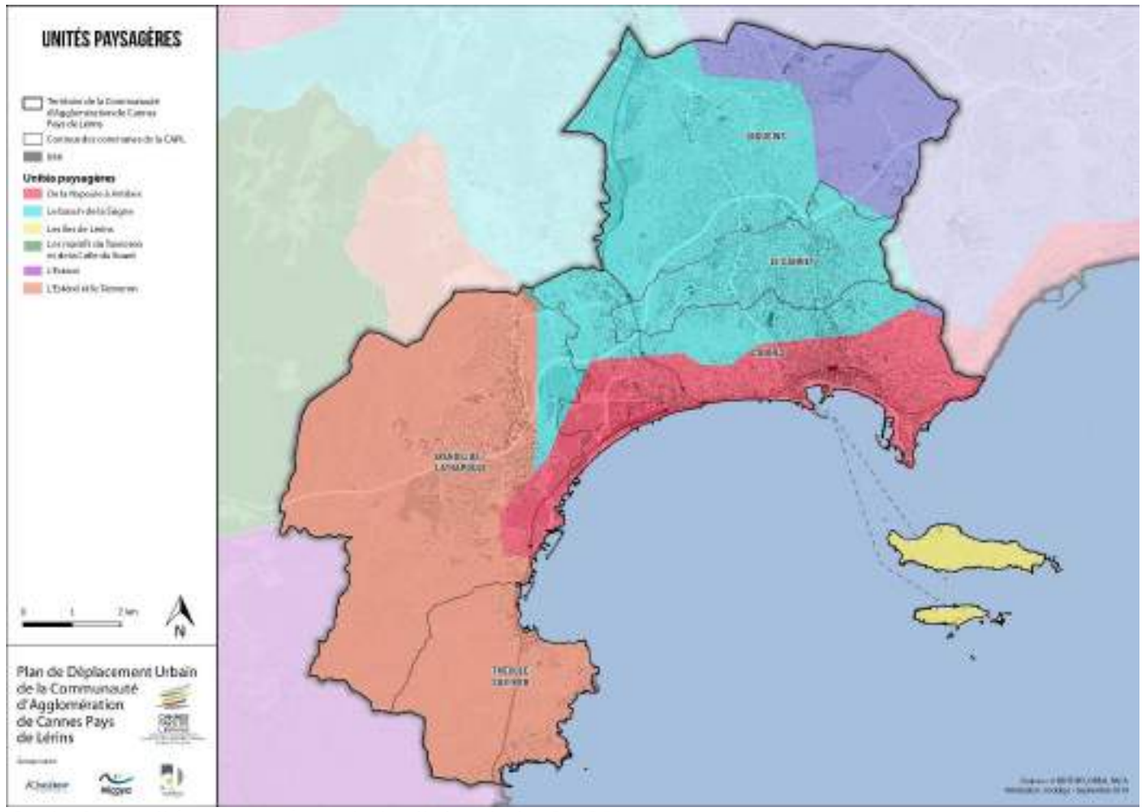
Le Massif de Estérel-Tanneron est beaucoup plus préservé compte tenu de son caractère abrupt et escarpé. Le massif, allant jusqu'à 497 m pour les reliefs les plus élevés, tombe dans la mer sans transition.
L'habitat y est ainsi beaucoup plus diffus, et les constructions sont dispersées sur les pentes faisant front de mer.
La corniche, route principale, longe le littoral et constitue une des entrées de l'agglomération. La pauvreté des sols et les fortes pentes ne favorisent pas les activités agricoles.

D'après l'atlas des paysages des Alpes-Maritimes, plusieurs entités paysagères sont définies au sein du territoire de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELARRMAT50A1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Tableau 30 : Entités paysagères au sein du territoire de la CACPL

Entités paysagères	Communes concernées
Le Bassin de la Siagne	Cannes Le Cannet Mandelieu-la-Napoule Mougins
De La Napoule à Antibes	Cannes Mandelieu-la-Napoule
Les Iles de Lérins	Cannes
L'Estérel et le Tanneron	Mandelieu-la-Napoule Théoule-sur-Mer
Le plateau de Valbonne	Mougins



Carte 21 : Unités paysagères du territoire de la CACPL

3.6.3 *Marqueurs et enjeux paysagers des entités paysagères de la CACPL*

L'atlas des paysages des Alpes-Maritimes place la question des infrastructures de transport au cœur des préoccupations paysagères.

En effet, plusieurs sensibilités paysagères sont en lien avec les infrastructures de transport :

- Le Bassin de la Siagne où les prochains projets d'infrastructures routières doivent s'insérer dans un relief collinaire et un tissu urbain dense ;
- Le plateau de Valbonne qui constitue un poumon vert, menacé par le grignotage de l'urbanisation et par la fragmentation due aux infrastructures ;
- De la Napoule à Antibes, le littoral appelle à un travail de projet urbain de front de mer ainsi qu'au niveau des extensions des ports, des enrochements et des terre-pleins.

3.6.4 *Impacts des infrastructures de transports*

Les infrastructures de transport sont à la fois un facteur de dégradation, de rénovation et de mise en valeur des paysages.
Que ce soit en zone urbaine, rurale ou naturelle, les infrastructures de transport constituent des marqueurs paysagers forts. L'impact de ces infrastructures est un impact sensible, c'est-à-dire que la présence des infrastructures sont des vecteurs de vécu des paysages étant donné les vitesses utilisées sur les axes, et non pas simplement un impact visuel provoqué par l'infrastructure.

Elles sont avant tout vecteur d'urbanisation et donc de transformation des paysages, au-delà de leur simple emprise.

Les infrastructures sont également des éléments de rupture physique et paysagère, permettant de marquer les limites de la zone urbaine et d'éviter la dilution du bâti dans les zones agricoles et naturelles.

De manière générale, la forte présence de la voiture, qu'elle soit à l'arrêt ou en circulation, est un facteur de dégradation des paysages, surtout lorsqu'il n'y a aucun autre élément de paysage pour venir équilibrer cette présence.
Il y a ainsi une différence entre un axe accueillant des arbres et des espaces publics de qualité et un axe dépourvu de ce type d'aménagements. La possibilité de dégager des espaces publics de qualité, et notamment des espaces de plantation le long des axes, relève bien souvent d'un juste partage de la voirie et d'une réduction des emprises dédiées à la voiture.

À proximité des secteurs patrimoniaux, qu'ils soient bâtis ou naturels, les infrastructures de transport peuvent venir dégrader les paysages et porter atteinte à ce patrimoine, ou au contraire le mettre en valeur.
En ce sens, l'aménagement des axes de déplacement en centre-bourg et en centre-ville est primordial pour accompagner les efforts de mise en valeur du bâti.

En secteur naturel, un axe de transport peut être perçu comme un support de découverte mais aussi comme un facteur de dégradation. Par exemple, la présence de voies sur la zone côtière est dommageable du point de vue paysager d'autant plus qu'elles coupent les habitants de leur rapport à la mer, ce qui renforce le sentiment de perturbation paysagère.

La présence d'axes de déplacement en bordure littorale est visible selon plusieurs configurations comme le montre les images page suivante. En effet, ces axes de déplacement peuvent soient dégrader l'environnement paysager, ou soient ouvrir les accès et les vues sur les éléments du patrimoine naturel.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELARRMT5981-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



Illustration 5 : Configuration des axes de déplacement en bordure littorale de la CACPL

Certains ouvrages de génie civil relatifs aux infrastructures de déplacement peuvent être particulièrement impactant et créer des ruptures paysagères.
Les ponts et les viaducs sont en particulier problématiques, sauf s'ils ont une architecture soignée, auquel cas, leur impact paysager peut être moins négatif, voire positif en zone urbaine.

Outre l'impact physique d'une infrastructure de déplacement, il est également possible de relever l'impact sensoriel, en particulier celui du bruit. Les nuisances sonores ont un impact indirect sur les paysages en influençant la perception de l'environnement.

En définitive, l'impact des transports sur les paysages est complexe à identifier. Il est diffus, recouvre plusieurs aspects (sensibles, auditifs, physiques, etc.) et se manifeste de manière très différente selon s'il s'agit d'une zone naturelle, agricole ou urbaine.

Les infrastructures de transport sont avant tout des composantes paysagères avant d'être des facteurs de perturbations. À partir de ce constat, elles peuvent accompagner les dynamiques paysagères ou au contraire les perturber.

Les infrastructures de transport peuvent être à l'origine de points noirs paysagers, notamment parce qu'elles engendrent des pratiques d'aménagement du territoire qui ne sont pas favorables aux paysages. C'est le cas de l'autoroute A8 qui traverse la CACPL et plus précisément au niveau de Cannes la Bocca où l'autoroute A8 barre la vallée de la Siagne. Il en est de même avec la zone de Gourdecoule en limite de Le Cannet/Mougins.

Toutefois, elles sont également reconnues comme étant des supports de découverte des paysages, notamment la route départementale RD6098 qui permet d'accéder au massif naturel de l'Estérel-Tanneron, ou encore accéder à l'espace forestier du plateau de Valbonne.

En zone urbaine, la problématique du lien entre infrastructures de transport, déplacements et paysages est particulière. L'influence plutôt négative des infrastructures sur les paysages peut être inversée et devenir une influence positive.

La rénovation d'un axe de déplacement en particulier pour l'intégration de modes alternatifs à la voiture, est souvent un levier d'amélioration des paysages. La piétonisation en est l'expression la plus forte. À ce titre, des aménagements de la voirie pour un meilleur partage des espaces publics a été réalisé au niveau du boulevard Carnot de Cannes, comme le montre les images ci-après. La mise en place d'un système de transports en commun lourds comme le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) est également un levier majeur de rénovation des espaces publics et donc des paysages urbains.

Mais la marche est également un levier important. Difficile à traiter parce que diffuse, la pratique de la marche mérite un renforcement et donc un travail sur les espaces publics, que ce soit en matière d'accessibilité comme d'agréabilité.

Cependant, la voiture occupe encore une place forte. Nombres d'axes d'accès au cœur de l'agglomération ou de contournement réservent encore une place prépondérante à la voiture, que ce soit en stationnement comme en circulation.



Illustration 6 : Exemples de rénovation d'axes de transport ayant engendré des améliorations de la qualité des paysages au sein de la CACPL (ici le Bd Carnot) - Source : Collectif Urb-i

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBREMT6981-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



3.6.5 Entrées de ville et axes de contournement

Une des zones où les enjeux paysagers et en matière d'infrastructures sont les plus forts sont les entrées de villes ou d'agglomérations. Propices à un développement peu qualitatif de surfaces de vente et d'activités économiques, ou à un étirement urbain (le long des axes), ces linéaires de voie souffrent pour beaucoup d'un manque à la fois de traitement paysager et d'intégration des modes alternatifs.

En effet, les entrées de ville sont souvent des points noirs paysagers. Elles constituent un enjeu important pour l'image des agglomérations et des villes à cause de leur position stratégique, mais aussi parce qu'elles concentrent de plus en plus de fonctions jusque-là dévolues aux centres-villes, en particulier en matière de commerces et d'équipements. Leur desserte en transport en commun est également stratégique, que ce soit pour capter les flux entrants (logiques des P+R) ou sortants (motifs travail et achats).

Mais il faut distinguer les entrées de ville ayant des fonctions économiques de celles qui ont un caractère plus résidentiel et qui lient les zones plus rurales aux zones urbaines de manière plus douce bien souvent. La transition entre espace rural et agglomération est en cela beaucoup plus douce au niveau de Mandelieu-la-Napoule qu'elle ne l'est pour Mougins.

Sur le territoire de la CACPL, les situations sont diverses et les entrées de ville ne disposent pas de la même qualité ou d'intégration adaptée aux paysages environnants, qu'ils soient naturels ou urbains.

Les deux entrées de ville côtière ci-après présentent des paysages différents, en lien avec le paysage du Massif de Estérel-Tanneron à Théoule-sur-Mer encore préservé et la bande côtière de Cannes plus urbanisée.
La RD6098 présente les caractéristiques classiques d'une route départementale sans aménagement qualitatif d'espaces publics (trottoir étroit pour les piétons notamment) et le stationnement y est désorganisé, voire illicite.
A l'inverse, l'avenue Maréchal Juin à Cannes illustre un aménagement plus urbanisé et qualitatif, avec un respect des usages piétons et une piste cyclable aménagé. Aucun stationnement n'est prévu mais aucun stationnement illicite n'est toutefois constaté.





AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERMT5981-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Les 4 entrées de ville suivantes se trouvent dans des espaces de transition entre zone rurale et zone urbaine.
Il est possible de constater 4 gabarits différents offrant des vues plus ou moins larges entre :

- Une route départementale non aménagé présentant des habitations éparses (RD803),
- Une route départementale également inscrite dans un tissu résidentiel mais présentant des trottoirs, et des zones de stationnement qui sont plutôt désorganisées (RD6007),
- Une route départementale présentant des aménagements des espaces publics (trottoirs, voies cyclables, zone de stationnement) (RD109),
- Une route départementale à connotation de voie rapide rectiligne, totalement organisée autour des véhicules (RD6185 ou pénétrante Grasse-Cannes).









À noter, le contexte particulier du territoire de la CACPL par la présence de l'autoroute A8 qui traverse l'agglomération. Cet axe est une entrée majeure sur le territoire de la CACPL à l'Est et à l'Ouest. Il en résulte un aménagement important autour des échangeurs, et participe à l'aménagement conséquent de l'axe urbain Cannes-Grasse.
Ces axes principaux sont articulés autour d'une grosse infrastructure à proximité de l'échangeur à Mougins (desservant Mougins et Le Cannet) et de l'échangeur de Cannes La Bocca à Mandelieu-la-Napoule (desservant Mandelieu et Cannes).
Ces deux configurations se trouvent en zone urbaine et entourées de zones d'activité économique.

Pour l'avenue de Saint-Exupéry, les aménagements sont plus qualitatifs que ceux de l'avenue des Alliés. Le partage de la voirie y est plus adapté avec des voies spécifiques aux transports en commun.
Dans les deux configurations, le stationnement n'y est pas prévu et la place du piéton est absente.
Il s'agit bien d'axes principaux desservant les zones d'activités alentours. Les deux axes bénéficient d'une cohérence paysagère, plus marquée pour l'avenue de Saint-Exupéry.





3.6.6 Tendances d'évolution et projections en l'absence de PDM

En l'absence du PDM, il y aurait une amélioration lente et ponctuelle de la qualité des espaces publics.
Les paysages seraient progressivement dégradés aux abords des grands axes du territoire de la CACPL. Les extensions urbaines augmenteraient en impliquant la fragmentation des milieux naturels et des espaces forestiers, notamment pour le plateau de Valbonne.
Également, il y aurait une continuité de la faible qualité paysagère des zones d'activités et des infrastructures comme au niveau de l'aéroport de Cannes et de la zone d'activités de la Bocca par exemple.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1_PF
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

3.6.7 Constats

ATOUTS | OPPORTUNITÉS	FAIBLESSES | POINTS DE VIGILANCE
• De nombreux sites et bâtiments répertoriés et protégés • Grande diversité et richesse paysagère • Les continuités paysagères peuvent être couplées par de nouveaux aménagements ou infrastructures	• Les projets d'infrastructures de transport peuvent générer des effets négatifs sur ce patrimoine, en dégradant son environnement immédiat ou lointain • Le partage de l'espace public accordant peu de place aux piétons • La basse vallée de la Siagne : entité paysagère à dominante agricole enclavée au sein du tissu urbain littoral • Emprise de l'aéroport de Cannes-Mandelieu qui forme un vaste espace ouvert offrant des percées visuelles depuis ses abords

3.6.8 Enjeux pour le PDM

- La valorisation du patrimoine en améliorant les abords (diminution du trafic local, circulations douces, aménagements paysagers, etc.) ;
- La préservation et la valorisation des grandes trames paysagères naturelles (basse vallée de la Siagne) qui participent à la qualité paysagère ;
- La mise en valeur des paysages depuis les infrastructures de transport. Traversée de l'autoroute et ligne ferroviaire : axe de découverte du département ;
- Le développement de la végétation autour des grands axes ;
- La reconquête du front de mer dégradé : projet urbain (architecture, voirie, traitement du littoral) ;
- Relier les infrastructures portuaires à la structure urbaine (lien fonctionnel terre/mer) ;
- La création d'un sentier littoral entre Cannes, Mandelieu-la-Napoule et Théoule-sur-Mer ;
- La valorisation des entités naturelles comme support à des circulations douces et à une nouvelle trame paysagère (développement d'un réseau de route verte par exemple) ;
- La réduction de la place dédiée à la voiture dans les zones urbaines, tant pour les besoins de circulation que de stationnement ;
- L'évolution du partage de l'espace public au profit d'autres modes et d'autres besoins que ceux liés à la voiture avec une prise en compte dans ces évolutions des questions paysagères et du cadre de vie ;
- La réduction des effets de rupture liés à la présence d'axes majeurs (accompagnement paysager, intégration des modes doux, etc.).

AR Prefecture
006-200039215-20220630-DELIBERATION81-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

3.7 Biodiversité et trame verte et bleue

3.7.1 Espaces naturels remarquables

- *Périmètre protégé au titre de conservation de la nature*

Le territoire de la CACPL compte un site classé par **Arrêté de Protection de Biotope** (APB), le « *Vallon et rocher de Roquebillière* », FR3800465. Localisé sur la commune de Cannes, il s'agit d'un arrêté pour la préservation du biotope de la rive gauche du vallon de Roquebillière afin de sauvegarder les équilibres biologiques et de préserver la pérennité des espèces protégées.

La CACPL compte également un site **Natura 2000 de la Directive Habitats**, « *Estérel* », FR9301628. Ce site est composé d'une partie marine et d'une partie terrestre. Seule une petite emprise de la partie terrestre concerne la commune de Théoule-sur-Mer. La flore et la végétation y sont particulièrement riches et diversifiées mêlant chênaie verte à Frêne à fleur, chênaie de chêne liège à Genêt, à Sorbier et Chêne pubescent. Un cortège remarquable d'espèces animales d'intérêt communautaire s'y trouve.

Un autre site, essentiellement marin, est présent sur la CACPL, il s'agit de la « *Baie et cap d'Antibes – Iles de Lérins* », FR9301573. Ce site marin et côtier a un intérêt par ses milieux naturels bien conservés qui abritent diverses espèces patrimoniales, ainsi que de beaux groupements de végétaux formés au sein des falaises calcaires pour la partie terrestre.

- *Périmètre d'inventaire*

Quelques ensembles naturels bénéficient d'un classement d'Intérêt Écologique, Floristique et Faunistique (ZNIEFF). Les milieux concernés par ce classement sont à la fois terrestres et marins.

Tableau 31 : ZNIEFF présents sur le territoire de la CACPL

Type de ZNIEFF	Nom et identifiant
ZNIEFF de type I	« *Vallons des trois termes, de Maure vieille et de la Gabre du Poirier* » 930020143
ZNIEFF de type II	« *Estérel* » 930012582
	« *Plaine de la Siagne* » 930012586
	« *Rocher de Roquebillière* » 930020155
	« *Étang de Fontmerle* » 930012588
	« *Forêts de la Brague, de Sartoux et de la Valmasque* », 930020153
	« *Iles de Lérins* » 930012585
ZNIEFF marine de type I	« *Est du Golfe de la Napoule* », 93M000006
	« *De la pointe Fourcade à la Pointe Croisette* » 93M000001
ZNIEFF marine de type II	« *De la pointe de la Paume à la Pointe de l'Aiguille* » 93M000002
	« *Iles de Lérins* » 93M000003
	« *Golfe de la Napoule* » 93M000005

Les milieux terrestres concernent le massif de l'Estérel-Tanneron, la plaine de la Siagne, les massifs forestiers de la Valmasque, de la Brague et de Sartoux, le rocher de Roquebillière et l'Étang de Font Merle.

Ces milieux naturels constituent une belle mosaïque et permettent à un cortège floristique et faunistique large d'être représenté sur le territoire.
Le massif de l'Estérel-Tanneron et ceux de la Valmasque, de la Brague et de Sartoux sont concernés par des menaces liées à l'étalement urbain. Plus particulièrement, les forêts de la Brague, de Sartoux et de la Valmasque sont concernées par le développement de zone économique Font de l'Orme comme le conforte le PADD du SCoT Ouest 06.
Également, la plaine de la Siagne constitue un territoire privilégié de développement agricole, qui reste menacé par l'étalement urbain.

De plus, le territoire de la CACPL compte une **réserve biologique** sur l'île Sainte Marguerite, et divers sites du **Conservatoire du littoral** sont présents sur l'archipel du Lérins.

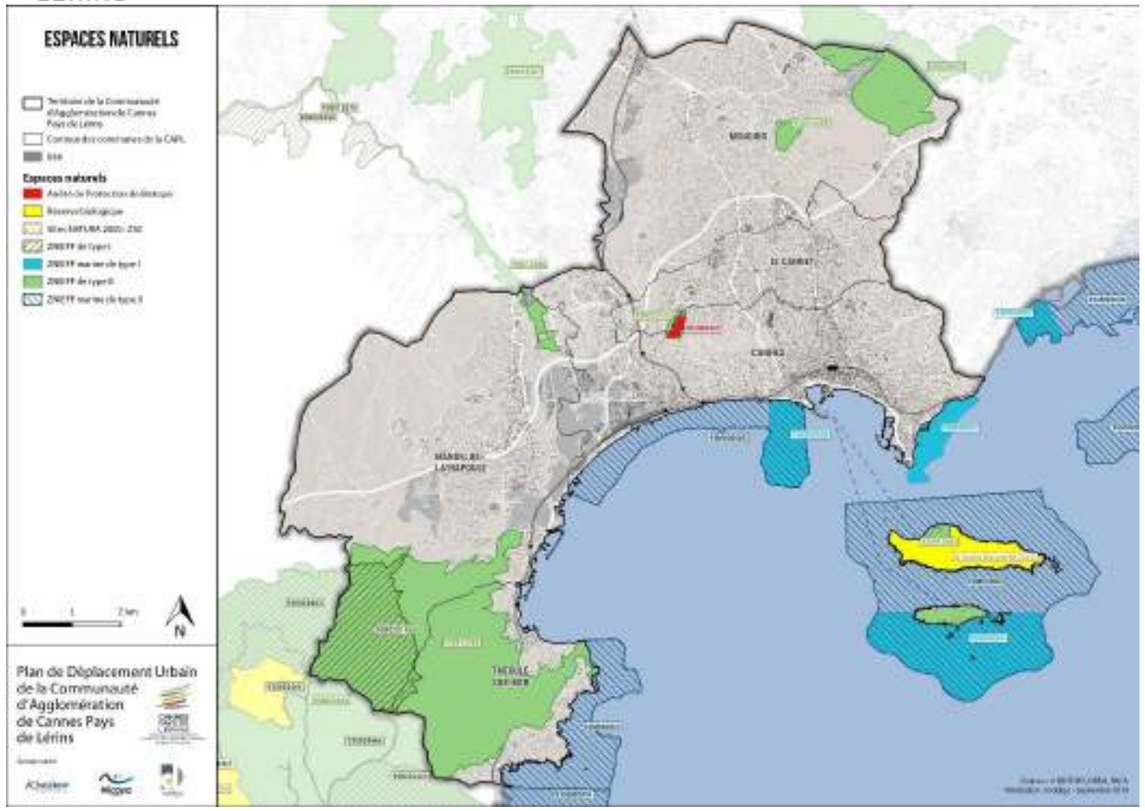
- *Espaces boisés classés et espaces verts*

Les secteurs boisés et végétalisés jouent un rôle majeur dans le paysage de la CACPL.
Les Espaces Boisés Classés (EBC) sont des bois, forêts, parcs, arbres isolés, haies ou plantations d'alignements d'arbres identifiés comme espaces boisés à conserver, à protéger ou à créer.
Le territoire de la CACPL compte de nombreux EBC. À titre d'exemple sur la commune de Mougins, plus de 750 ha sont classés EBC, notamment le parc de la Valmasque ou l'Étang de Fontmerle. La commune de Cannes compte plus de 360 ha d'EBC.

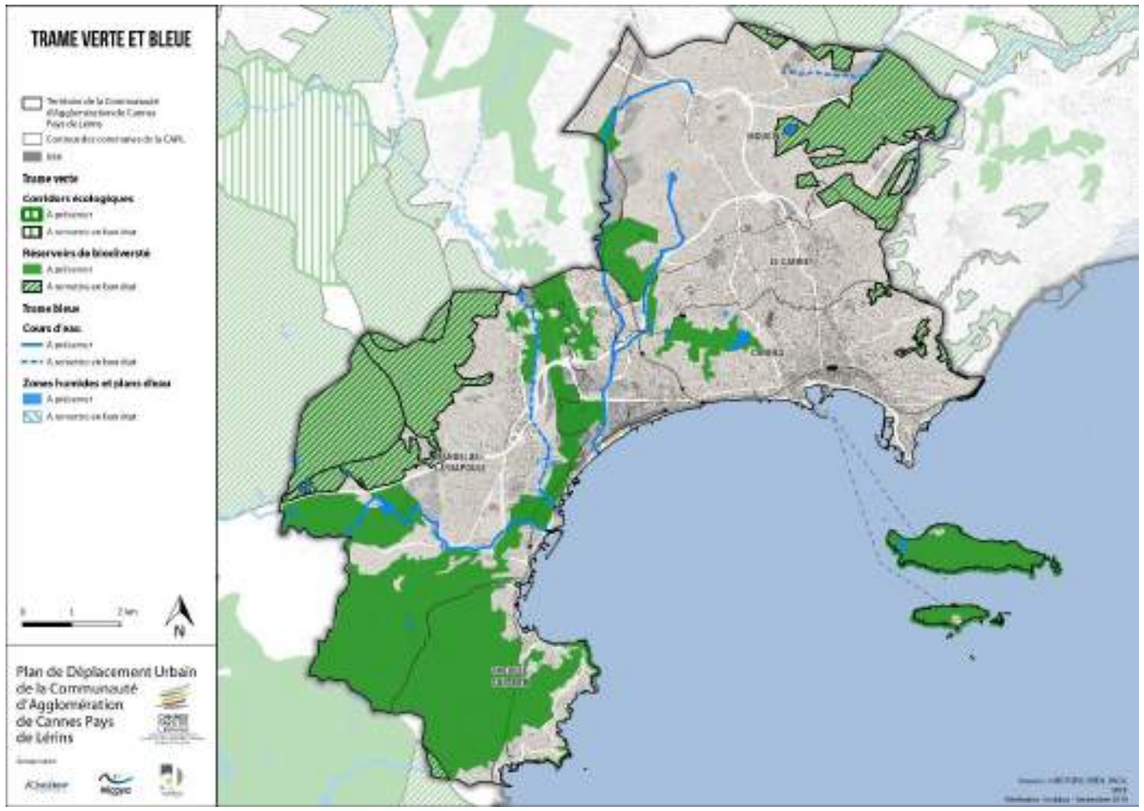
Par ailleurs, le territoire de la CACPL compte de nombreux espaces verts (squares, jardins, parcs).
La commune de Cannes compte environ 42 squares et jardins dont : La Croix-des-Gardes, le Parc Matignon, le jardin des Hespérides, le square Renée Cassin, etc.
Le Cannet, Mougins et Mandelieu-la-Napoule comptent également de nombreux parcs comme le jardin du Tivoli, le square Jacques Monod, le parc des Oliviers, le parc Robinson, le Mont San Peyre, le parc de l'étang Fontmerle, etc.
A l'inverse, Théoule-sur-Mer compte peu de parcs compte tenu de l'importance du massif forestier sur la commune.

Ces espaces boisés classés et espaces verts en milieu urbain participent à la continuité des milieux naturels en zone urbaine, et participe ainsi à la trame verte et bleue, notamment l'Étang de Fontmerle qui est en continuité avec les espaces naturels de la Valmasque.

AR Prefecture
006-200039315-20220630-DELIBERATION1081-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



Carte 22 : Espaces naturels du territoire de la CACPL



Carte 23 : Trame verte et bleue du territoire de la CACPL

3.7.2 *Trame verte et bleue*

- *Généralités*

Le territoire de la CACPL accueille une trame verte et bleue riche :

- Grands réservoirs : Tanneron, Estérel et Iles de Lérins ;
- Lien fonctionnel : Gorges et Vallée de la Siagne avec le Golfe de la Napoule ;
- Espaces relais de la trame verte et bleue : Massif forestier de la Bragues, de Sartoux et de la Valmasque ;
- Ripisylve autour des cours d'eau comme la Frayère, la Mourachonne, le Béal, la Siagne, le Riou, etc.

Ainsi, le territoire de la CACPL compte plusieurs ceintures de nature reliant les collines de l'arrière-pays vers la zone côtière, notamment par l'interface Tanneron-Estérel, et par la vallée de la Siagne ou encore par la ceinture de nature entre Grasse et Cannes.

Toutefois, le caractère urbain de l'agglomération ne participe pas (ou peu) à une dynamique écologique entre ces milieux. Le territoire manque ainsi de lien écologique entre les milieux naturels présent à l'Est et à l'Ouest. À ce titre, les infrastructures peuvent jouer un rôle de corridor écologique.

- *TVB et infrastructures de transport : synergies et conflits*

De manière générale, la trame verte et bleue est conditionnée par la présence d'infrastructures. Deux cas de figure existent :

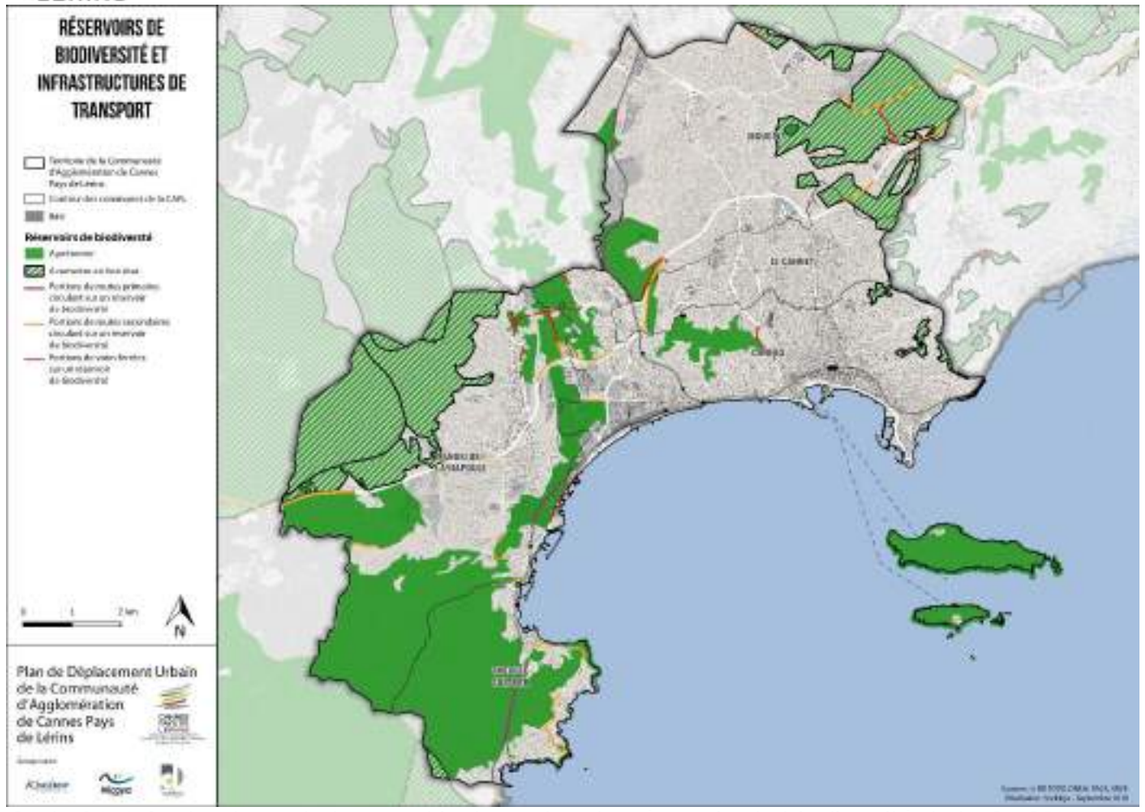
- En zone rurale, où les infrastructures constituent des barrières plus ou moins fortes et orientent les itinéraires de déplacement de la faune terrestre ;
- En zone urbaine, où les infrastructures de transport peuvent jouer un rôle de corridor écologique (en respectant une insertion paysagère de ces aménagements).

Même si le PDM ne peut agir directement sur cet aspect, il peut permettre de dégager des espaces propices pour développer la trame verte et bleue en zone urbaine par des modifications des aménagements de voiries.

Les infrastructures peuvent conditionner les trames vertes et bleues en constituant des obstacles, mais à l'inverse, elles peuvent également être des éléments clés de la trame verte et bleue.

À titre d'exemple, ci-dessous, le Golf Old Course sur la commune de Mandelieu-la-Napoule favorise la continuité écologique du Massif de l'Estérel.

AR Prefecture
[illegible]
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



Carte 24 : Infrastructures de transport incluses dans les réservoirs de biodiversité de la CACPL



De même, l'alignement d'arbres le long de la voie ferrée à Mougins créé une coulée verte qui favorise l'insertion paysagère, la diminution du bruit, mais également le prolongement des milieux naturels et favorise l'étirement de la trame verte de ce secteur.



AR Prefecture
006-200039215-20220630-DELIBERATION1081-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Enfin, les abords de l'autoroute A8 au niveau de Mougins et de Le Cannet, souvent constitués de délaissés de voirie, peuvent favoriser la pénétration des délaissés végétalisés dans les zones urbanisées.
Ils peuvent ainsi participer à la dynamique en faveur de la biodiversité.



3.7.3 *Impacts directs et indirects des déplacements sur les milieux naturels et la biodiversité*

- *Généralités*

Les infrastructures de déplacement sont fortement consommatrices d'espaces, vu dans le chapitre consacré à ce sujet. Elles ont un impact direct sur les milieux dans le sens où elles en causent la disparition, même si les règles de compensation environnementale existantes amènent à réduire cet impact à travers des mécanismes de restauration ou de génie écologique.

Toutefois, de manière plus large, une infrastructure de déplacement est une source de perturbation des milieux naturels et des continuités écologiques. Elle met en cause le fonctionnement écologique d'un territoire créant des obstacles physiques au libre déplacement des espèces terrestres et porte atteinte indirectement aux milieux naturels à travers les émissions sonores et atmosphériques (en particulier l'ozone). Les impacts sont à nuancer en fonction du gabarit des voies. On distingue les infrastructures lourdes et routières, d'infrastructures légères comme les chemins et les pistes dont les impacts sur les milieux peuvent être significatifs en fonction de leurs usages (agricoles, loisirs, etc.).

Les impacts sont également plus ou moins forts en fonction du contexte dans lequel est implanté l'axe (bords de cours d'eau, zone boisée, etc.) et des mesures qui peuvent être prises pour insérer l'ouvrage dans son environnement (traitement des abords, récupération des eaux de voirie, etc.).
Au-delà des espaces naturels détruits pour laisser place aux infrastructures, les impacts des déplacements sur la trame verte et bleue mais plus globalement sur la biodiversité sont donc de plusieurs natures. Tous sont constatés sur le territoire de la CACPL :

- Les rejets d'eaux de ruissellement de voirie dans les milieux aquatiques et la présence de HAP et de métaux lourds dans les eaux ;
- La pratique de sports et d'activités en plein air source de perturbations voire de destructions des milieux naturels ;
- Les blessures et stress chimique vécus par la végétation lors des périodes de pics d'ozone ;
- La mortalité animale sur les routes (petits et grands mammifères, batraciens, etc.) ;
- Les perturbations photosynthétiques liées à l'éclairage des voies.

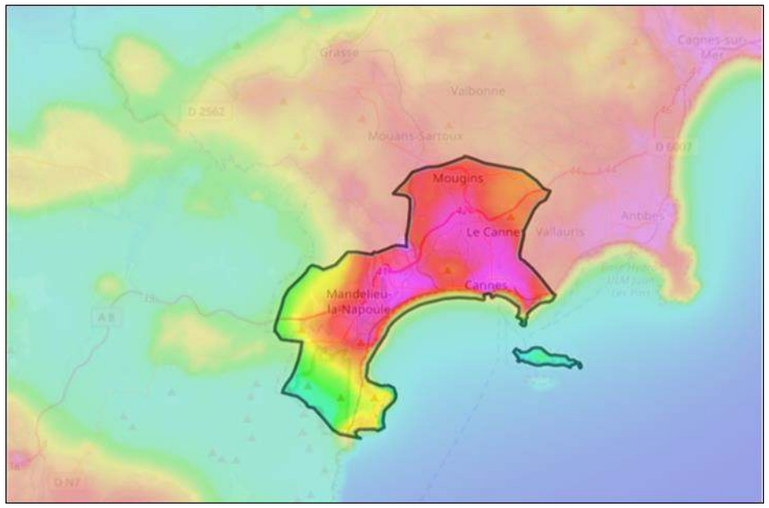
- *Pollution lumineuse*

La présence de lumière en période nocturne est un facteur majeur de perturbation de la faune et de la flore. Le halo de lumière d'une zone urbaine peut ainsi influencer le comportement de la biodiversité à plusieurs dizaines de kilomètres à la ronde. L'éclairage des voies publiques est le principal contributeur à ce halo de lumière. Il est également le principal facteur d'étirement ou de dispersion de ce halo hors zone urbaine lorsque certains axes majeurs sont éclairés.

À une échelle plus réduite, la présence d'un candélabre dans ou au-dessus de la masse foliaire d'un arbre peut également porter atteinte à sa croissance. L'éclairage est ainsi source de 4 types de perturbations pour la biodiversité :

- Il piège certaines espèces attirées par la luminosité (insectes nocturnes),
- Il est source de fragmentation des habitats par l'aveuglement des mammifères nocturnes et renforces-en cela les risques de collision avec un véhicule,
- Il perturbe la migration des oiseaux qui effectuent l'essentiel de leurs déplacements migratoires la nuit, avec l'aide des étoiles et des champs magnétiques,
- Il est source de dérèglement biologique des plantes qui sont très sensibles à la lumière.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERMT5081-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



Carte 25 : Pollution lumineuse au niveau de la CACPL - Source : https://avex-asso.org

3.7.4 Tendances d'évolution et projections en l'absence de PDM

En l'absence du PDM, la biodiversité ordinaire continuerait de se dégrader. Il y aurait une augmentation des conflits d'usages sur les milieux naturels et littoraux, avec une faible continuité écologique (trame verte et bleue).
Comme indiqué pour la thématique des paysages, les extensions urbaines augmenteraient en impliquant la fragmentation des milieux naturels et des espaces forestiers.

3.7.5 Constats

ATOUTS | OPPORTUNITÉS	FAIBLESSES | POINTS DE VIGILANCE
• Grande richesse écologique et présence de corridors écologiques • Plusieurs protections réglementaires, identifiant les territoires à enjeux	• La préservation des corridors écologiques vis-à-vis des possibilités de rupture par des infrastructures et circulations denses • Prise en compte des écosystèmes et des zones écologiques d'intérêt écologique majeur, réglementaire et d'inventaire (dont Natura 2000)

3.7.6 Enjeux pour le PDM

- La préservation des zones d'intérêts écologiques majeurs ou réglementaires ;
- La maîtrise de l'extension du réseau routier dans les zones de réservoirs de biodiversité et au sein des faisceaux de corridors écologiques (éviter le fractionnement des espaces naturels, protéger les corridors écologiques, préserver les espèces présentes sur le territoire) ;
- La prise en compte systématique de la problématique de la TVB dans la rénovation et l'extension d'axes routiers ;
- L'adaptation progressive des systèmes d'éclairage pour une réduction de la pollution lumineuse.

AR Prefecture
[illegible]
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

3.8 Ressource en eau

3.8.1 Données générales

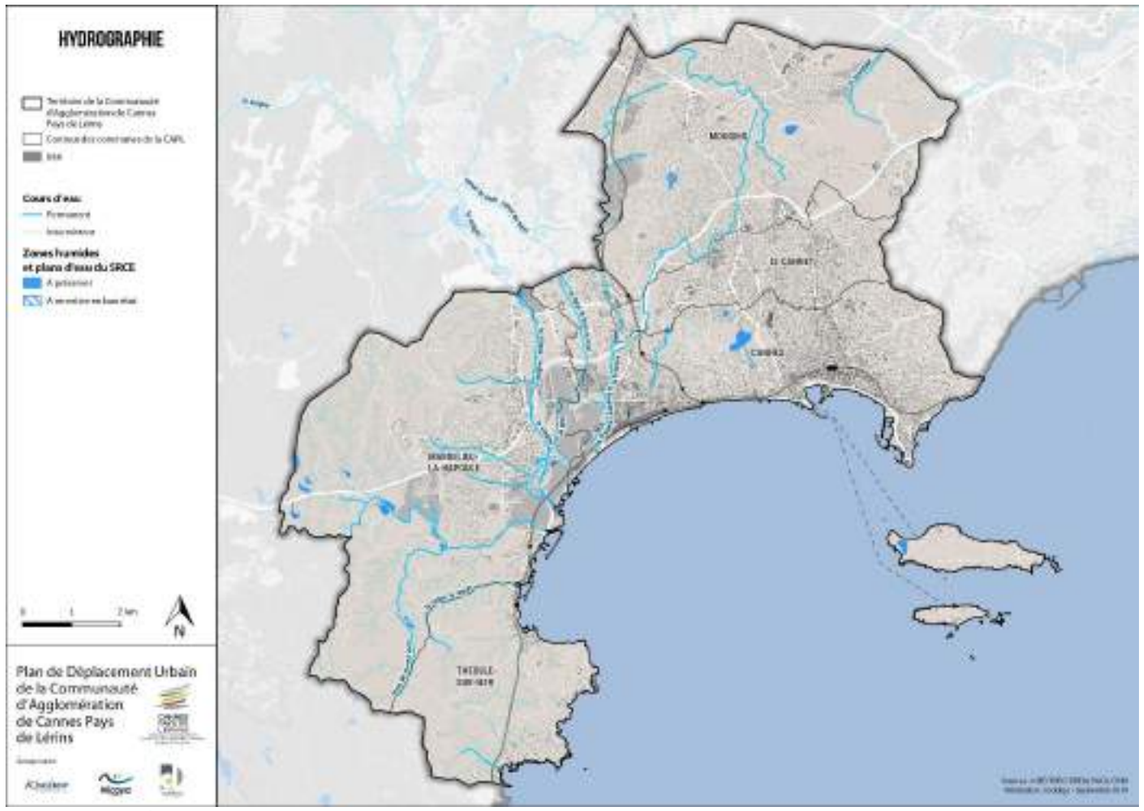
- *Réseau hydrographique*

Le territoire Cannes Pays de Lérins est essentiellement occupé par le bassin versant de la Siagne de 548 km² de superficie.
La Siagne est un fleuve permanent karstique de 44 km de long qui prend sa source à Escragnolles à 630 m d'altitude pour se déverser dans le Golfe de la Napoule à Mandelieu-la-Napoule. Il s'agit d'un petit fleuve dont l'étiage varie selon les pluies. La Siagne compte des affluents sur le territoire comme la Petite Frayère et la Grande Frayère.

Bien que le bassin de la Siagne amont soit préservé et naturel (territoire peu urbanisé et peu cultivé), le bassin de la Siagne aval et ses affluents (la Frayère d'Auribeau, le Vallon de Saint-Antoine et la Mourachonne), est plus urbanisé en partie dû à l'agriculture. À ce titre, une partie du fleuve est canalisé alimentant les parcelles agricoles ainsi que les pays grassois et cannois en eau potable.

La Siagne subit de nombreuses retenues d'eau à des fins hydroélectriques. L'ouvrage le plus proche du territoire de Cannes Pays de Lérins est le barrage et l'usine de Tanneron-le-Tignet, en lien avec le barrage de Saint-Cassien en amont.

D'autres ressources en eau sont également identifiées sur le territoire dont le Riou de l'Argentière, et le Béal (et son canal) ainsi que la Petite et la Grande Frayère. Ces cours d'eau sont caractérisés comme étant des petits cours d'eau non-structurants au niveau départemental et régional. Le reste du territoire compte peu de cours d'eau compte tenu du caractère côtier de l'agglomération.



Carte 26 : Réseau hydrographique du territoire de la CACPL

- *Qualité des eaux de surface*

Les eaux de surface présentent un état écologique « médiocre à bon » et un état chimique « bon », excepté pour la Mourachonne dont l'état chimique est qualifié de « mauvais ». Les affluents de la Siagne comme la Frayère et la Mourachonne présentent des pollutions en raison des rejets des stations d'épuration.
L'état de la qualité des eaux de la Siagne peut s'expliquer par la présence de rejets agricoles.
De plus, selon les données du Diagnostic du SCoT Ouest 06, compte tenu de la forte population présente sur le territoire de la CACPL, l'équilibre quantitatif de la ressource en eau est à préserver afin de garantir une adéquation entre le besoin et les ressources disponibles.

Tableau 32 : Qualité des eaux superficielles présentes sur le territoire de la CACPL

Code de la masse d'eau	Libelle de la masse d'eau	Type de masse d'eau	État écologique	État chimique
FRDR11997	La Mourachonne	Très petit cours d'eau	Médiocre	Mauvais
FRDR10001	La Frayère	Très petit cours d'eau	Moyen	Bon
FRDR11514	Le Riou de l'Argentière	Très petit cours d'eau	Bon	Bon
FRDR11545	La Valmasque	Très petit cours d'eau	Moyen	Bon
FRDR10085	La Grande Frayère	Très petit cours d'eau	Bon	Bon

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1_PF
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

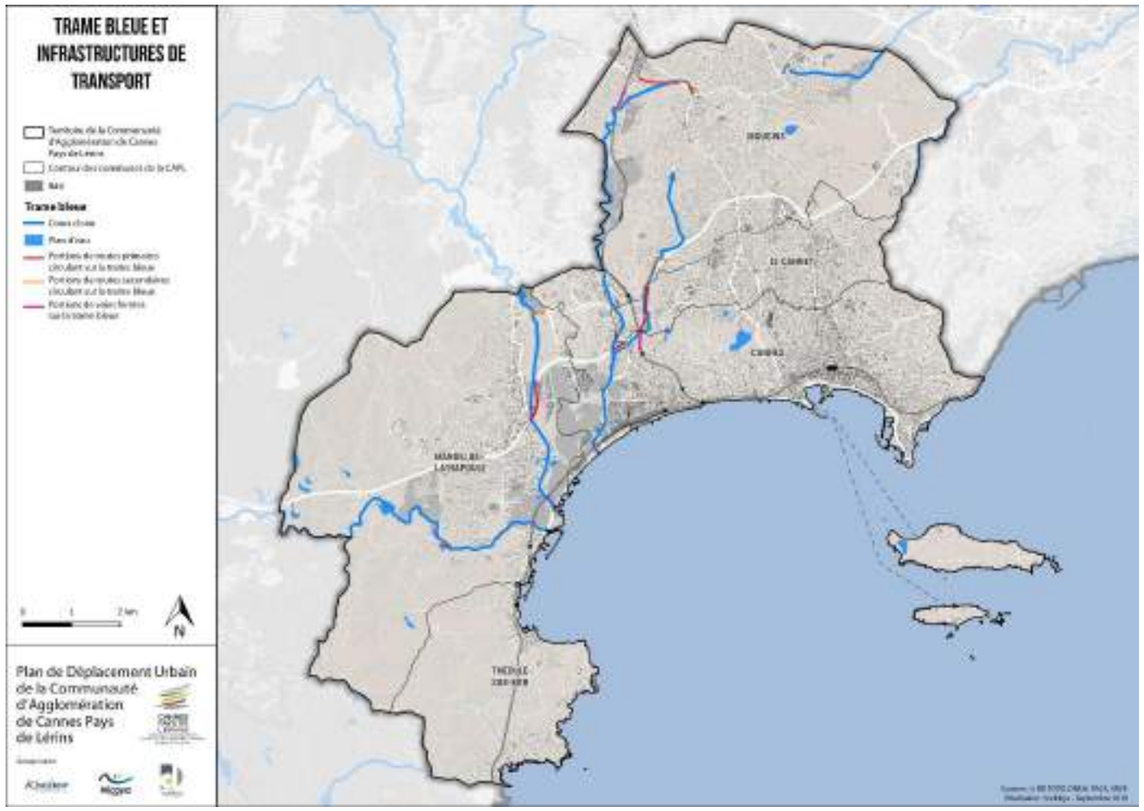
Code de la masse d'eau	Libelle de la masse d'eau	Type de masse d'eau	État écologique	État chimique
FRDR95a	La Siagne du barrage de Tanneron au parc d'activité de la Siagne	Grand ou moyen cours d'eau et exogène des pré-alpes du Sud ou des Alpes internes	Moyen	Bon
FRDR95b	La Siagne du parc d'activités de la Siagne à la mer	Grand ou moyen cours d'eau et exogène des pré-alpes du Sud ou des Alpes internes	Moyen	Bon

3.8.2 Ressource en eau et transports

- *Risque de perturbation morphologique et physico-chimique*

La présence de zones urbaines et d'infrastructures de transport perturbe à la fois le régime des cours d'eau, leur stabilité morphologique ainsi que leur qualité.
Les perturbations peuvent avant tout être physique. Les voies sur berges, et dans une moindre mesure, les ponts, modifient le comportement des écoulements et peuvent venir fragiliser les berges, notamment en cas d'évènements exceptionnels.
La proximité d'une infrastructure de transport peut engendrer des ruissellements pollués dans les cours d'eau. Des pollutions accidentelles plus sévères peuvent également survenir en cas d'accident impliquant un véhicule transportant des marchandises dangereuses.

La carte ci-dessous illustre le risque d'atteinte physico-chimique et morphologique des cours d'eau par les infrastructures de transport principales. Elle cartographie les tronçons routiers présents dans un rayon de 30 mètres de part et d'autre des cours d'eau.



Carte 27 : Infrastructures de transport à proximité du réseau hydrographique du territoire de la CACPL

- *Impact des transports sur la qualité des eaux*

La circulation des véhicules à moteur engendre des dépôts plus ou moins importants d'hydrocarbures et de particules fines sur les chaussées. Ces éléments, lessivés lors de précipitations, peuvent avoir plusieurs destinations immédiates, mais finissent en grande majorité dans les milieux naturels qui réceptionnent les eaux pluviales.
Dans le cadre d'un réseau unitaire, ces eaux pluviales sont traitées en STEP (station d'épuration), mais en présence d'un réseau séparatif, elles ne bénéficient d'aucun traitement particulier. Hors zones urbaines, les eaux ruissellent directement dans les fossés et accotements de chaussées.

La concentration en hydrocarbures, et de manière générale en polluants des eaux de ruissellement sur voirie, n'est pas forcément élevée sauf à considérer le premier flux de ruissellement qui est le plus concentré. S'ajoutent aux polluants chimiques les matières en suspension (poussières, résidus de pneus, etc.) qui sont également lessivées lors d'une pluie. Ces deux éléments, les composés chimiques et les matières en suspension, influencent les caractéristiques physico-chimiques d'un cours d'eau.

Il est rare de disposer de relevés des concentrations en hydrocarbures dans les cours d'eau, notamment parce que les hydrocarbures ont un comportement particulier. Leur irisation à la

AR Prefecture
006-200039215-20220630-DELIBERATION1_PF
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

surface de l'eau devrait donner lieu à des relevés adaptés différents de ceux opérés de manière classique par prélèvement d'un échantillon d'eau. Une partie importante des hydrocarbures est également entraînée vers le fond, par décantation, du fait qu'elle soit associée (accrochée) aux matières en suspension.

L'analyse des sédiments d'un cours d'eau permet de juger du niveau des rejets d'hydrocarbures dans les milieux. Les Hydrocarbures Aromatiques Polycliniques (HAP) ne sont pas toutes issues du secteur des transports et de la combustion des carburants. L'industrie reste la principale source de rejets de HAP et de métaux lourds.

Au droit du territoire de la CACPL, seuls certains tronçons de cours d'eau se trouvent à proximité d'infrastructures routières importantes :

- La Grande Frayère : tronçon passant à proximité de l'A8, et plus en aval la RD9 suivi de l'avenue Pierre Poési et boulevard du Rivage ;
- Le Riou de l'Argentière : tronçon passant à proximité de la RD2098
- La Siagne à Mandelieu-la-Napoule : tronçon à Mandelieu-la-Napoule à proximité de l'intersection de l'A8, de la RD6007 et de la RD109. À noter qu'une partie de la Siagne est busée.

La Grande Frayère présente le plus de tronçons en contact ou à proximité d'infrastructures routières importantes.

À ce titre, une analyse des sédiments de la Frayère a été réalisée en octobre 2015 pour le Conseil Scientifique des Iles-de-Lérins. Les sédiments ont la propriété d'intégrer et de concentrer les éléments dissous dans l'eau, y compris certains polluants. 3 stations d'étude de la Frayère ont été concernées par l'analyse des métaux contenus dans les sédiments, les stations, n°3, n°7 et n°9 (stations encerclées en rouge).

L'analyse des sédiments de la Frayère montre des teneurs en métaux bonnes à très bonnes pour tous les contaminants, sauf pour le plomb à la station 7 (au niveau du pont Michel Jourdan). Ce métal a longtemps été utilisé comme antidétonant dans les carburants. Ainsi, d'après ces résultats, il est très probable que la concentration en plomb à cette station soit due à sa proximité avec l'A8.



Carte 28 : Stations d'étude de la Frayère - Source : CSIL

Tableau 33 : Résultats d'analyse sédimentaire de la Frayère - Source : CSIL

Cours d'eau		Petite Frayère	Grande Frayère	Frayère
Station		Station 3 (DCE 1)	Station 7 (DCE 2)	Station 9 (DCE 3)
Lieu		MJC Ranguin	Pont Michel Jourdan	Stade Coubertin
Date de prélèvement		20/10/2015	20/10/2015	20/10/2015
Contaminants (mg/Kg PS)	arsenic	8	7	5
	cadmium	<1	<1	<1
	chrome	14	19	12
	cuivre	13	17	17
	mercure	<0,02	0,03	0,03
	nickel	7	10	7
	plomb	32	69	30
	zinc	49	73	76

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERMAT5081-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

3.8.3 *Tendances d'évolution et projections en l'absence de PDM*

En l'absence du PDM, il pourrait y avoir une légère une accentuation de l'imperméabilisation des sols due à l'urbanisation de la communauté d'agglomération, notamment avec la non-maitrise de l'offre en stationnement.
Toutefois, la prise en compte des orientations du SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des eaux) favoriserait une meilleure maîtrise de la ressource en eau en limitant l'imperméabilisation, en et en favorisant des techniques de gestion des réseaux en eau (bassins de rétention, chaussées, réservoirs, etc.).

3.8.4 *Constats*

ATOUTS | OPPORTUNITÉS	FAIBLESSES | POINTS DE VIGILANCE
• Une ressource en eau présente • Une qualité des eaux relativement bonne excepté certaines pollutions dues aux rejets agricoles	• Limiter l'imperméabilisation des sols rendant les milieux vulnérables aux pollutions par ruissellement et aux phénomènes de lessivage des sols

3.8.5 *Enjeux pour le PDM*

- La maîtrise des rejets d'eau de voirie dans les milieux naturels sans pré-traitement ;
- L'évolution des pratiques de nettoyage des espaces publics ;
- La prise en compte des risques de perturbations des équilibres morphologiques des cours d'eau dans l'aménagement et la modernisation des infrastructures de déplacement – en particulier en matière de développement des aménagements cyclables et piétons le long des cours d'eau.
- La prise en compte du risque avec la réalisation d'ouvrage de collectes suffisamment dimensionnés

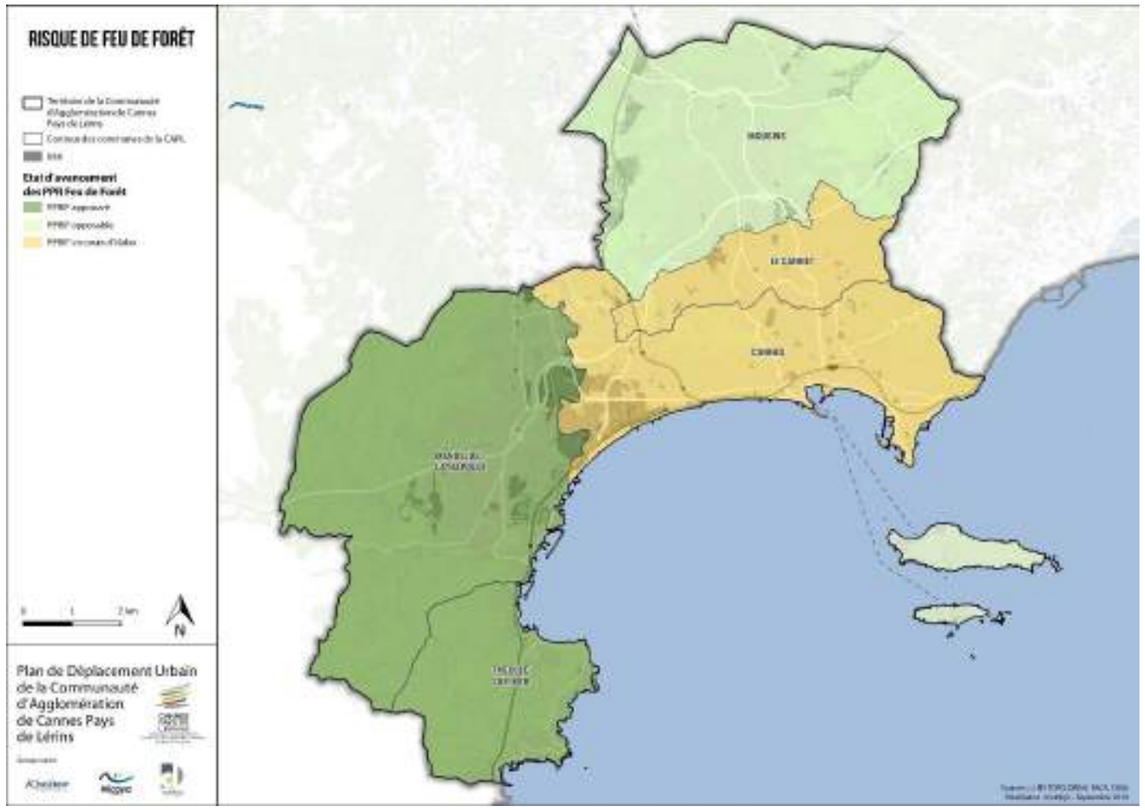
AR Prefecture
006-200039215-20220630-DELIBERATION1981-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

3.9 Risques naturels et technologiques

3.9.1 Risques à Cannes Pays de Lérins

L'ensemble du territoire est concerné par un **risque sismique**, classé en catégorie 2 « aléa faible » pour Théoule-sur-Mer et en catégorie 3 « aléa modéré » pour les 4 autres communes. Un Plan de Prévention du Risque (PPR) Sismique a été approuvé pour la commune du Cannet.

Le risque naturel le plus présent sur le territoire avec le risque sismique est le **risque incendie**. Les 5 communes sont concernées par un risque incendie et dispose toute d'un PPR Incendie de Forêt approuvé entre 2002 et 2012.

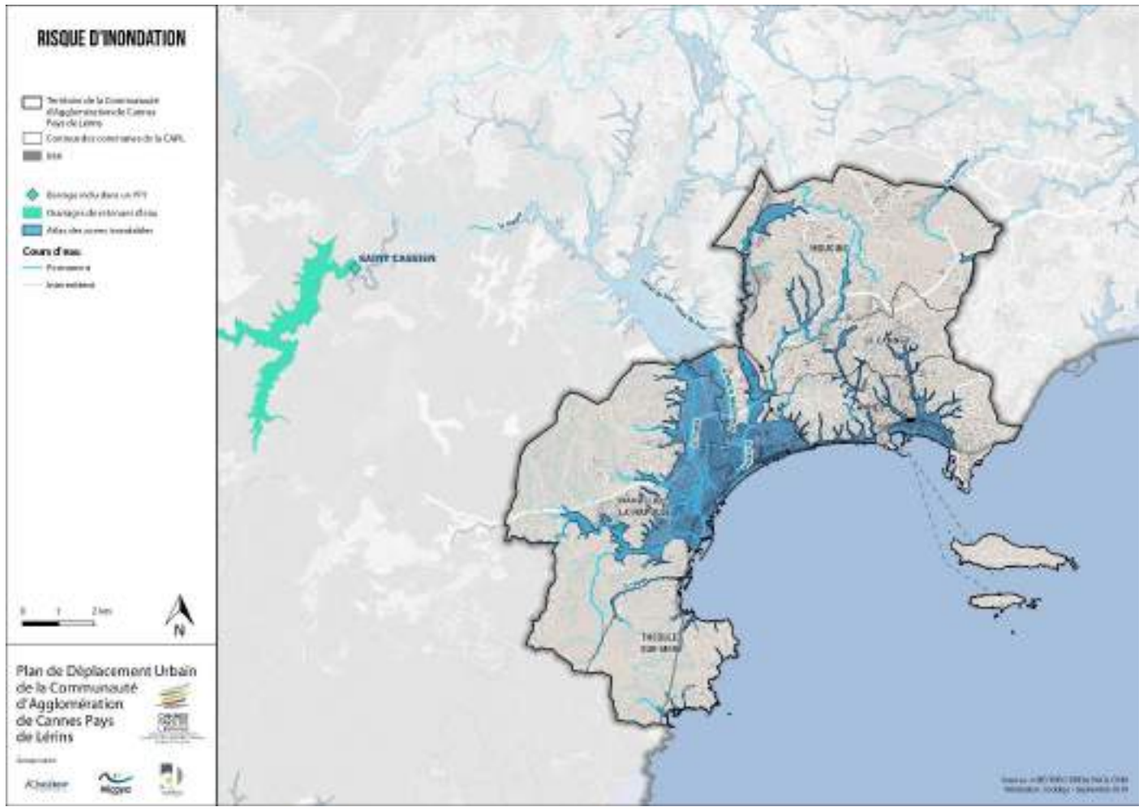


Carte 29 : Risque incendie sur le territoire de la CACPL

4 communes du territoire sont également concernées par le **risque inondation** : Cannes, Le Cannet, Mougins et Mandelieu-la-Napoule. Ces PPRI sont en cours de révision : l'enquête publique aura lieu au 2ème trimestre 2020. Par ailleurs, le territoire est couvert par :

- Le PAPI (programme d'actions de prévention des inondations) de la Siagne piloté par le SMIAGE,
- Le PAPI Lérins et le PAPI Riou de l'Argentière pilotés par l'agglomération

Ce risque est cumulé d'un risque relatif à la **rupture de barrage** (inondation soudaine) pour les communes du Cannet, Cannes et Mandelieu. En effet, ces trois communes sont concernées par l'onde de submersion du barrage de Saint-Cassien dans le Var. Ce barrage a une capacité de rétention de 60 millions de m³. À noter que les communes littorales (Cannes, Mandelieu-la-Napoule et Théoule-sur-Mer) sont également concernées par le risque accidentel de pollution des milieux marins.



Carte 30 : Risque inondation sur le territoire de la CACPL

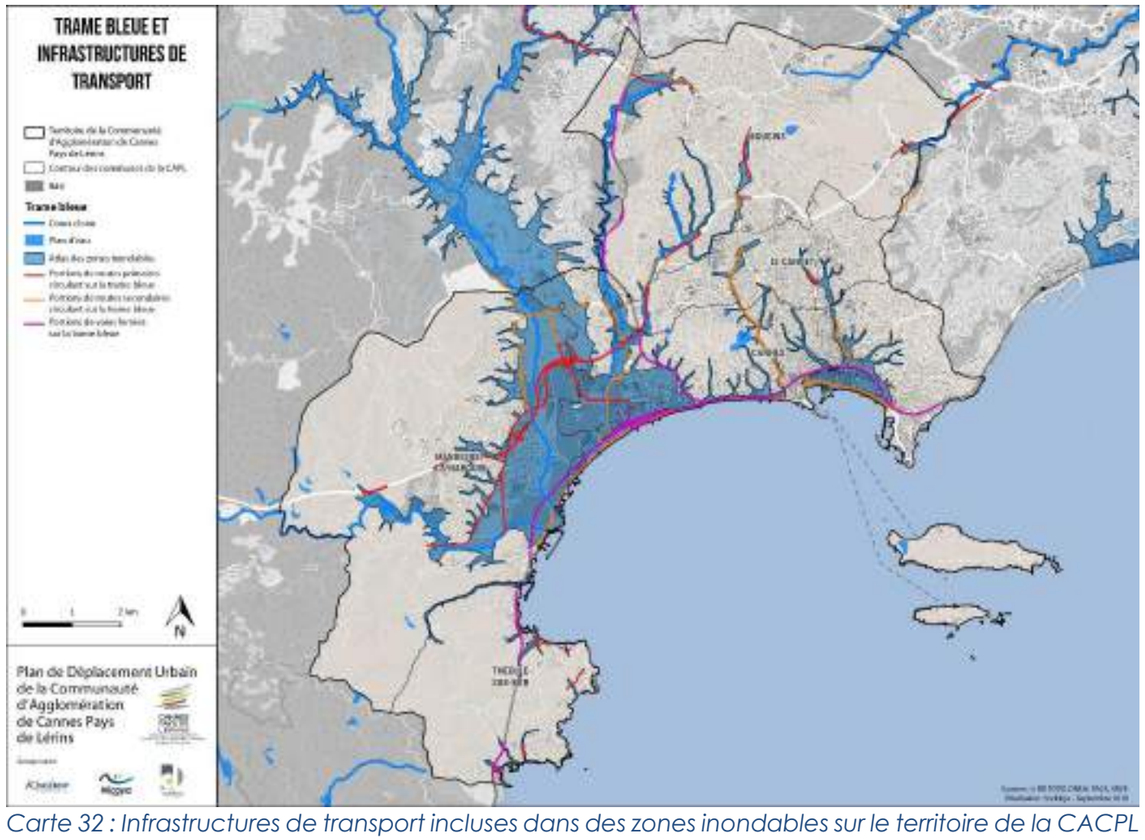
Les risques liés à la nature géologique et pédologique du territoire sont peu représentés. Seule la commune de Mougins est concernée par un **risque de mouvement de terrain**.

Les risques technologiques et industriels sont également peu présents sur le territoire. Le territoire compte 28 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) dont 2 carrières. 6 de ces installations sont connues pour rejeter des polluants. Toutefois, aucune de ces installations n'est de type SEVESO.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION81-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



Carte 31 : Communes concernées par l'onde de submersion du risque de rupture de barrage



Carte 32 : Infrastructures de transport incluses dans des zones inondables sur le territoire de la CACPL

Tableau 34 : Risques présents sur les communes du territoire de la CACPL

Communes	Inondation	Séismes	Mouvement de terrain	Incendie	Nb de cat. Nat. Depuis 1982
Cannes	PPRI Vallons cannois – Approuvé 23/12/1998 PPRI Siagne – Approuvé 06/06/2008	Catégorie 3		PPRIF Approuvé 29/12/2010	40
Le Cannet	PPRI Approuvé 20/07/2003 PPRI Siagne – Approuvé 06/06/2008	Catégorie 3 PPR Approuvé		PPRIF Approuvé 15/03/2012	15
Mandelieu-la-Napoule	PPRI Vallons cannois – Approuvé 23/12/1998 PPRI Siagne – Approuvé 06/06/2008	Catégorie 3		PPRIF Approuvé 05/07/2002 PPRIF Approuvé 03/06/2004 (révision partielle Grand-Duc)	28
Mougins		Catégorie 3	PPR prescrit le 27/07/2015	PPRIF Approuvé 12/09/2008	28
Théoule-sur-Mer		Catégorie 2		PPRIF Approuvé le 06/08/2002	11

3.9.2 *Risques et transports*

Les liens entre risques naturels et technologiques et transports sont plus ou moins directs. Le lien le plus direct est celui des plans d'évacuation en cas de manifestation d'un aléa naturel ou technologique. C'est le cas en particulier autour des centrales nucléaires.

Outre la question de la sécurité des personnes et de la prise en compte des besoins d'évacuation et d'intervention des secours, les liens sont les suivants :

- L'exposition des usagers (vulnérabilité) à des infrastructures soumises à des risques naturels et technologiques, surtout aux aléas les plus soudains et les moins faciles à anticiper : rupture de barrage, glissement de terrain, etc.
- L'aggravation d'un aléa liée à la présence d'une infrastructure : une voie sur berge accélère le déplacement de l'onde de crue en limitant l'aire d'épandage d'une crue (écrêtement limité), un trafic important peut entraver l'intervention des secours en cas de manifestation d'un risque, etc.
- Le transport de marchandise dangereuse.

Les communes du territoire de la CACPL sont toutes concernées par le risque de transport de marchandise dangereuse par la route, par les voies ferrées et par les canalisations.

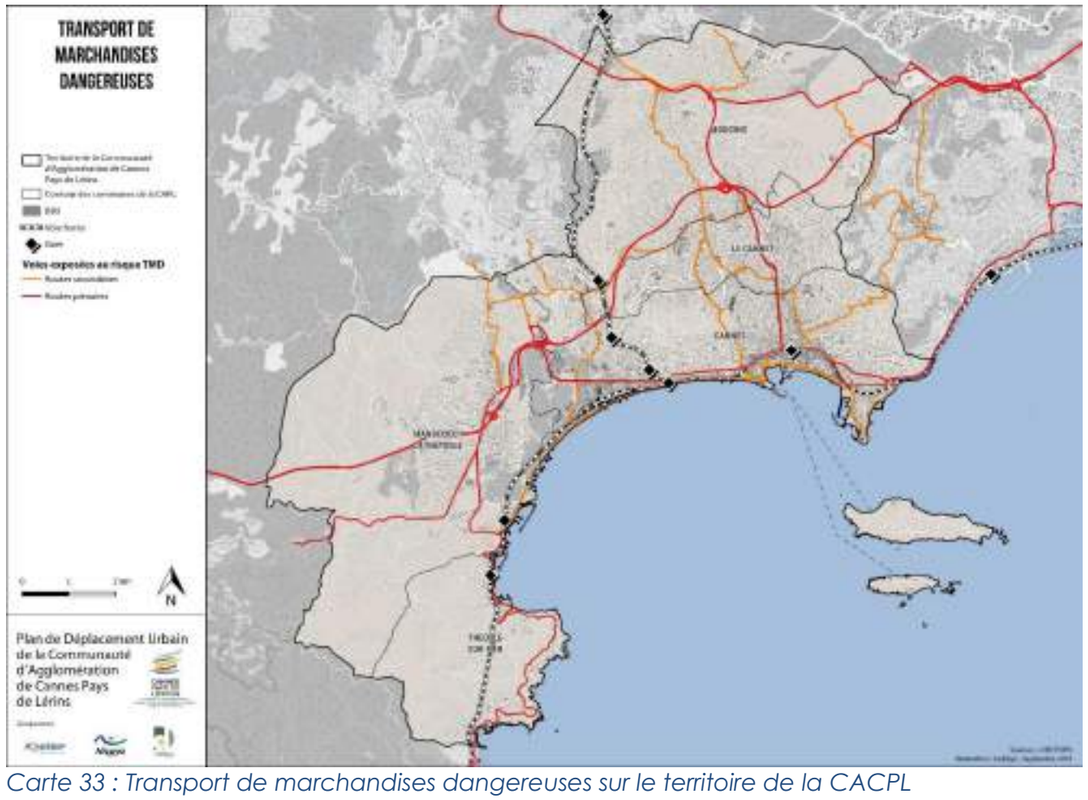
AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERMAT5081-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Communes	Transport de matière dangereuse
Cannes	Route | Ferré | Gaz
Le Cannet	Route | Ferré | Gaz
Mandelieu-la-Napoule	Route | Ferré | Gaz
Mougins	Route | Ferré | Gaz
Théoule-sur-Mer	Route | Ferré

Il n'existe pas de diagnostic clair du phénomène d'aggravation des aléas et des risques naturels et technologiques par les infrastructures de transport sur le territoire de Cannes Pays de Lérins.

Seuls les risques inondation et rupture de barrage peuvent être pris en compte car un linéaire non négligeable de voirie se situe en zone inondable (exposition des populations au risques = vulnérabilité). L'importance de ce risque est à nuancer puisqu'en cas de crues (dû à l'inondation ou la rupture de barrage), les axes sont en général interdits à la circulation. Toutefois, ces évènements peuvent survenir de façon soudaine et des personnes peuvent se retrouver piégées. Le territoire met en œuvre un PAPI pour limiter ce risque.

Du point de vue de l'aléa, il est possible que la présence d'infrastructure de déplacement influence le comportement du cours d'eau, notamment en créant une barrière physique impactant l'écoulement des eaux (notamment l'A8) ou encore en augmentant la vitesse de déplacement de l'onde de crue, on peut également noter que les axes routiers principaux deviennent des axes d'écoulement de l'eau (phénomène de ruissellement).



Carte 33 : Transport de marchandises dangereuses sur le territoire de la CACPL

3.9.3 *Tendances d'évolution et projections en l'absence de PDM*

En l'absence du PDM, l'accentuation des phénomènes climatiques continuerait également. Pourtant, la présence de plusieurs Plans de Prévention des Risques favorise la mise en œuvre d'actions de sensibilisation.

3.9.4 *Constats*

ATOUTS | OPPORTUNITÉS	FAIBLESSES | POINTS DE VIGILANCE
• Une prise en compte du risque inondation grâce aux PPRI et aux PAPIs	• Plusieurs risques naturels présents, un PPRI existant sur la vallée qui doit être redéfini à l'échelle des communes, des inondations très fortes en 2019 • Des règles prescrites dans les Plans de Prévention des Risques • 28 installations ICPE (dont 2 carrières)

3.9.5 *Enjeux pour le PDM*

- La limitation du risque inondation par ruissellement à travers une prise en compte de la problématique dans l'évolution des surfaces imperméabilisées dédiées aux déplacements et au stationnement et dans leurs systèmes d'assainissement ;
- La limitation de l'exposition des populations au risque soudain de rupture de barrage entre autres ;
- La prise en compte du risque de mouvements de terrain pour Mougins dans la réalisation d'aménagement ou de parkings ;
- Favoriser une approche multirisques pour une meilleure prise en compte des phénomènes climatiques.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION81-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

3.10 Synthèse des enjeux de l'état initial de l'environnement

Tableau 35 : Synthèse des enjeux

THÉMATIQUE	ENJEUX
Qualité de l'air	• Réduction des émissions de polluants atmosphériques en favorisant des modes alternatifs à la voiture (déplacement doux ou transports en commun), mais également en changeant les pratiques de déplacement automobiles (covoiturage et limitation de la vitesse de circulation) ; • Réduction de l'exposition des populations aux polluants atmosphériques issus du trafic routier ; • Renforcement du réseau de surveillance de la qualité de l'air sur le territoire de la CACPL.
Nuisances sonores	• Le développement du report modal et du covoiturage pour limiter le trafic et donc le bruit induit ; • La réduction du nombre d'habitants exposés à des dépassements de seuils de bruit ; • Le traitement en particulier des axes sur lesquels le PPBE ne peut agir (pas de dispositifs anti-bruit envisageables, pas de travaux de réfection des revêtements, etc.) ; • Cibler en particulier les axes congestionnés ; • La prise en compte des questions de bruit à travers les choix de revêtement sur les axes où des évolutions lourdes sont prévues ; • L'accompagnement de la stratégie portée par le PPBE en matière de zones à traiter, à travers des actions permettant de réduire les émissions sonores liées au trafic routier et de valoriser ou créer des zones de calme ; • Le renforcement des zones de calme en traitant les problématiques de nuisances sonores à leurs abords (relier ces zones de calme via des « couloirs de calme ».
Energie-GES	• La réduction de l'usage des véhicules carbonés dans les déplacements ; • La baisse de la circulation dans le cœur de l'agglomération ; • L'accompagnement au changement de comportement en termes de mobilités ; • L'accompagnement voire l'incitation au renouvellement du parc automobile et la favorisation de l'émergence de l'électro-mobilité ; • L'évolution du parc roulant du réseau de transports en commun ; • Faciliter l'intégration du volet air dans le Plan Climat Air Energie Territorial et son extension à l'ensemble des communes de l'agglomération ; • La compatibilité du PDM avec les orientations du SRADDET Sud.
Consommation d'espace	• La maîtrise des limites d'urbanisation du territoire de la CACPL ; • Le développement des infrastructures de transport nécessaires pour faciliter le trafic entre pôles d'activités (la Roubine, les Tourrades, le Béal) et les villes voisines du Bassin de la Siagne ; • La reconquête des paysages urbains contemporains mal ou sous-occupés et les mettre au profit du renouvellement urbain ; • La maîtrise des besoins en nouvelles infrastructures de transport (route) à l'échelle de l'agglomération et l'intégration des modes alternatifs dans ces nouveaux projets ; • L'arrêt du morcellement des ensembles paysagers agro-naturels entre Mandelieu-la-Napoule et Théoule-sur-Mer littoral vers le massif de l'Estérel-Tanneron ; • La réduction de la place dédiée à la voiture dans les zones urbaines denses tant dans les besoins de circulation que de stationnement ; • La mutualisation des offres de stationnement dans les secteurs de développement urbain (zones d'activités en particulier) et la requalification des bourgs et des extensions urbaines ; • Le renforcement des modes alternatifs dans les espaces de déplacement existants (partage de la voirie et création de moyens de stationnement propre) ; • La réduction de la fragmentation des milieux (plateau de Valbonne) et des exploitations agricoles (vallée de la Siagne) ; • Une gestion stratégique des affluences touristiques en période estivale, et leurs répercussions spatiales.

AR Prefecture
006-200039315-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

THÉMATIQUE	ENJEUX
Patrimoine et paysage	• La valorisation du patrimoine en améliorant les abords (diminution du trafic local, circulations douces, aménagements paysagers, etc.) ; • La préservation et la valorisation des grandes trames paysagères naturelles (basse vallée de la Siagne) qui participent à la qualité paysagère ; • La mise en valeur des paysages depuis les infrastructures de transport. Traversée de l'autoroute et ligne ferroviaire : axe de découverte du département ; • Le développement de la végétation autour des grands axes ; • La reconquête du front de mer notamment sur le secteur de la Plage de la Bocca projet urbain (architecture, voirie, traitement du littoral); • Relier les infrastructures portuaires à la structure urbaine (lien fonctionnel terre/mer) ; • La création d'un sentier littoral entre Cannes, Mandelieu-la-Napoule et Théoule-sur-Mer ; • La valorisation des entités naturelles comme support à des circulations douces et à une nouvelle trame paysagère (développement d'un réseau de route verte par exemple) ; • La réduction de la place dédiée à la voiture dans les zones urbaines, tant pour les besoins de circulation que de stationnement ; • L'évolution du partage de l'espace public au profit d'autres modes et d'autres besoins que ceux liés à la voiture avec une prise en compte dans ces évolutions des questions paysagères et du cadre de vie ; • La réduction des effets de rupture liés à la présence d'axes majeurs (accompagnement paysager, intégration des modes doux, etc.).
Biodiversité et TVB	• La préservation des zones d'intérêts écologiques majeurs ou réglementaires ; • La maîtrise de l'extension du réseau routier dans les zones de réservoirs de biodiversité et au sein des faisceaux de corridors écologiques (éviter le fractionnement des espaces naturels, protéger les corridors écologiques, préserver les espèces présentes sur le territoire) ; • La prise en compte systématique de la problématique de la TVB dans la rénovation et l'extension d'axes routiers ; • L'adaptation progressive des systèmes d'éclairage pour une réduction de la pollution lumineuse.
Ressource en eau	• La maîtrise des rejets d'eau de voirie dans les milieux naturels sans pré-traitement ; • L'évolution des pratiques de nettoyage des espaces publics ; • La prise en compte des risques de perturbations des équilibres morphologiques des cours d'eau dans l'aménagement et la modernisation des infrastructures de déplacement – en particulier en matière de développement des aménagements cyclables et piétons le long des cours d'eau. • La prise en compte du risque de perturbation du milieu naturel avec la réalisation d'ouvrage de collectes suffisamment dimensionnés ;

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1_PF
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

4 EFFETS NOTABLES PROBABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PDM, MESURES POUR EVITER, REDUIRE ET COMPENSER LES INCIDENCES NEGATIVES SUR L'ENVIRONNEMENT ET MODALITES DE SUIVI

De manière générale, le PDM de la CACPL a un impact attendu largement positif sur l'environnement.
La Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins structure la démarche de mobilité à l'échelle de l'agglomération en accompagnant l'essor des modes de transport alternatifs pour diminuer l'usage des véhicules particuliers.

En effet, l'orientation principale du PDM est de réduire la place de la voiture à travers le report modal vers la marche, le vélo ou les transports en communs. 16 actions de l'axe 1 vont dans ce sens et se concentrent sur :

- Les aménagements piétons et cyclables ;
- Sécuriser la pratique avec des itinéraires aménagés ;
- Résorber les coupures créées par les infrastructures ;
- Le stationnement : une politique en faveur de l'accessibilité du territoire, rationaliser la place du stationnement sur les cœurs de villes.

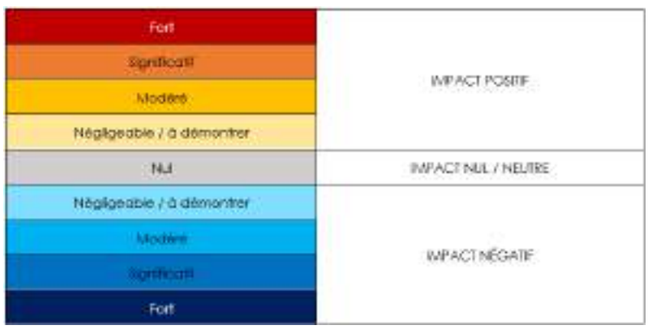
Par ailleurs, le PDM favorise le développement de véhicules « propres », dits décarbonés à travers 14 actions de l'axe 2. Le plan se concentre sur :

- La mobilité décarbonée : une dynamique déjà engagée sur le territoire ;
- Un territoire connecté : les nouvelles technologiques au service de la mobilité.

Enfin, l'axe 3 du PDM rend le territoire plus accessible par des modes de transports alternatifs. À ce titre, les 14 actions du PDM prévoient de :

- Coordonner l'accessibilité du territoire pour tous les modes et tous les publics ;
- Déterminer le niveau d'intermodalité à mettre en œuvre aux points d'entrée du territoire ;
- Poursuivre le développement et l'amélioration du réseau de transports en commun ;
- Étoffer les connexions entre les territoires ;
- Penser l'urbanisme en relation avec la mobilité.

Tableau 36 : Légende des figures à suivre dans le chapitre



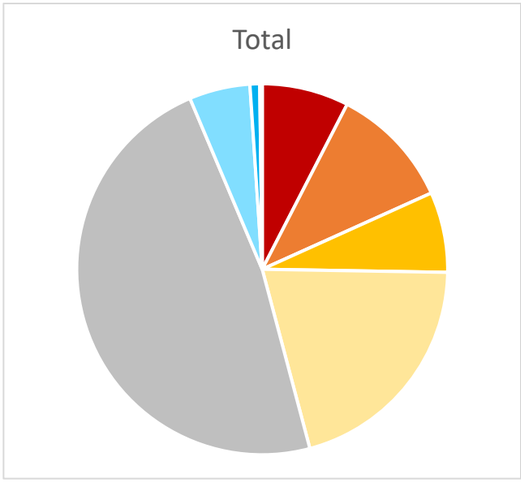


Figure 14 : Répartition des impacts recensés du PDM par niveau d'impact sur l'ensemble des thématiques

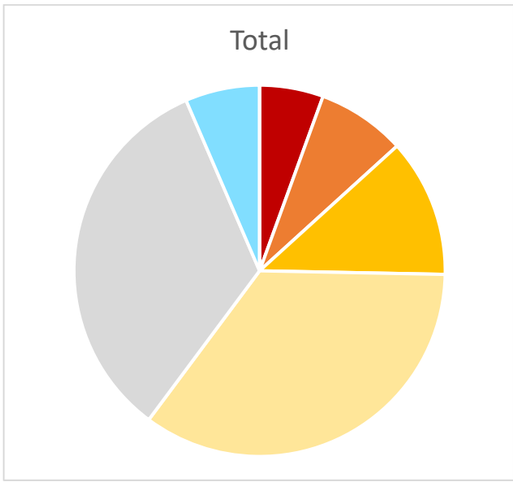


Figure 15 : Répartition du bilan environnemental des fiches-actions par niveau d'impact sur l'ensemble des thématiques

AR Prefecture
006-200039315-20220630-DELIBERATION1081-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

4.1 Analyse des impacts du PDM sur la qualité de l'air

La réduction des émissions de polluants atmosphériques issus du trafic routier est l'enjeu principal identifié sur le territoire de la CACPL

.

Les actions du PDM sont favorables à une amélioration de la qualité de l'air grâce à la réduction du trafic de véhicules individuels au profit d'un report modal vers les transports en commun, les modes actifs (vélo, marche à pied), et dans une moindre mesure, le développement des véhicules partagés (covoiturage), augmentant ainsi le taux d'occupation des véhicules de particuliers pour in fine réduire les émissions de polluants par passager.

Ces actions devraient en effet permettre de réduire le nombre de kilomètres parcourus en voiture individuelle par habitant, voire le nombre de kilomètres parcourus en voiture total, malgré une augmentation de la population.

Parmi les autres effets à retenir, le développement de véhicules décarbonées (hydrogène, électrique) ainsi que la déviation des flux automobiles (effets et impacts localisés sur la qualité de l'air) sont également importants pour obtenir des améliorations en matière de la qualité de l'air.

L'évaluation des actions du PDM montre un impact largement positif du plan sur la qualité de l'air. Pas moins de 36 fiches-actions engendrent des impacts positifs :

- 6 fiches-actions à impact positif fort ;
- 8 fiches-actions à impact positif significatif ;
- 7 fiches-actions à impact positif modéré ;
- 15 fiches-actions à impact positif négligeable ou à démontrer.

Cela représente 81% des fiches-actions du PDM.

Certaines actions pourraient présenter un impact négatif sur la qualité de l'air. En effet, le développement d'axes forts (bretelle de Tourrades vers l'A8), du covoiturage, ainsi que l'évolution du maillage du réseau urbain entraineront une augmentation de la circulation des transports (individuels ou collectifs) ayant un impact sur la qualité de l'air. Ces émissions atmosphériques viendront s'ajouter à celles du trafic actuel. Pour autant, ce renforcement reste conditionné à un report modal significatif sur le territoire prévu par le PDM. De ce fait, le PDM participera à diminuer les émissions de polluants atmosphériques à l'échelle globale.
Par ailleurs, une hausse localisée des émissions pourrait être observée au niveau des nouveaux lieux d'intermodalité.

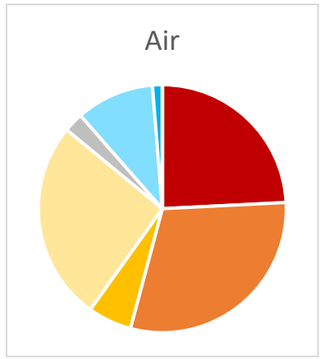


Figure 16 : Répartition des impacts recensés du PDM par niveau d'impact sur la qualité de l'air

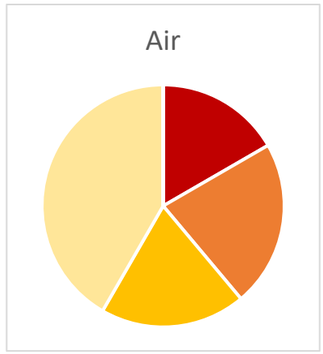


Figure 17 : Répartition du bilan environnemental des fiches-actions par niveau d'impact au regard de leurs impacts sur la qualité de l'air

Tableau 37 : Fiches-actions ayant les impacts positifs les plus forts sur la qualité de l'air

Fiches-actions		Levier	Effet	Niveau de l'impact
Axe 2 – Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers				
A1	Travailler sur les réseaux et les continuités des cheminements piétons	Développement des espaces piétons ou à priorité piétonne	Report modal vers le vélo ou la marche	16
A2	Étude d'un schéma directeur d'itinéraires cyclables et construction d'un réseau structuré d'aménagements cyclables	Développement et requalification des infrastructures cyclables	Report modal vers le vélo ou la marche	16
		Gestion et réglementation des circulations et du stationnement	Report modal vers le vélo ou la marche	12
		Réalisation d'infrastructures diverses	Report modal vers le vélo ou la marche	16
B1	Pacifier l'espace public à une large échelle pour sécuriser les autres modes	Développement des espaces piétons ou à priorité piétonne	Report modal vers le vélo ou la marche	16
			Réduction de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	9
			Réduction locale du trafic par déviation partielle ou totale de flux	12
B2	Déployer une offre de stationnement	Développement et requalification des infrastructures cyclables	Report modal vers le vélo ou la marche	16
			Réduction de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	9

AR Prefecture
006-200039315-20220630-DELIBERATION1_PE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Fiches-actions		Levier	Effet	Niveau de l'impact
		Développement de la multimodalité et de l'intermodalité	Report modal vers le vélo ou la marche	16
			Report modal vers les TC	12
		Gestion et organisation spatiale de l'offre de stationnement	Report modal vers le vélo ou la marche	16
B3	Développer une politique cyclable globale en faveur du vélo électrique : poursuivre les dynamiques engagées d'aide à l'achat	Financement et acquisition	Report modal vers le vélo ou la marche	16
B4	Développer une politique cyclable globale en faveur du vélo électrique : étendre le service PALM VELO	Financement et acquisition	Report modal vers le vélo ou la marche	16
B5	Organiser des actions de promotion du vélo : communication, événementiel, savoir-rouler, etc.	Animation/promotion de la politique de mobilité	Report modal vers les TC	9
			Report modal vers le vélo ou la marche	12
C1	Améliorer les perméabilités pour les modes actifs des infrastructures voies ferrées et autoroute	Aménagement de la voirie / aménagements urbains	Report modal vers le vélo ou la marche	16
		Développement et requalification des infrastructures ferroviaires	Report modal vers le vélo ou la marche	16
		Lien transport-urbanisme-habitat	Report modal vers le vélo ou la marche	16
D2	Repenser la politique de stationnement en rationalisant l'offre sur voirie dans les centres villes, et en gérant l'offre pour les deux-roues motorisés	Gestion et réglementation des circulations et du stationnement	Report modal vers les TC	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
			Réduction locale du trafic par déviation partielle ou totale de flux	12
		Gestion et organisation spatiale de l'offre de stationnement	Report modal vers les TC	12
			Développement des véhicules "propres" ou à faible impact pour le transport de personnes	12
			Réduction de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	9
		Contrôle et verbalisation	Report modal vers le vélo ou la marche	12
			Report modal vers les TC	9
D3	Réaménager le littoral en rationalisant la place de la voiture au profit des modes	Aménagement de la voirie / aménagements urbains	Report modal vers le vélo ou la marche	16
	doux : poursuivre le projet Bocca Cabana	Lien transport-urbanisme-habitat	Report modal vers le vélo ou la marche	16
D4	Requalifier et réaménager certains axes urbains qui supportent des niveaux de trafics importants et créent des fractures pour les dynamiques urbaines	Aménagement de la voirie / aménagements urbains	Report modal vers les TC	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
			Réduction locale du trafic par déviation partielle ou totale de flux	12
		Développement de la multimodalité et de l'intermodalité	Report modal vers les TC	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
			Réduction locale du trafic par déviation partielle ou totale de flux	12
E1	Réaliser des campagnes de sensibilisation à la circulation des cycles et des deux-roues motorisés, ainsi qu'au partage de voirie et au savoir vivre	Citoyen acteur (implication des usagers)	Report modal vers les TC	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
G	Améliorer la logistique urbaine pour réduire son impact sur la vie des habitants tout en la légitimant comme une activité essentielle	Gestion et réglementation des circulations et du stationnement	Report modal vers des véhicules propres pour le fret	9
		Évolution de la logistique urbaine	Report modal vers des véhicules propres pour le fret	9
		Nouvelle économie, nouveaux services	Report modal vers les TC	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
		Lien transport-urbanisme-habitat	Évitement de déplacements individuels motorisés (mobilité inversé)	16
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
Axe 3 – Un territoire connecté et décarboné : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable				
A1	Expérimenter de nouveaux types de stationnement (parking connectés, parkings partagés, information à message variable etc.) pour un gain de place	Gestion et organisation spatiale de l'offre de stationnement	Réduction locale du trafic par déviation partielle ou totale de flux	12
A3	Poursuivre le développement du réseau WiiiZ en continuant l'augmentation progressive du nombre de bornes	Lien transport-urbanisme-habitat	Développement des véhicules "propres" ou à faible impact pour le transport de personnes	12

AR Prefecture
[illegible]
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Fiches-actions		Levier	Effet	Niveau de l'impact
A5	Véhicules autonomes : tester une nouvelle offre adaptée aux zones peu denses et aux quartiers les moins desservis	Planification et programmation des mobilités	Report modal vers les TC	12
B2	Accompagner les entreprises et administrations pour encourager une mobilité plus durable des salariés et visiteurs	Conseil en mobilité individualisée / collectif (PDM)	Report modal vers les TC	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
			Évitement de déplacements individuels motorisés (mobilité inversé)	16
			Développement des véhicules "propres" ou à faible impact pour le transport de personnes	12
B4	Accompagner la réalisation des Plans Mobilité Scolaires et réaliser des actions pédagogiques dans les écoles pour promouvoir les mobilités douces	Conseil en mobilité individualisée / collectif (PDM)	Report modal vers les TC	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
			Évitement de déplacements individuels motorisés (mobilité inversé)	16
C	Expérimenter l'innovation au service de l'adaptabilité estivale et événementielle pour que le territoire reste agréable en été	Développement des espaces piétons ou à priorité piétonne	Report modal vers le vélo ou la marche	16
			Report modal vers les TC	12
		Extensions / renforcement / redéploiement du réseau TC	Report modal vers les TC	12
D	Expérimenter pour une logistique urbaine moins impactante	Nouvelle économie, nouveaux services	Report modal vers les TC	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
		Lien transport-urbanisme-habitat	Évitement de déplacements individuels motorisés (mobilité inversé)	16
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
		Évolution des motorisations	Report modal vers des véhicules propres pour le fret	9
Axe 1 – Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire				
A1	Créer un schéma d'accessibilité coordonné	Planification et programmation des mobilités	Report modal vers les TC	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16

Fiches-actions		Levier	Effet	Niveau de l'impact
A2	Améliorer la desserte et la compétitivité des liaisons du réseau ferré pour faire face à la voiture	Gouvernance de la mobilité (relations inter-AOM et inter-services)	Report modal vers les TC	12
B1	Travailler sur les horaires permettant l'intermodalité (Train/Palm Bus, TER/TGV, Train/TAD, etc.)	Gestion de la temporalité des déplacements	Report modal vers les TC	12
		Développement de la multimodalité et de l'intermodalité	Report modal vers les TC	12
B2	Renforcer les pôles existants et créer des DIVAT notamment sur l'axe Cannes - Grasses	Création / amélioration de PEM	Report modal vers les TC	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
			Évitement de déplacements individuels motorisés (mobilité inversé)	16
C1	Créer la bretelle de Tourrades vers l'A8	Réalisation d'infrastructures diverses	Réduction locale du trafic par déviation partielle ou totale de flux	12
C2	Proposer une hiérarchisation du réseau et y associer des principes d'aménagement	Développement de la multimodalité et de l'intermodalité	Report modal vers le vélo ou la marche	16
D1	Améliorer le fonctionnement du réseau Palm Bus par le biais de diverses sous-actions	Extensions / renforcement / redéploiement du réseau TC	Report modal vers les TC	12
		Maintien et renfort de l'attractivité du réseau TC	Report modal vers les TC	12
		Lien transport-urbanisme-habitat	Report modal vers les TC	12
D2	Poursuivre le développement du Palm Express comme structure du réseau par le prolongement du TCSP	Extensions / renforcement / redéploiement du réseau TC	Report modal vers les TC	12
		Lien transport-urbanisme-habitat	Report modal vers les TC	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
		Gouvernance de la mobilité (relations inter-AOM et inter-services)	Report modal vers les TC	12
D3	Poursuivre le développement du Palm Express comme structure	Maintien et renfort de l'attractivité du réseau TC	Report modal vers les TC	12

AR Prefecture
006-200039315-20220630-DELIBERATION1081-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Fiches-actions		Levier	Effet	Niveau de l'impact
	du réseau : par la réalisation des P+R et l'amélioration du rabattement VP			
E2	Ouvrir la réflexion sur le ratio de nombre de stationnements par nouveau logement créé dans le PLU en centre-ville et proche des zones bien desservies par les transports en commun	Gestion et réglementation des circulations et du stationnement	Report modal vers les TC	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
			Évitement de déplacements individuels motorisés (mobilité inversé)	16
F	Donner une cohérence globale à la logistique en la rendant lisible	Gestion de la temporalité des déplacements	Réduction généralisée du trafic par déviation de flux à grande échelle	16
H	Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus et de la nouvelle flotte	Accessibilité PMR voirie et TC	Report modal vers les TC	12

Tableau 38 : Fiches-actions ayant les impacts négatifs potentiels les plus forts sur la qualité de l'air

Fiches-actions		Levier	Effet	Niveau de l'impact
Axe 2– Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers				
B1	Pacifier l'espace public à une large échelle pour sécuriser les autres modes	Développement des espaces piétons ou à priorité piétonne	Augmentation localisée du trafic par report de flux	-3
D2	Repenser la politique de stationnement en rationalisant l'offre sur voirie dans les centres villes, et en gérant l'offre pour les deux-roues motorisés	Gestion et réglementation des circulations et du stationnement	Augmentation localisée du trafic par report de flux	-3
		Gestion et organisation spatiale de l'offre de stationnement	Augmentation de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	-3
Axe 1 – Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire				
C1	Créer la bretelle de Tourrades vers l'A8	Réalisation d'infrastructures diverses	Augmentation de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	-6
D1	Améliorer le fonctionnement du réseau Palm Bus par le biais de diverses sous-actions	Extensions / renforcement / redéploiement du réseau TC	Augmentation localisée du trafic par report de flux	-3

4.1.1 Mesures prises pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs résiduels potentiels du PDM sur la qualité de l'air

Certaines actions peuvent avoir un effet contreproductif sur le plan de la qualité de l'air, malgré le très large impact positif du PDM sur ce sujet. Ces actions ne remettent pas en cause ce constat d'impact positif général (impacts positifs bien supérieurs aux éventuels impacts négatifs).
Afin de cibler des mesures permettant d'éviter et de réduire ces éventuels effets négatifs sur la qualité de l'air, le PDM envisage de mettre en place certains mécanismes.
La mise en œuvre du PDM sera ainsi accompagnée de campagnes de mesure du trafic automobile, avec des périmètres de comptages définies en fonction des modifications de parcours des véhicules engendrés par des évolutions du plan de circulation et du partage modal de certains axes (évolutions liées à des actions prises au titre du PDM). Ces campagnes viseront à suivre les phénomènes de report de trafic ainsi que l'évolution de la congestion, afin de prendre des mesures d'ajustement si ces phénomènes ne se tarissent pas d'eux-mêmes progressivement.
Des mesures d'évolution de la circulation (vitesses, plan de circulation, ...) seront prises si des phénomènes de report de trafic problématiques sur le plan de la qualité de l'air se présentent. Ce travail de suivi devra nécessairement s'accompagner de mesures de la qualité de l'air sur les axes faisant l'objet de comptages (stations mobiles).

La création de la bretelle de Tourrades est un sujet plus spécifique. Même si l'impact peut être très localement négatif, en lien avec la création d'une nouvelle infrastructure routière, seule une estimation de l'impact de l'ouvrage sur la fluidité et le volume du trafic, local comme global, pourra être en mesure d'en juger. A ce stade, le PDM alerte simplement sur ce risque, le fondement de ce projet, visant à mieux raccorder le réseau de voirie magistrale du territoire, étant justement d'améliorer les conditions de circulation.

4.1.2 Indicateurs de suivi

DÉNOMINATION DE L'INDICATEUR	DÉTAILS DES DONNÉES ET DÉTENTEURS
• Nombre de jours annuel avec un indice Atmo médiocre ou mauvais • Population exposée à des dépassements de seuils de qualité de l'air au regard des normes européennes	• Indice AtmoSud • Concentration de polluants relevée au niveau des stations de mesure de qualité de l'air

AR Prefecture
006-200039315-20220630-DELIBPREMTS081-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

4.2 Analyse des impacts du PDM sur les consommations d'énergie et les émissions de GES

La réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), notamment dans le secteur des transports, constitue un des enjeux majeurs identifiés dans l'état initial de l'environnement, d'autant plus que la contribution du secteur des transports est très importante sur ce sujet.

Les actions retenues dans le cadre du PDM participent à diminuer les émissions de GES par le report modal vers les modes actifs (marche à pied ou vélo) et vers les transports collectifs. Le développement de véhicules « propres » ou à faible impact, et l'évitement de trajets individuels en véhicules particuliers via la mise en place de plans de mobilité scolaire ou entreprise notamment participent également à réduire les émissions de GES. Ces alternatives viennent accompagner le changement de comportement en termes de mobilité, et répondent ainsi aux enjeux identifiés dans l'état initial de l'environnement. Le PDM a ainsi des incidences positives sur les émissions de GES, grâce à un report modal significatif. De ce fait, 33 fiches-actions engendrent des impacts positifs :

- 6 fiches-actions à impact positif fort ;
- 6 fiches-actions à impact positif significatif ;
- 7 fiches-actions à impact positif modéré ;
- 14 fiches-actions à impact positif négligeable ou à démontrer.

Cela représente 75% des fiches-actions du PDM.

Cependant, le développement d'une offre de transports collectifs plus conséquente pourrait dans un premier temps induire une augmentation des émissions de GES qui se cumuleraient avec celles existantes. Cette augmentation reste temporaire, et est vouée à diminuer par le basculement progressif des changements de comportement, de la voiture personnelle vers les transports collectifs ou modes doux et par la décarbonation du réseau de transport collectif. À horizon du PDM, ce report modal entrainera une diminution globale des émissions de GES.

Par ailleurs, une consommation d'énergie sera à constater par le développement d'infrastructures cyclables ou parcs relais (éclairages des équipements), le développement de bornes électriques ou encore l'évolution des motorisations.

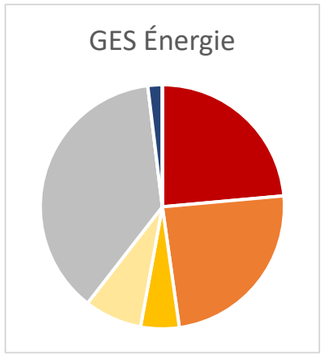


Figure 18 : Répartition des impacts recensés du PDM par niveau d'impact sur les consommations d'énergie et les émissions de GES

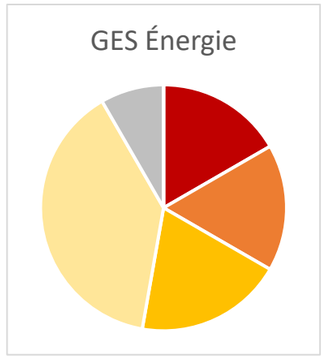


Figure 19 : Répartition du bilan environnemental des fiches-actions par niveau d'impact au regard de leurs impacts sur les consommations d'énergie et les émissions de GES

Tableau 39 : Fiches-actions ayant les impacts positifs les plus forts sur les consommations d'énergie et les émissions de GES

Fiches-actions		Levier	Effet	Niveau de l'impact
Axe 2 – Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers				
A1	Travailler sur les réseaux et les continuités des cheminements piétons	Développement des espaces piétons ou à priorité piétonne	Report modal vers le vélo ou la marche	16
A2	Étude d'un schéma directeur d'itinéraires cyclables et construction d'un réseau structuré d'aménagements cyclables	Développement et requalification des infrastructures cyclables	Report modal vers le vélo ou la marche	16
		Gestion et réglementation des circulations et du stationnement	Report modal vers le vélo ou la marche	12
		Réalisation d'infrastructures diverses	Report modal vers le vélo ou la marche	16
B1	Pacifier l'espace public à une large échelle pour sécuriser les autres modes	Développement des espaces piétons ou à priorité piétonne	Report modal vers le vélo ou la marche	16
B2	Déployer une offre de stationnement	Développement et requalification des infrastructures cyclables	Report modal vers le vélo ou la marche	16
		Développement de la multimodalité et de l'intermodalité	Report modal vers le vélo ou la marche	16
			Report modal vers les TC	12
		Gestion et organisation spatiale de l'offre de stationnement	Report modal vers le vélo ou la marche	16

AR Prefecture
006-200039315-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Fiches-actions		Levier	Effet	Niveau de l'impact
B3	Développer une politique cyclable globale en faveur du vélo électrique : poursuivre les dynamiques engagées d'aide à l'achat	Financement et acquisition	Report modal vers le vélo ou la marche	16
B4	Développer une politique cyclable globale en faveur du vélo électrique : étendre le service PALM VELO	Financement et acquisition	Report modal vers le vélo ou la marche	16
B5	Organiser des actions de promotion du vélo : communication, événementiel, savoir-rouler, etc.	Animation/promotion de la politique de mobilité	Report modal vers les TC	9
			Report modal vers le vélo ou la marche	12
C1	Améliorer les perméabilités pour les modes actifs des infrastructures voies ferrées et autoroute	Aménagement de la voirie / aménagements urbains	Report modal vers le vélo ou la marche	16
		Développement et requalification des infrastructures ferroviaires	Report modal vers le vélo ou la marche	16
		Lien transport-urbanisme-habitat	Report modal vers le vélo ou la marche	16
D2	Repenser la politique de stationnement en rationalisant l'offre sur voirie dans les centres villes, et en gérant l'offre pour les deux-roues motorisés	Gestion et réglementation des circulations et du stationnement	Report modal vers les TC	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
		Gestion et organisation spatiale de l'offre de stationnement	Report modal vers les TC	12
			Développement des véhicules "propres" ou à faible impact pour le transport de personnes	9
		Contrôle et verbalisation	Report modal vers le vélo ou la marche	12
			Report modal vers les TC	9
D3	Réaménager le littoral en rationalisant la place de la voiture au profit des modes doux : poursuivre le projet Bocca Cabana	Aménagement de la voirie / aménagements urbains	Report modal vers le vélo ou la marche	16
		Lien transport-urbanisme-habitat	Report modal vers le vélo ou la marche	16
D4	Requalifier et réaménager certains axes urbains qui supportent des niveaux de trafics importants et créent des fractures pour les dynamiques urbaines	Aménagement de la voirie / aménagements urbains	Report modal vers les TC	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
			Report modal vers les TC	12
			Développement des véhicules "propres" ou à faible impact pour le transport de personnes	9
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
		Développement de la multimodalité et de l'intermodalité	Report modal vers le vélo ou la marche	16
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
E1	Réaliser des campagnes de sensibilisation à la circulation des cycles et des deux-roues motorisés, ainsi qu'au partage de voirie et au savoir vivre	Citoyen acteur (implication des usagers)	Report modal vers les TC	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
G	Améliorer la logistique urbaine pour réduire son impact sur la vie des habitants tout en la légitimant comme une activité essentielle	Gestion et réglementation des circulations et du stationnement	Report modal vers des véhicules propres pour le fret	9
		Évolution de la logistique urbaine	Report modal vers des véhicules propres pour le fret	9
		Nouvelle économie, nouveaux services	Report modal vers les TC	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
		Lien transport-urbanisme-habitat	Évitement de déplacements individuels motorisés (mobilité inversé)	16
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
Axe 3 – Un territoire connecté et décarboné : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable				
A3	Poursuivre le développement du réseau WiiiZ en continuant l'augmentation progressive du nombre de bornes	Lien transport-urbanisme-habitat[3]	Développement des véhicules "propres" ou à faible impact pour le transport de personnes	9
A5	Véhicules autonomes : tester une nouvelle offre adaptée aux zones peu denses et aux quartiers les moins desservis	Planification et programmation des mobilités	Report modal vers les TC	12
B2	Accompagner les entreprises et administrations pour encourager une mobilité plus durable des salariés et visiteurs	Conseil en mobilité individualisée / collectif (PDM)	Report modal vers les TC	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
			Évitement de déplacements individuels motorisés (mobilité inversé)	16
			Développement des véhicules "propres" ou à faible impact	9

[3] [3] Impact à modérer au regard de la labélisation EHVE de fourniture d'électricité des bornes.

AR Prefecture
006-200039215-20220630-DELIBERATION1_PF
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Fiches-actions		Levier	Effet	Niveau de l'impact
			pour le transport de personnes	
B4	Accompagner la réalisation des Plans Mobilité Scolaires et réaliser des actions pédagogiques dans les écoles pour promouvoir les mobilités douces	Conseil en mobilité individualisée / collectif (PDM)	Report modal vers les TC	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
			Évitement de déplacements individuels motorisés (mobilité inversé)	16
C	Expérimenter l'innovation au service de l'adaptabilité estivale et événementielle pour que le territoire reste agréable en été	Développement des espaces piétons ou à priorité piétonne	Report modal vers le vélo ou la marche	16
			Report modal vers les TC	12
		Extensions / renforcement / redéploiement du réseau TC	Report modal vers les TC	12
D	Expérimenter pour une logistique urbaine moins impactante	Nouvelle économie, nouveaux services	Report modal vers les TC	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
		Lien transport-urbanisme-habitat	Évitement de déplacements individuels motorisés (mobilité inversé)	16
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
		Évolution des motorisations	Report modal vers des véhicules propres pour le fret	9
Axe 1 – Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire				
A1	Créer un schéma d'accessibilité coordonné	Planification et programmation des mobilités	Report modal vers les TC	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
A2	Améliorer la desserte et la compétitivité des liaisons du réseau ferré pour faire face à la voiture	Gouvernance de la mobilité (relations inter-AOM et inter-services)	Report modal vers les TC	12
B1	Travailler sur les horaires permettant l'intermodalité (Train/Palm Bus, TER/TGV, Train/TAD, etc.)	Gestion de la temporalité des déplacements	Report modal vers les TC	12
		Développement de la multimodalité et de l'intermodalité	Report modal vers les TC	12
B2	Renforcer les pôles existants et créer des DIVAT notamment sur l'axe Cannes - Grasses	Création / amélioration de PEM	Report modal vers les TC	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
			Évitement de déplacements individuels motorisés (mobilité inversé)	16
C2	Proposer une hiérarchisation du réseau et y associer des principes d'aménagement	Développement de la multimodalité et de l'intermodalité	Report modal vers le vélo ou la marche	16
D1	Améliorer le fonctionnement du réseau Palm Bus par le biais de diverses sous-actions	Extensions / renforcement / redéploiement du réseau TC	Report modal vers les TC	12
		Maintien et renfort de l'attractivité du réseau TC	Report modal vers les TC	12
		Lien transport-urbanisme-habitat	Report modal vers les TC	12
D2	Poursuivre le développement du Palm Express comme structure du réseau par le prolongement du TCSP	Extensions / renforcement / redéploiement du réseau TC	Report modal vers les TC	12
		Lien transport-urbanisme-habitat	Report modal vers les TC	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
		Gouvernance de la mobilité (relations inter-AOM et inter-services)	Report modal vers les TC	12
D3	Poursuivre le développement du Palm Express comme structure du réseau : par la réalisation des P+R et l'amélioration du rabattement VP	Maintien et renfort de l'attractivité du réseau TC	Report modal vers les TC	12
E2	Ouvrir la réflexion sur le ratio de nombre de stationnements par nouveau logement créé dans le PLU en centre-ville et proche des zones bien desservies par les transports en commun	Gestion et réglementation des circulations et du stationnement	Report modal vers les TC	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
			Évitement de déplacements individuels motorisés (mobilité inversé)	16
H	Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus et de la nouvelle flotte	Accessibilité PMR voirie et TC	Report modal vers les TC	12

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION81-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Zoom sur l'action « transformer la flotte TC vers des motorisations alternatives » : estimation des gains de CO^2 lié à la décarbonation du réseau de transport collectif.

Ratios		kg eCO_2 / km
Diesel Euro VI	sortie de véhicule	1,088
Diesel Euro VI	puits à la roue	1,3545
Elec à batterie	sortie de véhicule	0
Elec à batterie	puits à la roue	0,088

	Année type **Sans bus électrique**	Année 2021 **6 bus électriques en service mi-avril**	Année 2032 **fin du PDM avec 100% de la flotte en électrique « vert »**
Km total	**4 521 117 km**	**4 521 117 km**	**4 800 000 km***
			Prend en compte évolution offre PDM
Dont diesel	**4 521 117 km**	**4 311 503 km**	**0 km**
Dont électrique	**0 km**	**209 614 km**	**4 521 117 km**

Emissions CO^2

Sortie de véhicule	Tonnes eCO_2	Tonnes eCO_2	Tonnes eCO_2
Bus diesel	4 919	4 691	0
Bus électrique	0	0	0
Somme	**4 919**	**4 691**	**0**
Puits à la roue	Tonnes eCO2	Tonnes eCO2	Tonnes eCO2
Bus diesel	6 124	5 840	0
Bus électrique	0	18	429
Somme	**6 124**	**5 858**	**5 749**

Evolution /Année type	*En %*	*évolution absolue t. eCO2 / an*
Sortie de véhicule	**- 100%**	**- 4 919**
Puits à la rue	**- 93%**	**- 5 695**

AR Prefecture
006-200039215-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Tableau 40 : Fiches-actions ayant les impacts négatifs potentiels les plus forts sur les consommations d'énergie et les émissions de GES

Fiches-actions		Levier	Effet	Niveau de l'impact
Axe 2 – Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers				
A2	Étude d'un schéma directeur d'itinéraires cyclables et construction d'un réseau structuré d'aménagements cyclables	Développement et requalification des infrastructures cyclables	Nouveaux besoins en électricité (éclairage, véhicules électriques, …)	-6
Axe 3 – Un territoire connecté et décarboné : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable				
A3	Poursuivre le développement du réseau WiiiZ en continuant l'augmentation progressive du nombre de bornes	Lien transport-urbanisme-habitat	Nouveaux besoins en électricité (éclairage, véhicules électriques, …)	-8
D	Expérimenter pour une logistique urbaine moins impactante	Évolution des motorisations	Nouveaux besoins en électricité (éclairage, véhicules électriques, …)	-6

4.2.1 *Mesures prises pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs résiduels potentiels du PDM sur les consommations d'énergies et les émissions de GES*

L'essentiel des impacts négatifs en matière d'énergie-climat est lié à la création de nouvelles infrastructures de voirie et au déploiement de solutions de mobilité électrique. Il s'agit donc plutôt d'impacts potentiellement négatifs en matière de consommations d'énergies.
Ces consommations d'énergie supplémentaires pourront être limité par :

- La mise en place d'un système d'éclairage adapté selon les heures de pointes de fréquentation avec interruption la nuit,
- L'implantation de panneau solaire au droit des nouveaux éclairages électriques,
- Le choix d'un éclairage des candélabres et mats extérieurs par des ampoules LED de puissance 2 700 K à 3 000 K maximum, avec une orientation d'éclairage vers le bas et un angle inférieur à 90° au droit de la source lumineuse. La densité minimale de candélabre rapportée au mètre linéaire sera recherchée.

À noter, toute nouvelle installation de bornes électriques fera l'objet d'une étude de faisabilité incluant l'étude d'une alimentation photovoltaïque.

Sur le plan des émissions de GES, l'évaluation environnementale ne fait pas apparaitre à ce stade d'impacts négatifs clairs ou du moins significatifs. Les évolutions de parcours automobiles, liés à des changements de partage modal des voies ainsi qu'à des modifications de plans de circulation, peuvent amener à allonger les parcours et ainsi à engendrer des consommations de carburant supplémentaires. Ce risque est jugé très marginal dans le cas du PDM. En effet, il sera plus considéré comme un levier de report modal à long terme ou du moins comme un risque peu évident à mesurer, t'nt l'allongement d'un parcours en voiture peut être « compensé » par une meilleure fluidité de ce parcours et donc par une réduction de la consommation d'un véhicule.

4.2.2 *Indicateurs de suivi*

DÉNOMINATION DE L'INDICATEUR	DÉTAILS DES DONNÉES ET DÉTENTEURS
• Consommation d'énergie de l'éclairage public • Puissance consommée par la recharge des véhicules électriques • Part de la puissance consommée par la rechargé des véhicules électriques par une source photovoltaïque • Evolution des distances moyennes parcourues en voiture pour les déplacements quotidiens • Evolution de la motorisation et du taux de motorisation des individus	• Collectivités locales • CACPL

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

4.3 Analyse des impacts du PDM sur les nuisances sonores

La réduction du trafic, notamment sur les secteurs les plus denses (axes congestionnés, axes sur lesquels le PPBE ne peut agir) afin de limiter le bruit induit, et le renforcement des zones calmes, constituent des enjeux issus du diagnostic environnemental. En raison des nombreuses infrastructures de transports sur le territoire de la CACPL, la part des transports dans les nuisances sonores est importante. Les niveaux de gênes les plus conséquents sont constatés à proximité des réseaux routiers structurants, où les nuisances sonores sont encore plus fortes et plus soutenues.

La perception du bruit est subjective. La tolérance au bruit varie d'un individu à l'autre en fonction de son intensité et de sa nature (source : Les nuisances liées au trafic routier (bruit, pollution de l'air et insécurité) : de la gêne à la perception du risque sanitaire sous l'angle des inégalités sociales - Sarah Mahdjoub-Assaad, 2018).

La gêne et la perturbation du sommeil sont considérées comme les effets les plus importants du bruit. Selon les recommandations de l'OMS, entre 30 et 40 dB(A), le bruit commence à avoir un impact notamment de nuit, entraînant des mouvements corporels, un certain éveil, une excitation, une perturbation sur le sommeil mais jusque-là les effets semblent rester modestes. Pour réduire les nuisances sonores, plusieurs actions peuvent être menées, avec entre autres :

- Des actions de modération des vitesses, limitant le bruit du moteur et le bruit de roulement. Comme le montre le tableau ci-après, la baisse de vitesses permet de réduire le bruit des véhicules motorisés.
- Des actions sur le trafic routier, en développant le report modal, le covoiturage ou encore en réorganisant le flux d'axes de circulation.
- Des actions sur la place de la voiture, en réduisant physiquement la place de la voiture (réduction de l'offre de stationnement, mise en sens unique d'une voie, …).
- Des actions visant à développement les véhicules silencieux (vélos, bus, voitures électriques).

Tableau 41 : Extrait de la publication "Des solutions pour prévenir et lutter contre le bruit" - Source : BruitParif

Réduction de vitesse	Réduction de bruit en dB(A) pour les véhicules légers	Réduction de bruit en dB(A) pour les poids lourds
de 130 à 120 km/h	1,0	--
de 120 à 110 km/h	1,1	--
de 110 à 100 km/h	1,2	--
de 100 à 90 km/h	1,3	1
de 90 à 80 km/h	1,5	1,1
de 80 à 70 km/h	1,7	1,2
de 70 à 60 km/h	1,9	1,4
de 60 à 50 km/h	2,3	1,7
de 50 à 40 km/h	2,8	2,1
de 40 à 30 km/h	3,6	2,7

Les actions portées par le PDM de la CACPL portent sur l'ensemble des leviers cités précédemment pour réduire les nuisances sonores. Le PDM pourrait permettre une baisse significative du trafic routier et un apaisement des vitesses, pour in fine réduire le bruit. Il s'appuie également sur des mesures favorables à la réduction de la place de la voiture et au développement des véhicules électriques.
En effet, 35 fiches-actions engendrent des impacts positifs sur les nuisances sonores :

- 1 fiche-action à impact positif fort ;
- 3 fiches-actions à impact positif significatif ;
- 12 fiches-actions à impact positif modéré ;
- 19 fiches-actions à impact positif négligeable ou à démontrer.

Cela représente 79% des fiches-actions du PDM.

À l'inverse, le développement de lignes de transports collectifs et les conséquences de certaines déviations/réorganisations de flux (nouveau maillage du réseau urbain, développement du covoiturage, …) entraineront une augmentation de la circulation, des transports en commun notamment, sur certaines voies. De ce fait, aux émissions sonores actuelles, s'ajouteront celles émises par le trafic supplémentaire.
Néanmoins, ces mesures visent à fluidifier les circulations et joueront un rôle dans la réduction des nuisances sonores.

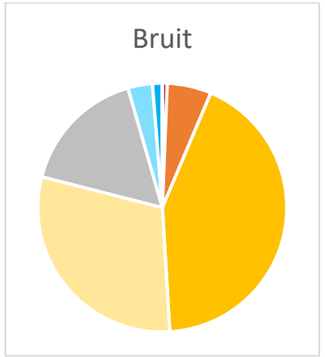


Figure 20 : Répartition des impacts recensés du PDM par niveau d'impact sur les nuisances sonores

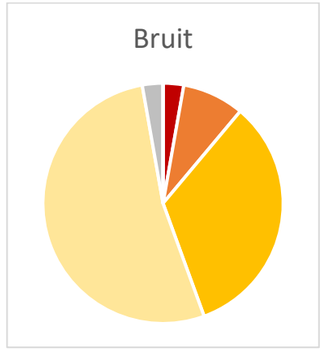


Figure 21 : Répartition du bilan environnemental des fiches-actions par niveau d'impact au regard de leurs impacts sur les nuisances sonores

Tableau 42 : Fiches-actions ayant les impacts positifs les plus forts sur les nuisances sonores

Fiches-actions		Levier	Effet	Niveau de l'impact
Axe 2 – Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers				
B1	Pacifier l'espace public à une large échelle pour sécuriser les autres modes	Développement des espaces piétons ou à priorité piétonne	Réduction de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	12
			Réduction locale du trafic par déviation	12

AR Prefecture
006-200039315-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Fiches-actions		Levier	Effet	Niveau de l'impact
			partielle ou totale de flux	
B2	Déployer une offre de stationnement	Développement et requalification des infrastructures cyclables	Réduction de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	12
D2	Repenser la politique de stationnement en rationalisant l'offre sur voirie dans les centres villes, et en gérant l'offre pour les deux-roues motorisés	Gestion et réglementation des circulations et du stationnement	Réduction locale du trafic par déviation partielle ou totale de flux	12
		Gestion et organisation spatiale de l'offre de stationnement	Réduction de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	12
D4	Requalifier et réaménager certains axes urbains qui supportent des niveaux de trafics importants et créent des fractures pour les dynamiques urbaines	Aménagement de la voirie / aménagements urbains	Réduction locale du trafic par déviation partielle ou totale de flux	12
		Développement de la multimodalité et de l'intermodalité	Réduction locale du trafic par déviation partielle ou totale de flux	12
Axe 3 – Un territoire connecté et décarboné : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable				
A1	Expérimenter de nouveaux types de stationnement (parking connectés, parkings partagés, information à message variable etc.) pour un gain de place	Gestion et organisation spatiale de l'offre de stationnement	Réduction locale du trafic par déviation partielle ou totale de flux	12
Axe 1 – Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire				
C1	Créer la bretelle de Tourrades vers l'A8	Réalisation d'infrastructures diverses	Réduction locale du trafic par déviation partielle ou totale de flux	12
F	Donner une cohérence globale à la logistique en la rendant lisible	Gestion de la temporalité des déplacements	Réduction généralisée du trafic par déviation de flux à grande échelle	16

Tableau 43 :Fiches-actions ayant les impacts négatifs potentiels les plus forts sur les nuisances sonores

Fiches-actions		Levier	Effet	Niveau de l'impact
Axe 2 – Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers				
B1	Pacifier l'espace public à une large échelle pour sécuriser les autres modes	Développement des espaces piétons ou à priorité piétonne	Augmentation localisée du trafic par report de flux	-3
D2	Repenser la politique de stationnement en rationalisant l'offre sur voirie dans les centres villes, et en gérant l'offre pour les deux-roues motorisés	Gestion et réglementation des circulations et du stationnement	Augmentation localisée du trafic par report de flux	-3
		Gestion et organisation spatiale de l'offre de stationnement	Augmentation de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	-4
Axe 1 – Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire				
C1	Créer la bretelle de Tourrades vers l'A8	Réalisation d'infrastructures diverses	Augmentation de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	-8
D1	Améliorer le fonctionnement du réseau Palm Bus par le biais de diverses sous-actions	Extensions / renforcement / redéploiement du réseau TC	Augmentation localisée du trafic par report de flux	-3
			Mise en circulation de véhicules lourds	-3

4.3.1 Mesures prises pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs résiduels potentiels du PDM sur les nuisances sonores

Les phénomènes d'augmentation des nuisances sonores localisés liés à des reports de trafic (conséquence de réaménagements d'axes et d'évolution des parcours automobiles) feront l'objet d'un suivi associé aux mesures prises en matière de qualité de l'air inscrite dans le présent rapport d'évaluation environnementale. Des campagnes de mesures acoustiques accompagneront donc les campagnes de mesures du trafic et de qualité de l'air au sein de périmètres ou le long d'axes susceptibles de connaitre des phénomènes de report de trafic en lien avec une évolution du partage modal des axes.

Pour ce qui est des nuisances sonores liées à la création de nouvelles infrastructures routières ainsi qu'au déploiement de transports en communs « bruyants », le PDM ne prévoit pas à ce stade de mesures d'évitement, de réduction ou de compensation.
La création de la bretelle de Tourrades est un projet dont le processus d'autorisation devra en lui-même intégrer des mesures sur le plan acoustique, en cas de population exposée. Constitutif du réseau routier magistral, il est également soumis au PPBE.
Pour les nuisances liées aux bus, la dynamique de décarbonation engagée et renforcée par le PDM sera en mesure à terme de proposer des solutions moins impactantes, grâce au déploiement de technologies non thermiques plus silencieuses.

4.3.2 Indicateurs de suivi

DÉNOMINATION DE L'INDICATEUR	DÉTAILS DES DONNÉES ET DÉTENTEURS
• Évolution du trafic routier sur les axes • Nombre d'habitants exposés à des dépassements de seuils de bruit sur 24 h et en période nocturne • Nombre de points noirs de bruit	• Comptages routiers, CACPL, Département • Mise à jour des cartes de bruit stratégiques pour le PPBE, CACPL, Département

AR Prefecture
006-200039215-20220630-DELIBERATION1_PE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

4.4 Analyse des impacts du PDM sur la consommation d'espace

La maîtrise des limites d'urbanisation est un des enjeux majeurs du territoire de la CACPL.
En raison du rééquilibrage de l'espace déjà artificialisé pour les modes doux et les transports en commun, le PDM n'est pas à l'origine d'une consommation d'espace significative.

2 fiches-actions engendrent des impacts positifs, il s'agit uniquement d'impact positif négligeable ou à démontrer. Cela représente seulement 4,5% des fiches-actions du PDM.
En requalifiant les aménagements existants, le PDM a un impact positif sur la consommation d'espace. En effet, une meilleure gestion de l'espace se traduit par exemple par la redéfinition des places de stationnement au profit d'axe cyclable, la mutualisation de l'offre de stationnement ou encore la maîtrise de la consommation d'espace de la desserte des extensions urbaines.

Les seuls impacts négatifs recensés dans le PDM en matière de consommation d'espace sont liés aux aménagements d'infrastructures/équipements cyclables pour lesquels les proportions d'espaces consommées ne sont pas encore estimées. Les impacts négatifs sont également liés au développement de l'offre de stationnement d'aires de covoiturage, et enfin la création de la bretelle de Tourrades.

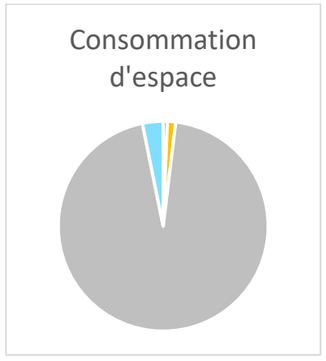


Figure 22 : Répartition des impacts recensés du PDM par niveau d'impact sur la consommation d'espace

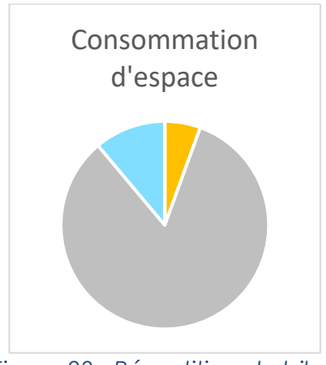


Figure 23 : Répartition du bilan environnemental des fiches-actions par niveau d'impact au regard de leurs impacts sur la consommation d'espace

Tableau 44 :Fiches-actions ayant les impacts positifs les plus forts sur la consommation d'espace

Fiches-actions		Levier	Effet	Niveau de l'impact
Axe 2 – Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers				
A2	Étude d'un schéma directeur d'itinéraires cyclables et construction d'un réseau structuré d'aménagements cyclables	Développement et requalification des infrastructures cyclables	Amélioration de la qualité des espaces urbains et des paysages	2
B2	Déployer une offre de stationnement	Développement et requalification des infrastructures cyclables	Amélioration de la qualité des espaces urbains et des paysages	6

Fiches-actions		Levier	Effet	Niveau de l'impact
C1	Améliorer les perméabilités pour les modes actifs des infrastructures voies ferrées et autoroute	Aménagement de la voirie / aménagements urbains	Amélioration de la qualité des espaces urbains et des paysages	2

Tableau 45 : Fiches-actions ayant les impacts négatifs potentiels les plus forts sur la consommation d'espace

Fiches-actions		Levier	Effet	Niveau de l'impact
Axe 2 – Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers				
A2	Étude d'un schéma directeur d'itinéraires cyclables et construction d'un réseau structuré d'aménagements cyclables	Développement et requalification des infrastructures cyclables	Consommation d'espace naturel ou agricole	-2
		Réalisation d'infrastructures diverses	Consommation d'espace naturel ou agricole	-2
D3	Réaménager le littoral en rationalisant la place de la voiture au profit des modes doux : poursuivre le projet Bocca Cabana	Aménagement de la voirie / aménagements urbains	Consommation d'espace naturel ou agricole	-4
Axe 3 – Un territoire connecté et décarboné : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable				
A2	Développer une politique de covoiturage sur le territoire	Gestion et organisation spatiale de l'offre de stationnement	Consommation d'espace naturel ou agricole	-4
Axe 1 – Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire				
C1	Créer la bretelle de Tourrades vers l'A8	Réalisation d'infrastructures diverses	Consommation d'espace naturel ou agricole	-4

4.4.1 Mesures prises pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs résiduels potentiels du PDM sur la consommation d'espace

Le PDM s'inscrit dans une logique de renouvellement des espaces de mobilité existants. Les risques de consommation d'espace sont réduits. En matière d'aménagements cyclables, le PDM de la CACPL vise à favoriser le renforcement des modes alternatifs dans les espaces existants, limitant ainsi la consommation d'espace naturels ou agricoles. Au-delà des aménagements linéaires au sol de type voie verte, une attention particulière sera à porter que la création d'ouvrages de franchissements de reliefs (vallées), ouvrages souvent impératifs pour la continuité cyclable et pour générer des usagers. Cet aspect reste néanmoins plus important en matière de paysages voire de biodiversité.

Pour limiter les impacts de l'augmentation ou de l'évolution de l'offre de stationnement, en particulier pour les besoins d'intermodalité, il conviendra de privilégier le développement des aires de stationnement dans le tissu urbain existant après requalification de ce dernier, et de privilégier le développement selon une logique de mutualisation avec les besoins environnants. Dans la

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

mesure ou une nouvelle offre de stationnement serait responsable d'une consommation d'espace nature ou agricole, une stratégie compensatoire sera recherchée. Elle consistera à développer de nouveaux espaces de pleine terre recouvrant des fonctionnalités écologiques ou agricoles, notamment dans le cadre d'actions portées par le PDM (par exemple des requalifications de voiries).

La création de la bretelle de Tourrades peut être considérée comme une source de consommation d'espace. Néanmoins, le caractère aérien dominant de l'ouvrage, ainsi que son implantation au droit d'espaces à très faible qualité écologique (absence de qualité agronomique estimée), permettent de qualifier l'impact en matière de consommation d'espace comme très modeste. Là encore, l'impact est plus d'ordre paysager.

4.4.2 Indicateurs de suivi

DÉNOMINATION DE L'INDICATEUR	DÉTAILS DES DONNÉES ET DÉTENTEURS
• Évolution des surfaces occupées et consommées (par nature des espaces consommés) par des infrastructures dédiées aux déplacements et au stationnement	• Collectivités locales
• Surfaces d'espaces publics déminéralisées avec focus sur les espaces dédiées aux déplacements (chaussées et trottoirs)	• Collectivités locales

4.5 Analyse des impacts du PDM sur le paysage

Un enjeu majeur identifié sur le territoire de la CACPL est la préservation et la mise en valeur du paysage et du patrimoine. Le lien transports-paysages est évident, tant les infrastructures de déplacement occupent l'espace, mais le PDM est un outil limité pour s'attaquer frontalement à cette problématique. De ce fait, seules 12 fiches-actions engendrent des impacts positifs :

- 1 fiche-action à impact positif modéré ;
- 11 fiches-actions à impact positif négligeable ou à démontrer.

Cela représente 27% des fiches-actions du PDM.

L'impact des actions du PDM sur le paysage est majoritairement indirect, et souvent subjectif puisque soumis à la perception des habitants des modifications du partage de l'espace et de l'usage des transports.

Une requalification de l'espace public par la réorganisation des circulations en faveur des modes doux et la réduction de la place de la voiture donnent la possibilité de réaménager l'espace plus qualitativement, de mettre en valeur le patrimoine alentour et de valoriser le cadre de vie des riverains. En ce sens, la découverte et l'appropriation des paysages du territoire pourront être attendus à travers les actions en faveur des modes doux de l'axe 1.
Le PDM participera à la mise en valeur du paysage et du patrimoine en favorisant une meilleure articulation des politiques urbaines et des transports en évitant notamment le mitage urbain.

Enfin, les impacts négatifs sur le paysage peuvent également être liés au développement des équipements d'éclairage de l'espace public, ainsi que sur la création d'ouvrages de franchissement de barrières naturelles. Une réflexion sur l'impact paysager des candélabres et de l'éclairage devra être réalisée.

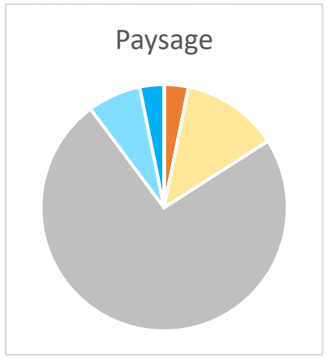


Figure 24 : Répartition des impacts recensés du PDM par niveau d'impact sur les paysages

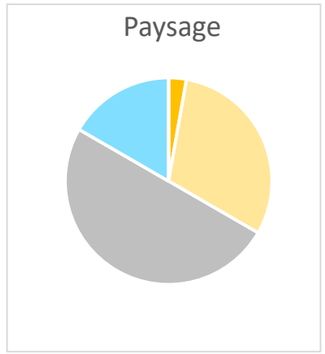


Figure 25 : Répartition du bilan environnemental des fiches-actions par niveau d'impact au regard de leurs impacts sur les paysages

Tableau 46 : Fiches-actions ayant les impacts positifs les plus forts sur les paysages

Fiches-actions		Levier	Effet	Niveau de l'impact
Axe 2 – Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers				
A1	Travailler sur les réseaux et les continuités des cheminements piétons	Développement des espaces piétons ou à priorité piétonne	Amélioration de la qualité des espaces urbains et des paysages	9
B1	Pacifier l'espace public à une large échelle pour sécuriser les autres modes	Développement des espaces piétons ou à priorité piétonne	Réduction de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	12
B2	Déployer une offre de stationnement	Développement et requalification des infrastructures cyclables	Amélioration de la qualité des espaces urbains et des paysages	9
			Réduction de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	12
D2	Repenser la politique de stationnement en rationalisant l'offre sur voirie dans les centres villes, et en gérant l'offre pour les deux-roues motorisés	Gestion et organisation spatiale de l'offre de stationnement	Réduction de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	12
D4	Requalifier et réaménager certains axes urbains qui supportent des niveaux de trafics importants et créent des	Aménagement de la voirie / aménagements urbains	Amélioration de la qualité des espaces urbains et des paysages	3

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1_PE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Fiches-actions		Levier	Effet	Niveau de l'impact
	fractures pour les dynamiques urbaines			

Tableau 47 : Fiches-actions ayant les impacts négatifs potentiels les plus forts sur les paysages

Fiches-actions		Levier	Effet	Niveau de l'impact
Axe 3 – Un territoire connecté et décarboné : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable				
A2	Développer une politique de covoiturage sur le territoire	Gestion et organisation spatiale de l'offre de stationnement	Augmentation de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	-4
A3	Poursuivre le développement du réseau WiiiZ en continuant l'augmentation progressive du nombre de bornes	Lien transport-urbanisme-habitat	Nouveaux besoins en électricité (éclairage, véhicules électriques, …)	-4
D	Expérimenter pour une logistique urbaine moins impactante	Évolution des motorisations	Nouveaux besoins en électricité (éclairage, véhicules électriques, …)	-2
Axe 1 – Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire				
C1	Créer la bretelle de Tourrades vers l'A8	Réalisation d'infrastructures diverses	Augmentation de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	-8

4.5.1 Mesures prises pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs résiduels potentiels du PDM sur les paysages

La maîtrise de l'impact potentiellement négatif (mais aussi positif) du PDM sur le paysage et le patrimoine est lié à l'attention qui sera accordée ou non à l'intégration des nouveaux projets lors de leur conception. Lors de la conception de chaque projet, tels que l'intégration des équipements des nouvelles offres de stationnement (covoiturage, vélo, …), une attention particulière devra être apporté à l'intégration paysagère des projets et aux co-visibilités avec le patrimoine existant, pour ne pas être source d'impacts visuels négatifs. Pour éviter les impacts négatifs, le principe de mutualisation reste primordial.

A plus long terme, la constitution d'un guide d'intégration paysagère des infrastructures de déplacement pourra être élaboré. En attendant, l'évaluation environnementale insiste sur la nécessité de systématiser la présence d'un paysagiste dans les études de conception des ouvrages relatifs aux besoins de mobilité, sauf pour l'installation de solutions de stationnements vélos type arceaux ou pour les bornes RIVE. La présence d'un écologue associée au paysagiste est souhaitable, même pour intervenir un milieu urbain, afin de révéler certains potentiels écologiques ou a minima d'assurer des mesures de préservation de la biodiversité.

Pour ce qui est de la création de la bretelle de Tourrades vers l'A8, la qualité architecturale (volumes, textures, couleurs, matériaux, …) de cette superstructure devra être renforcée. L'intégration paysagère de l'ouvrage, dans un contexte dégradé, devra également être pensée comme un levier de requalification. La stratégie d'intégration paysagère de l'ouvrage est liée au projet en lui-même. Le PDM ne saurait s'y substituer sur ce plan.

4.5.2 Indicateurs de suivi

DÉNOMINATION DE L'INDICATEUR	DÉTAILS DES DONNÉES ET DÉTENTEURS
• Suivi du linéaire (en m ou km) de voiries ayant bénéficié d'une requalification paysagère totale ou partielle	• Collectivités locales

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1_PE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

4.6 Analyse des impacts du PDM sur la biodiversité

L'état initial de l'environnement a identifié la préservation des zones d'intérêts écologiques majeurs sur le territoire de la CACPL comme un enjeu important, avec une forte attention accordée à la trame verte et bleue et aux zones de réservoirs de biodiversité. En effet, la pression foncière sur le périmètre exerce une pression importante sur les espaces naturels de la CACPL, pouvant entrainant des effets de mitage et de fragmentation.

Les principales menaces sur les milieux naturels du territoire et sur la faune proviennent de l'urbanisation du territoire. Ainsi, en limitant l'étalement urbain et l'espace dédié aux voitures, le PDM a une action positive sur la biodiversité.

Le développement des modes doux (marche et vélo) et des transports collectifs permet, par un report modal, de limiter les nuisances sur la faune sur le territoire de la CACPL.
30 fiches-actions engendrent des impacts positifs :

- 4 fiches-actions à impact positif modéré ;
- 26 fiches-actions à impact positif négligeable ou à démontrer.

Cela représente 68% des fiches-actions du PDM.

Le développement des transports collectifs ou la réalisation de pistes cyclables, s'ils ne sont pas encadrés et réfléchis, peuvent néanmoins détruire en partie, ou du moins perturber, des espaces naturels en zones urbaines ou périurbaines, voire accroître la fragmentation des milieux.

Il existe également un risque de fréquentation accrue des espaces naturels mieux desservis (piétons et cycles) et donc de potentiel dérangement de la faune.

Par ailleurs, il conviendra de prendre en compte l'impact négatif temporaire en phase travaux que peuvent engendrer les nouveaux projets (aménagements urbains, parcs relais, …) et les réaménagements existants. Les perturbations et dérangements de la faune et de la flore locale sont principalement dus aux zones de travaux (base de vie, voies d'accès temporaires, …) plus étendues que les emprises de projet.

Les impacts permanents en phase exploitation concernent les nouveaux projets uniquement, par la destruction des habitats de la faune et de la flore, ainsi que par effet de coupure fragmentant les milieux.

Ces impacts (temporaires ou permanents) sont plus précisément étudiés dans les dossiers réglementaires de type étude d'impact, dossier d'incidence Natura 2000 ou encore dossier loi sur l'eau, qui spécifieront les impacts et mesures à appliquer selon la nature précise du projet, la localisation ou encore la modalité de mise en œuvre.

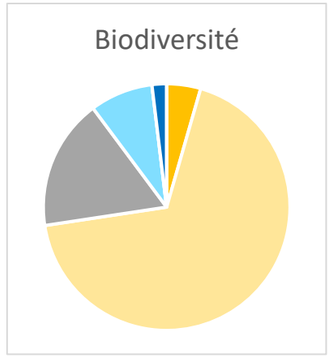


Figure 26 : Répartition des impacts recensés du PDM par niveau d'impact sur la biodiversité

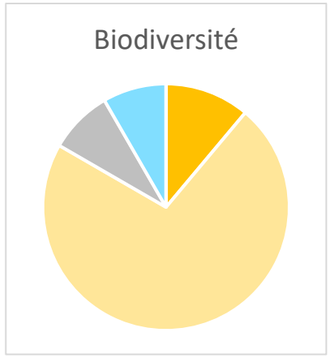


Figure 27 : Répartition du bilan environnemental des fiches-actions par niveau d'impact au regard de leurs impacts sur la biodiversité

Tableau 48 : Fiches-actions ayant les impacts positifs les plus forts sur la biodiversité

Fiches-actions		Levier	Effet	Niveau de l'impact
Axe 2 – Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers				
A1	Travailler sur les réseaux et les continuités des cheminements piétons	Développement des espaces piétons ou à priorité piétonne	Amélioration de la qualité des espaces urbains et des paysages	6
A2	Étude d'un schéma directeur d'itinéraires cyclables et construction d'un réseau structuré d'aménagements cyclables	Développement et requalification des infrastructures cyclables	Amélioration de la qualité environnementale et sanitaire des infrastructures	6
B1	Pacifier l'espace public à une large échelle pour sécuriser les autres modes	Développement des espaces piétons ou à priorité piétonne	Amélioration de la qualité environnementale et sanitaire des infrastructures	6
B2	Déployer une offre de stationnement	Développement et requalification des infrastructures cyclables	Amélioration de la qualité des espaces urbains et des paysages	6
			Amélioration de la qualité environnementale et sanitaire des infrastructures	6
C1	Améliorer les perméabilités pour les modes actifs des infrastructures voies ferrées et autoroute	Aménagement de la voirie / aménagements urbains	Amélioration de la qualité environnementale et sanitaire des infrastructures	6
		Développement et requalification des infrastructures ferroviaires	Amélioration de la qualité environnementale et	6

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Fiches-actions		Levier	Effet	Niveau de l'impact
			sanitaire des infrastructures	

Tableau 49 : Fiches-actions ayant les impacts négatifs potentiels les plus forts sur la biodiversité

Fiches-actions		Levier	Effet	Niveau de l'impact
Axe 3 – Un territoire connecté et décarboné : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable				
A2	Développer une politique de covoiturage sur le territoire	Gestion et organisation spatiale de l'offre de stationnement	Consommation d'espace naturel ou agricole	-4
Axe 1 – Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire				
D3	Poursuivre le développement du Palm Express comme structure du réseau : par la réalisation des P+R et l'amélioration du rabattement VP	Réalisation d'infrastructures diverses	Consommation d'espace naturel ou agricole	-2
C1	Créer la bretelle de Tourrades vers l'A8	Réalisation d'infrastructures diverses	Consommation d'espace naturel ou agricole	-4

4.6.1 *Mesures prises pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs résiduels potentiels du PDM sur la biodiversité*

Afin d'inscrire une stratégie socle d'évitement et de réduction des impacts potentiels du PDM sur la biodiversité, et en l'absence de réels impacts négatifs avérés, il est de :

- Prendre en compte la biodiversité dans l'implantation des futurs projets et leur aménagement paysager.
- Respecter la trame verte et bleue en protégeant les corridors et réservoirs de biodiversité.
- Privilégier les aménagements dans les zones écologiquement « les plus pauvres ».
- Penser les aménagements paysagers accompagnant les projets en faveur de la biodiversité ordinaire / urbaine (abords des sites, murs végétaux, places de stationnement, linéaire végétal de partage de l'espace).
- Limiter la fauche des bas-côtés des voies ou des espaces délaissés et favoriser la « gestion différenciée » des espaces.
- Installer dans les sections sensibles des panneaux avertissant les usagers de la route de traversées possibles d'animaux.
- Sécuriser les nouvelles infrastructures routières en créant des ouvrages de franchissement pour la faune.

4.6.2 *Indicateurs de suivi*

DÉNOMINATION DE L'INDICATEUR	DÉTAILS DES DONNÉES ET DÉTENTEURS
• Suivi de la consommation d'espace en (m² ou ha) due aux nouveaux aménagements réalisés sur des espaces naturels ou agricoles	• Collectivités locales

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERMT5081-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

4.7 Analyse des impacts du PDM sur l'eau

Sur le territoire du PDM de la CACPL, la ressource en eau présente plusieurs enjeux d'un point de vue morphologique et qualitatif (ruissellements et rejets).

9 fiches-actions engendrent des impacts positifs. Il s'agit uniquement d'impacts positifs négligeables ou à démontrer. Cela représente seulement 20% des fiches-actions du PDM.

Les actions ayant un impact positif sur la ressource en eau sont liées à la réduction de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés) et donc in fine à la réduction du trafic routier. Ces actions auront pour conséquence de diminuer les charges polluantes (hydrocarbures, huiles, particules fines, poussières) rejetées dans les milieux naturels depuis les infrastructures routières.

La réduction du trafic routier participe également à diminuer le risque d'accident, et limite ainsi le risque de pollution accidentelle des eaux d'origine routière.

Le report modal et le développement des modes doux (marche et vélo) vise à limiter les rejets de charges polluantes, et ainsi vers un impact moindre sur les eaux superficielles ou souterraines.
De ce fait, avec les 9 fiches-actions à impact positif, le PDM pourrait participer à améliorer la qualité de l'eau sur le territoire.

Par ailleurs, le PDM ne prévoit pas d'intervention ou d'aménagements majeurs en bordure des milieux aquatiques notables du territoire (zones humides par exemple). Les aménagements prévus sur le littoral (aménagements pour les modes doux) se feront en rationalisant les stationnements de véhicules motorisés, permettant d'améliorer la végétalisation du littoral en parallèle. Ainsi, le PDM ne sera pas à l'origine de perturbations des équilibres morphologiques des cours d'eau dans l'aménagement et la modernisation des infrastructures de déplacement.

Certaines actions du PDM de la CACPL sont susceptibles d'impacter la qualité de la ressource en eau, en cause les actions qui prévoient une imperméabilisation des sols (nouvelles voies de circulation routières et cyclables, nouvelle offre de stationnement, lieux d'intermodalité, stationnements de vélos). L'imperméabilisation des sols est à l'origine de :

- Une dégradation de la qualité des eaux, via les émissions de charges polluants des véhicules motorisés et le lessivage de ces dernières vers les milieux aquatiques,
- Une perturbation du régime des eaux en modifiant les infiltrations naturelles.

Des impacts temporaires seront également possibles en phase travaux par la perturbation des écoulements des eaux ou par l'apport de charges polluantes des engins vers le milieu naturel, en cas d'une mauvaise gestion des eaux.

Néanmoins, ces impacts négatifs restent limités puisque l'imperméabilisation des sols a été étudiée pour être minimisée au maximum pendant la conception du plan. De plus, les aménagements sont prévus dans un contexte déjà fortement urbanisé et constituent principalement en la réorganisation de l'espace urbain plus que de la création de nouvelles infrastructures.

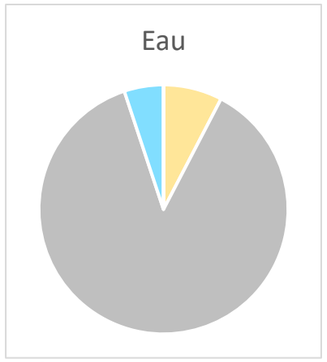


Figure 28 : Répartition des impacts recensés du PDM par niveau d'impact sur l'eau

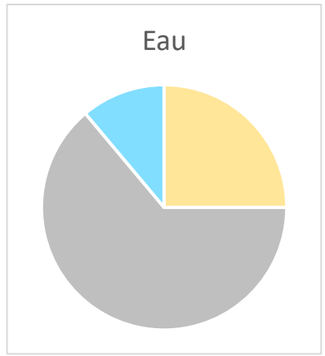


Figure 29 : Répartition du bilan environnemental des fiches-actions par niveau d'impact au regard de leurs impacts sur l'eau

Tableau 50 : Fiches-actions ayant les impacts positifs les plus forts sur l'eau

Fiches-actions		Levier	Effet	Niveau de l'impact
Axe 2 – Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers				
B1	Pacifier l'espace public à une large échelle pour sécuriser les autres modes	Développement des espaces piétons ou à priorité piétonne	Réduction de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	3
B2	Déployer une offre de stationnement	Développement et requalification des infrastructures cyclables	Réduction de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	3
D2	Repenser la politique de stationnement en rationalisant l'offre sur voirie dans les centres villes, et en gérant l'offre pour les deux-roues motorisés	Gestion et organisation spatiale de l'offre de stationnement	Réduction de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	3

Tableau 51 : Fiches-actions ayant les impacts négatifs potentiels les plus forts sur l'eau

Fiches-actions		Levier	Effet	Niveau de l'impact
Axe 2 – Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers				
A2	Étude d'un schéma directeur d'itinéraires cyclables et construction d'un réseau structuré d'aménagements cyclables	Développement et requalification des infrastructures cyclables	Consommation d'espace naturel ou agricole	-2
		Réalisation d'infrastructures diverses	Consommation d'espace naturel ou agricole	-2
Axe 3 – Un territoire connecté et décarboné : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable				

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION81-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Fiches-actions		Levier	Effet	Niveau de l'impact
A2	Développer une politique de covoiturage sur le territoire	Gestion et organisation spatiale de l'offre de stationnement	Augmentation de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	-2
			Consommation d'espace naturel ou agricole	-3
Axe 1 – Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire				
D3	Poursuivre le développement du Palm Express comme structure du réseau : par la réalisation des P+R et l'amélioration du rabattement VP	Réalisation d'infrastructures diverses	Consommation d'espace naturel ou agricole Augmentation de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	-1
C1	Créer la bretelle de Tourrades vers l'A8	Réalisation d'infrastructures diverses	Consommation d'espace naturel ou agricole	-3
			Augmentation de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	-2

4.7.2 Indicateurs de suivi

DÉNOMINATION DE L'INDICATEUR	DÉTAILS DES DONNÉES ET DÉTENTEURS
• Suivi du linéaire (en ml ou km) de voirie perméable • Relevés de la qualité des eaux superficielles et littorales et concentrations en hydrocarbures	• Collectivités locales

4.7.1 Mesures prises pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs résiduels potentiels du PDM sur l'eau

Les documents d'urbanisme prévoient déjà la prise en compte de règles d'assainissement, de ce fait, il conviendra de porter une attention particulière à la gestion des eaux pluviales dans toutes les opérations d'aménagement liées au PDM.

Le réaménagement et la valorisation de structures existantes seront privilégiés à tout nouvel aménagement. En cas d'un nouvel aménagement, des techniques permettant de limiter l'imperméabilisation seront recherchées (matériaux drainants ou absorbants, toitures et parkings végétalisés, …), et des systèmes de récupération et traitement des eaux pluviales devront être prévus (séparateurs à hydrocarbures sur les zones de stationnement, noues enherbées avec des plantes dépolluantes, …) pour assurer une meilleure maîtrise des rejets.

À noter, ces mesures seront détaillées dans les dossiers d'étude d'impact accompagnant chaque projet. Ces derniers devront également répondre aux exigences de la loi sur l'eau.

AR Prefecture
006-200039215-20220630-DELIBERMT5081-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

4.8 Analyse des impacts du PDM sur les risques

L'état initial de l'environnement a identifié la présence de plusieurs risques naturels au sein du territoire de la CACPL, avec notamment des enjeux pour limiter le risque inondation par ruissellement, l'exposition des populations au risque de rupture de barrage, et la prise en compte du risque mouvements de terrain dans la réalisation d'aménagement.
Le PDM n'a que très peu d'impacts sur les risques naturels et technologiques. En effet, seules 2 fiches-actions engendrent des impacts positifs. Il s'agit uniquement d'impact positif négligeable ou à démontrer. Cela représente seulement 4,5% des fiches-actions du PDM.
Les actions du PDM ayant un impact positif sur les risques naturels se traduisent par la limitation des constructions dans les zones à risques.

Les aménagements d'infrastructures, de parcs relais ou de stationnements, dans les zones sensibles aux risques naturels, peuvent avoir une incidence négative, et devront ainsi faire l'objet d'une attention particulière. À titre d'exemple, le risque inondation (enjeu du territoire de la CACPL) devra être pris en compte dès la conception de chaque projet. Les réglementations locales (de type PPRI) en matière de prévention des risques s'imposent aux dispositions du PDM qui ne peut aller à leur encontre.
Ainsi, afin de prévenir tout impact négatif du PDM sur les risques, c'est-à-dire sur le renforcement des aléas naturels et technologiques, et sur l'exposition des populations à ces aléas (vulnérabilité), quelques mesures d'évitement sont ici précisées :

- Les aménagements d'aires de stationnement, cyclables et piétonniers sont à éviter dans les zones soumises à des risques technologiques et naturels connus, quels que soient les niveaux de risques. En cas d'aménagements dans ces zones, des moyens d'alertes, d'issues de secours et/ou de refuges sont à mettre en œuvre.
- En cas d'implantation d'ouvrages ou d'infrastructures dans des zones à risques, ces derniers devront participer à la maîtrise de l'aléa et/ou de la vulnérabilité des personnes.

Concernant l'axe 2 Action A4 « Développer, comme programmé, la flotte de transports en commun à hydrogène, et poursuivre la vraie dynamique qui s'installe », la création d'une unite de production d'hydrogène peut constituer un risque dont les impacts potentiels seront à traiter dans le cadre des autorisations liées aux procédures ICPE et IOTA.

4.8.1 Indicateurs de suivi

DÉNOMINATION DE L'INDICATEUR	DÉTAILS DES DONNÉES ET DÉTENTEURS
• Évolution des surfaces dédiées aux déplacements et au stationnement dans des secteurs exposés à des risques naturels et technologiques	• Collectivités locales

4.9 Analyse des impacts du PDM sur la santé

Pour analyser les impacts du PDM sur la santé, les thématiques de l'évaluation environnementale sont rattachées aux deux grands domaines de facteurs de risques sanitaires :

- Les facteurs physiques et physiologiques (dommages corporels liés à des agressions biochimiques ou physiques issues des problématiques de qualité de l'air, de changement climatique, de risques naturels ou technologiques, de qualité de l'eau) – pathologies visées : maladies pulmonaires, cardiovasculaires, cancers, intoxications, blessures diverses, …
- Les facteurs psycho-sociaux (dommages psychologiques liés à des manques ou des agressions sensorielles répétées, issus des problématiques de nuisances sonores, de dégradation des paysages, de disparition de la biodiversité, ...) – pathologies visées : stress, dépression, manque de sommeil, …

L'accidentologie n'est pas étudiée ici.

De manière générale, le PDM a un impact positif sur la santé, et est lié à deux facteurs majeurs :

- La diminution de la part modale de la voiture et l'amélioration de la qualité de l'air,
- Le développement des modes actifs, en particulier celui recherché du vélo, et l'augmentation de l'activité physique quotidienne.

De ce fait, 36 fiches-actions engendrent des impacts positifs :

- 5 fiches-actions à impact positif fort ;
- 8 fiches-actions à impact positif significatif ;
- 8 fiches-actions à impact positif modéré ;
- 15 fiches-actions à impact positif négligeable ou à démontrer.

Cela représente 81% des fiches-actions du PDM.
De manière localisée, les efforts de report modal et d'évolution du partage de l'espace public au profit des modes doux et des transports en commun, ainsi que le développement des zones de rencontre et l'ensemble des stratégies visant à réduire le trafic dans les centralités, sont des leviers majeurs pour améliorer les conditions de vie, surtout dans les centres-villes comme celui de Cannes. Sur le plan plutôt psycho-social, le levier sur la santé est principalement l'apaisement d'une ville sur le plan sonore comme visuel grâce à un meilleur espace public. Enfin, le développement du vélo et de la marche sont d'excellents moyens pour réduire les risques de dépressions.

Le PDM peut toutefois avoir un impact négatif sur la santé, à cause des phénomènes de déviations ou de création de flux, et in fine à l'augmentation (localisée et potentiellement temporaire) de la place de la voiture. Les axes qui voient leur trafic s'intensifier en zone bâtie sont susceptibles de renforcer les problématiques d'exposition des populations aux nuisances liées au trafic routier. Ces risques, identifiés dans le cadre de l'évaluation environnementale, doivent être avant tout surveillés. D'autres impacts négatifs recensés, plus secondaires, peuvent avoir des impacts sur la santé. Ces impacts seraient très indirects ou très spécifiques et ne peuvent être retenus comme des impacts probables à ce stade. C'est le cas des perturbations liées à l'éclairage nocturne qui peut, dans certaines situations, perturber le sommeil, ou encore de la mise en circulation de bus à forte capacité qui peut engendrer localement des nuisances sonores significatives. Dans ces deux cas, le niveau de détail des actions inscrites au PDM susceptibles d'engendrer ces problématiques n'est pas suffisant pour considérer les impacts comme notables et probables.

AR Prefecture
[illegible]
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

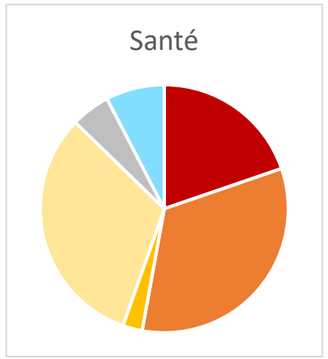


Figure 30 : Répartition des impacts recensés du PDM par niveau d'impact sur la santé

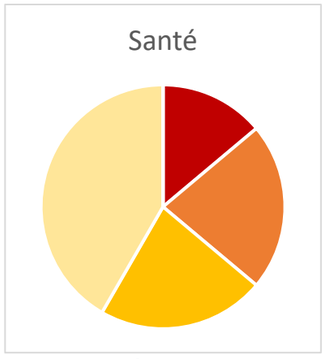


Figure 31 : Répartition du bilan environnemental des fiches-actions par niveau d'impact au regard de leurs impacts sur la santé

Tableau 52 : Fiches-actions ayant les impacts positifs les plus forts sur la santé

Fiches-actions		Levier	Effet	Niveau de l'impact
Axe 2 – Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers				
A1	Travailler sur les réseaux et les continuités des cheminements piétons	Développement des espaces piétons ou à priorité piétonne	Report modal vers le vélo ou la marche	16
A2	Étude d'un schéma directeur d'itinéraires cyclables et construction d'un réseau structuré d'aménagements cyclables	Développement et requalification des infrastructures cyclables	Report modal vers le vélo ou la marche	16
		Gestion et réglementation des circulations et du stationnement	Report modal vers le vélo ou la marche	12
		Réalisation d'infrastructures diverses	Report modal vers le vélo ou la marche	16
B1	Pacifier l'espace public à une large échelle pour sécuriser les autres modes	Développement des espaces piétons ou à priorité piétonne	Report modal vers le vélo ou la marche	16
B2	Déployer une offre de stationnement	Développement et requalification des infrastructures cyclables	Report modal vers le vélo ou la marche	16
		Développement de la multimodalité et de l'intermodalité	Report modal vers le vélo ou la marche	16
			Report modal vers les TC	12
		Gestion et organisation spatiale de l'offre de stationnement	Report modal vers le vélo ou la marche	16
B3	Développer une politique cyclable globale en faveur du vélo électrique : poursuivre les dynamiques engagées d'aide à l'achat	Financement et acquisition	Report modal vers le vélo ou la marche	16
B4	Développer une politique cyclable globale en faveur du vélo électrique : étendre le service PALM VELO	Financement et acquisition	Report modal vers le vélo ou la marche	16
B5	Organiser des actions de promotion du vélo : communication, événementiel, savoir-rouler, etc.	Animation/promotion de la politique de mobilité	Report modal vers le vélo ou la marche	12
C1	Améliorer les perméabilités pour les modes actifs des infrastructures voies ferrées et autoroute	Aménagement de la voirie / aménagements urbains	Report modal vers le vélo ou la marche	16
		Développement et requalification des infrastructures ferroviaires	Report modal vers le vélo ou la marche	16
		Lien transport-urbanisme-habitat	Report modal vers le vélo ou la marche	16
D2	Repenser la politique de stationnement en rationalisant l'offre sur voirie dans les centres villes, et en gérant l'offre pour les deux-roues motorisés	Gestion et réglementation des circulations et du stationnement	Report modal vers les TC	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
		Gestion et organisation spatiale de l'offre de stationnement	Report modal vers les TC	12
		Contrôle et verbalisation	Report modal vers le vélo ou la marche	12
D3	Réaménager le littoral en rationalisant la place de la voiture au profit des modes doux : poursuivre le projet Bocca Cabana	Aménagement de la voirie / aménagements urbains	Report modal vers le vélo ou la marche	16
		Lien transport-urbanisme-habitat	Report modal vers le vélo ou la marche	16
D4	Requalifier et réaménager certains axes urbains qui supportent des niveaux de trafics importants et créent des fractures pour les dynamiques urbaines	Aménagement de la voirie / aménagements urbains	Report modal vers les TC	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
		Développement de la multimodalité et de l'intermodalité	Report modal vers les TC	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
E1			Report modal vers les TC	12

AR Prefecture
006-200039315-20220630-DELIBERATION1_PE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Fiches-actions		Levier	Effet	Niveau de l'impact
	Réaliser des campagnes de sensibilisation à la circulation des cycles et des deux-roues motorisés, ainsi qu'au partage de voirie et au savoir vivre	Citoyen acteur (implication des usagers)	Report modal vers le vélo ou la marche	16
G	Améliorer la logistique urbaine pour réduire son impact sur la vie des habitants tout en la légitimant comme une activité essentielle	Nouvelle économie, nouveaux services	Report modal vers les TC	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
		Lien transport-urbanisme-habitat	Évitement de déplacements individuels motorisés (mobilité inversé)	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
Axe 3 – Un territoire connecté et décarboné : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable				
A5	Véhicules autonomes : tester une nouvelle offre adaptée aux zones peu denses et aux quartiers les moins desservis	Planification et programmation des mobilités	Report modal vers les TC	12
B2	Accompagner les entreprises et administrations pour encourager une mobilité plus durable des salariés et visiteurs	Conseil en mobilité individualisée / collectif (PDM)	Report modal vers les TC	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
			Évitement de déplacements individuels motorisés (mobilité inversé)	12
B4	Accompagner la réalisation des Plans Mobilité Scolaires et réaliser des actions pédagogiques dans les écoles pour promouvoir les mobilités douces	Conseil en mobilité individualisée / collectif (PDM)	Report modal vers les TC	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
			Évitement de déplacements individuels motorisés (mobilité inversé)	12
C	Expérimenter l'innovation au service de l'adaptabilité estivale et événementielle pour que le territoire reste agréable en été	Développement des espaces piétons ou à priorité piétonne	Report modal vers le vélo ou la marche	16
			Report modal vers les TC	12
		Extensions / renforcement / redéploiement du réseau TC	Report modal vers les TC	12
D	Expérimenter pour une logistique urbaine moins impactante	Nouvelle économie, nouveaux services	Report modal vers les TC	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
		Lien transport-urbanisme-habitat	Évitement de déplacements individuels motorisés (mobilité inversé)	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16

Fiches-actions		Levier	Effet	Niveau de l'impact
Axe 1 – Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire				
A1	Créer un schéma d'accessibilité coordonné	Planification et programmation des mobilités	Report modal vers les TC	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
A2	Améliorer la desserte et la compétitivité des liaisons du réseau ferré pour faire face à la voiture	Gouvernance de la mobilité (relations inter-AOM et inter-services)	Report modal vers les TC	12
B1	Travailler sur les horaires permettant l'intermodalité (Train/Palm Bus, TER/TGV, Train/TAD, etc.)	Gestion de la temporalité des déplacements	Report modal vers les TC	12
		Développement de la multimodalité et de l'intermodalité	Report modal vers les TC	12
B2	Renforcer les pôles existants et créer des DIVAT notamment sur l'axe Cannes - Grasses	Création / amélioration de PEM	Report modal vers les TC	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
			Évitement de déplacements individuels motorisés (mobilité inversé)	12
C2	Proposer une hiérarchisation du réseau et y associer des principes d'aménagement	Développement de la multimodalité et de l'intermodalité	Report modal vers le vélo ou la marche	16
D1	Améliorer le fonctionnement du réseau Palm Bus par le biais de diverses sous-actions	Extensions / renforcement / redéploiement du réseau TC	Report modal vers les TC	12
		Maintien et renfort de l'attractivité du réseau TC	Report modal vers les TC	12
		Lien transport-urbanisme-habitat	Report modal vers les TC	12
D2	Poursuivre le développement du Palm Express comme structure du réseau par le prolongement du TCSP	Extensions / renforcement / redéploiement du réseau TC	Report modal vers les TC	12
		Lien transport-urbanisme-habitat	Report modal vers les TC	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
		Gouvernance de la mobilité (relations inter-AOM et inter-services)	Report modal vers les TC	12

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERMT6981-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Fiches-actions		Levier	Effet	Niveau de l'impact
D3	Poursuivre le développement du Palm Express comme structure du réseau : par la réalisation des P+R et l'amélioration du rabattement VP	Maintien et renfort de l'attractivité du réseau TC	Report modal vers les TC	12
E2	Ouvrir la réflexion sur le ratio de nombre de stationnements par nouveau logement créé dans le PLU en centre-ville et proche des zones bien desservies par les transports en commun	Gestion et réglementation des circulations et du stationnement	Report modal vers les TC	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16
			Évitement de déplacements individuels motorisés (mobilité inversé)	12
F	Donner une cohérence globale à la logistique en la rendant lisible	Gestion de la temporalité des déplacements	Réduction généralisée du trafic par déviation de flux à grande échelle	12
H	Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus et de la nouvelle flotte	Accessibilité PMR voirie et TC	Report modal vers les TC	12
Axe 2 – Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers				
B1	Pacifier l'espace public à une large échelle pour sécuriser les autres modes	Développement des espaces piétons ou à priorité piétonne	Augmentation localisée du trafic par report de flux	-3
D2	Repenser la politique de stationnement en rationalisant l'offre sur voirie dans les centres villes, et en gérant l'offre pour les deux-roues motorisés	Gestion et réglementation des circulations et du stationnement	Augmentation localisée du trafic par report de flux	-3
Axe 1 – Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire				
C1	Créer la bretelle de Tourrades vers l'A8	Réalisation d'infrastructures diverses	Augmentation de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	-4
D1	Améliorer le fonctionnement du réseau Palm Bus par le biais de diverses sous-actions	Extensions / renforcement / redéploiement du réseau TC	Augmentation localisée du trafic par report de flux	-3

Tableau 53 : Fiches-actions ayant les impacts négatifs potentiels les plus forts sur la santé

4.9.1 Mesures prises pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs résiduels potentiels du PDM sur l'eau

Le PDM ne prévoit pas de mesures d'évitement, de réduction et de compensation propres à la question sanitaire. Les mesures prises en matière de suivi des impacts négatifs potentiels du PDM sur la qualité de l'air et le bruit sont en revanche très directement liées à cette question. Elles constituent donc des mesures d'évitement et de réduction des potentiels impacts négatifs du PDM sur la santé.

4.9.2 Indicateurs de suivi

Aucun indicateur de suivi relatif au PDM n'est défini spécifiquement pour le suivi des impacts sur la santé. Les indicateurs définis par ailleurs doivent permettre d'alimenter une analyse sur cette thématique.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1_PE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

4.10 Synthèse de l'évaluation des incidences du PDM sur l'environnement

Tableau 54 : Récapitulatif de l'impact des fiches-actions (bilan par thématique)

NOM MESURE		THEMATIQUES ENVIRONNEMENTALES CONCERNEES ET CARACTÉRISATION DES IMPACTS								
DÉTAIL DES MESURES		AIR	GES ÉNERGIE	BRUIT	CONSO ESPACE	PAYSAGES	BIODIVERSITÉ TVB	EAU	RISQUES	SANTÉ
Axe 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire										
A1	Créer un schéma d'accessibilité coordonné	28	28	16	0	0	8	0	0	28
A2	Améliorer la desserte et la compétitivité des liaisons du réseau ferré pour faire face à la voiture	12	12	8	0	0	4	0	0	12
B1	Travailler sur les horaires permettant l'intermodalité (Train/Palm Bus, TER/TGV, Train/TAD, etc.)	24	24	16	0	0	8	0	0	24
B2	Renforcer les pôles existants et créer des DIVAT notamment sur l'axe Cannes - Grasses	48	44	24	0	7	14	1	0	45
C1	Créer la bretelle de Tourades vers l'A8	4	0	4	-4	-14	-7	-5	-1	3
C2	Proposer une hiérarchisation du réseau et y associer des principes d'aménagement	16	16	8	0	0	4	0	0	16
D1	Améliorer le fonctionnement du réseau Palm Bus par le	41	36	26	0	7	14	1	0	39
D2	Poursuivre le développement du Palm Express comme structure du réseau par le prolongement du TCSP	53	52	32	0	3	17	0	0	54
D3	Poursuivre le développement du Palm Express comme structure du réseau : par la réalisation des P+R et l'amélioration du rabattement VP	15	16	9	0	-3	3	-1	0	13
E1	Repenser des parkings stratégiques mutualisés aux entrées du territoire	10	11	5	0	-3	3	0	0	5
E2	Ouvrir la réflexion sur le ratio de nombre de stationnements par nouveau logement créé dans le PLU en centre-ville et proche des zones bien desservies par les	47	44	24	0	4	13	1	0	43
F	Donner une cohérence globale à la logistique en la rendant lisible	25	9	25	0	0	0	0	12	21
G	Axer le développement urbain de manière prioritaire autour des gares et du réseau structurant de TCSP									
H	Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus et de la nouvelle flotte	12	12	8	0	0	4	0	0	12

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION81-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

NOM MESURE		THEMATIQUES ENVIRONNEMENTALES CONCERNEES ET CARACTÉRISATION DES IMPACTS								
DÉTAIL DES MESURES		AIR	GES ÉNERGIE	BRUIT	CONSO ESPACE	PAYSAGES	BIODIVERSITÉ TVB	EAU	RISQUES	SANTÉ
Axe 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers										
A1	Travailler sur les réseaux et les continuités des cheminements piétons	19	16	8	0	0	4	0	0	16
A2	Étude d'un schéma directeur d'itinéraires cyclables et construction d'un réseau structuré d'aménagements cyclables	49	38	36	-2	1	7	-2	-2	57
A3	Instaurer une réflexion commune entre Cannes et Le Cannet pour des solutions concrètes pour les cycles autour de l'Axe Carnot									
B1	Pacifier l'espace public à une large échelle pour sécuriser les autres modes	35	16	35	0	15	14	3	0	39
B2	Déployer une offre de stationnement	78	60	47	6	21	31	3	0	81
B3	Développer une politique cyclable globale en faveur du vélo électrique : poursuivre les dynamiques engagées d'aide à l'achat	16	16	8	0	0	4	0	0	16
B4	Développer une politique cyclable globale en faveur du vélo électrique : étendre le service PALM VELO	16	16	8	0	0	4	0	0	16
B5	Organiser des actions de promotion du vélo : communication, événementiel, savoir-rouler, etc.	21	21	12	0	0	6	0	0	21
C1	Améliorer les perméabilités pour les modes actifs des infrastructures voies ferrées et autoroute	57	48	30	2	6	27	0	0	59
D1	Améliorer la connaissance des usages du stationnement sur le territoire à travers des enquêtes régulières, notamment en analysant l'aspect événementiel									
D2	Repenser la politique de stationnement en rationalisant	95	76	59	0	11	27	2	0	88
D3	Réaménager le littoral en rationalisant la place de la voiture au profit des modes doux : poursuivre le projet	33	32	17	-4	0	7	-3	-1	35
D4	Requalifier et réaménager certains axes urbains qui supportent des niveaux de trafics importants et créent des fractures pour les dynamiques urbaines	104	78	68	0	3	26	0	0	96
E1	Réaliser des campagnes de sensibilisation à la circulation des cycles et des deux-roues motorisés, ainsi qu'au partage de voirie et au savoir vivre	34	34	19	0	0	11	0	0	31
F1	Accompagner la démarche de Zone à Faible Émission, pour améliorer la qualité de vie des habitants et proposer des modes alternatifs	Sera à évaluer en fonction des mesures prises de ZFE								
G	Améliorer la logistique urbaine pour réduire son impact	84	84	46	0	0	16	0	6	74

AR Prefecture
006-200039315-20220630-DELIBERATION1_PE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

NOM MESURE		THEMATIQUES ENVIRONNEMENTALES CONCERNEES ET CARACTÉRISATION DES IMPACTS								
DÉTAIL DES MESURES		AIR	GES ÉNERGIE	BRUIT	CONSO ESPACE	PAYSAGES	BIODIVERSITÉ TVB	EAU	RISQUES	SANTÉ
Axe 3 - Un territoire connecté et décarboné : les nouvelles technologiques au service d'une mobilité plus durable										
A1	Expérimenter de nouveaux types de stationnement (parking connectés, parkings partagés, information à message variable etc.) pour un gain de place	12	0	12	0	0	0	0	0	9
A2	Développer une politique de covoiturage sur le territoire	3	8	0	-4	-10	-2	-4	-1	1
A3	Poursuivre le développement du réseau WiiiZ en continuant l'augmentation progressive du nombre de	12	1	3	0	-4	3	0	0	9
A4	Développer, comme programmé, la flotte de transports en commun à hydrogène, et poursuivre la vraie dynamique qui s'installe									
A5	Véhicules autonomes : tester une nouvelle offre adaptée aux zones peu denses et aux quartiers les moins desservis	12	12	8	0	0	4	0	0	12
A6	Initier une dynamique d'autopartage	3	0	4	0	4	1	1	0	3
B1	Donner la priorité à la communication pour mieux faire connaitre les actions publiques actuelles et futures									
B2	Accompagner les entreprises et administrations pour encourager une mobilité plus durable des salariés et visiteurs	68	65	32	0	0	18	0	0	55
B3	Créer une Maison de la Mobilité ayant connaissance de toutes les actions de mobilité du territoire et réalisant des conseils personnalisés (création en cours d'une maison Palm Bus)									
B4	Accompagner la réalisation des Plans Mobilité Scolaires et réaliser des actions pédagogiques dans les écoles pour promouvoir les mobilités douces	50	50	23	0	0	15	0	0	43
C	Expérimenter l'innovation au service de l'adaptabilité estivale et événementielle pour que le territoire reste	44	40	28	0	7	14	1	0	45
D	Expérimenter pour une logistique urbaine moins impactante	72	63	38	0	-2	8	1	0	65
E	Promouvoir fortement l'outil Compagnon de mobilité et ses diverses applications en continuant à développer l'outil									
F	Créer un observatoire des mobilités permettant en plus le suivi du PDM									

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERMT5081-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

5 ARTICULATION DU PLAN AVEC LES AUTRES SCHEMAS, PLANS ET PROGRAMMES DU TERRITOIRE

5.1 Directive Territoriale d'Aménagements des Alpes-Maritimes

La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes a été approuvée par décret n° 2003-1169 du 2 décembre 2003, et définit les grandes orientations d'aménagement et de gestion du territoire départemental. La DTA a été intégrée au SCoT.

Tableau 55 : Compatibilité du PDM avec la DTA

Orientations de la DTA et principales dispositions intéressant le PDM	Compatibilité du PDM
II-114 – Assure les grandes liaisons routières et autoroutières, Liaisons Est-Ouest Ce levier vise notamment à soulager l'A8 qui présente des phénomènes de saturation, en renforçant l'armature routière secondaire.	Le PDM de la CACPL n'a pas pour objectif à favoriser la place de la voiture. A l'inverse, il privilégie le développement des modes alternatifs (doux, partagés, plus durables). Face à la saturation du territoire, des actions durables, qui participeront à soulager les phénomènes de saturation du territoire, ont été prévues, à savoir : • Sous-action A2 de l'axe 2 : Développer une politique de covoiturage sur le territoire, • Sous-action A5 de l'axe 2 : Véhicules autonomes : tester une nouvelle offre adaptée aux zones peu denses et aux quartiers les moins desservis, • Sous-action A6 de l'axe 2 : Inciter une dynamique d'autopartage. De plus, la sous-action C1 de l'axe 3 : Créer la bretelle des Tourrades vers l'A8 participe également à soulager le territoire.
II-253 – Réduire le bruit et la pollution de l'air Cette orientation demande que « les orientations pour l'aménagement du territoire et notamment la politique de transport doivent contribuer à réduire les nuisances qui sont dues pour l'essentiel à la circulation automobile ».	L'ensemble des actions du PDM réponde à l'orientation de la DTA.
II-323 – Les déplacements urbains Cette orientation repose sur plusieurs axes stratégiques. Elle précise des éléments en faveur d'actions de coordination entre notamment les politiques de stationnement des centres-villes, la création de parcs relais, la mise en place d'une politique de rabattement vers les lignes de transports en commun urbains et interurbains et vers les lignes ferroviaires. Elle porte également des objectifs en matière d'interconnexion des transports collectifs en site propre et des gares, ainsi que des objectifs d'intégration environnementale des voies urbaines.	Le PDM porte de nombreuses actions en faveur des déplacements urbains. Il est possible de citer : • Sous-action D2 de l'axe 1 : Repenser la politique de stationnement, en rationalisant l'offre sur voirie dans les centres-villes, et en gérant l'offre pour les deux-roues motorisés, • Sous-action D4 de l'axe 1 : Requalifier et réaménager certains axes urbains qui supportent des niveaux de trafics importants et créent des fractures pour les dynamiques urbaines, • Sous-action A2 de l'axe 3 : Améliorer la desserte et la compétitivité des liaisons du réseau ferré pour faire face à la voiture, • Sous-action B1 de l'axe 3 : Travailler sur les horaires permettant l'intermodalité, • Sous-action D1 de l'axe 3 : Améliorer le fonctionnement du réseau Palm Bus par le biais de diverses sous-actions, • Etc.

5.2 Schéma Régional Climat Air Énergie

Le SRCAE de la Région Grand Sud a été arrêté en juillet 2013. Ce document défini les grandes orientations et objectifs notamment en matière de réduction des gaz à effet de serre.
Pour se donner les moyens d'arriver à ses objectifs, le SRCAE définit 7 orientations dans le secteur des transports et de l'urbanisme :

- Structurer la forme urbaine pour limiter les besoins de déplacements et favoriser l'utilisation des transports alternatifs à la voiture,
- Développer un maillage adapté de transport en commun de qualité,
- Favoriser le développement des modes de déplacements doux,
- Encourager les pratiques de mobilité responsable,
- Optimiser la logistique urbaine,
- Réduire les impacts du transport des marchandises en termes de consommation d'énergie et d'émission de GES et polluants,
- Favoriser le renouvellement du parc de véhicules économes et peu émissifs.

Le PDM de la CACPL a été élaboré pour répondre aux 7 orientations du SRCAE. À titre d'exemple, le PDM prévoit de développer un réseau de modes doux structuré, efficace et lisible (action A de l'axe 1), d'améliorer la logistique urbaine (action G de l'axe 1), d'expérimenter une logistique

AR Prefecture
006-200039215-20220630-DELIBERMT6981-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

urbaine moins impactante (action D de l'axe 2), de mettre en place des actions, expérimentations ou tests en faveur de l'écomobilité afin d'améliorer les déplacements (action A de l'axe 2), etc.

5.3 Schéma de Cohérence Territoriale

Le Schéma de Cohérence Territoriale Ouest Alpes-Maritimes a été approuvé le **20 mai 2021**. Il a fait l'objet d'une modification simplifiée N°1, mise à disposition du public du 13 décembre 2021 au 14 janvier 2022. Ce SCoT rassemble 28 communes, dont celles du territoire de la CACPL.

Tableau 56 : Compatibilité du PDM avec le SCoT Ouest

Orientations du SCoT	Compatibilité du PDM
Axe 1.1 La qualité de vie comme 1er facteur d'attractivité	L'axe 1 du PDM vise à mettre la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers. À travers les 16 actions de cet axe, le PDM participe à une bonne qualité de vie. Le PDM participe à la qualité de vie, notamment en période estivale avec l'action C de l'axe 2 : « Expérimenter l'innovation au service de l'adaptabilité estivale et évènementielle pour que le territoire reste agréable l'été ».
Axe 1.2 Construire des axes de développement structurants capables d'organiser la croissance	Cette orientation affirme la croissance du territoire. Le PDM s'inscrit dans cet objectif à travers le développement de nouvelles infrastructures routières et prolonge la logique par le développement d'un TCSP. Ces évolutions d'infrastructures ont été prévues afin qu'elles ne soient pas incompatibles avec la réduction des nuisances liées au trafic routier porté par le PDM.
Axe 1.3 Assurer la complémentarité et la solidarité avec le Haut Pays	Le déploiement de la stratégie de parking relais, le développement du réseau du Palm Express et l'amélioration du rabattement VP participent à favoriser les échanges avec les territoires voisins. L'action transversale visant à coordonner les dynamiques sur la mobilité à différentes échelles concourent à agir ensemble et en cohésion pour des aménagements adéquats et une meilleure qualité de vie.
Axe 1.4 Les outils opérationnels et les axes clés pour réussir la cohérence territoriale	L'ensemble des solutions proposées au titre de l'action 4A « Une mobilité mieux organisée pour un territoire plus fluide » se retrouve dans les orientations du PDM qui porte les développements en matière d'infrastructure.
Axe 2.1 Rester un territoire de proximité et de centralités	Le PDM prévoit plusieurs actions : « Résorber les coupures du territoire en créant des perméabilités/liaisons modes doux » (action C de l'axe 1), et « Rendre le territoire accessible à tous » (action H de l'axe 3), qui participent à répondre à cette orientation. Les actions relatives aux aménagements piétons et vélos A1 et A2 & B1 identifient les centralités du territoire et renforce leur rôle avec les aménagements pour les modes actifs. Ces actions précisent directement cette orientation puisqu'il s'agit de composer un territoire des modes actifs du SCoT. Les actions B2 de l'axe 3 « Renforcer les pôles existants et créer des DIVAT » et les actions de l'axe 3 plus généralement portant sur l'amélioration des grands axes de transport et la conception des projets urbains sont en: lien direct avec le PDM.
	Les actions A2 de l'axe 2 « Développer une politique de covoiturage sur le territoire » et l'action A6 de l'axe 2 « Inciter une dynamique d'autopartage » sont également indiqué sur cet axe.
Axe 2.2 Protéger les valeurs fondatrices du territoire - son environnement, ses milieux et ses paysages	Le PDM ne met pas en exergue de manière distincte cet aspect. En effet, il n'y a pas d'actions directes du PDM prenant en compte les trames vertes et bleues, les continuités écologiques, le paysage, ou encore la ressource en eau (rejets d'eau pluviales issues de voies/aires de stationnements nouvelles, etc.). Néanmoins, ces aspects ont été évoqués en concertation et ont été intégrés indirectement dans les actions. À titre d'exemple, il est prévu de végétaliser des axes afin d'assurer les continuités vertes des cheminements piétons.
Axe 2.3 Conjuguer compétitions et solidarités économiques	À travers les actions de l'axe 3, le PDM prévoit de conjuguer une accessibilité à la performance. Sur la logistique urbaine sont traités les circuits court et l'offre de proximité notamment market place local au travers de l'axe 1 Action G « Améliorer la logistique urbaine pour réduire son impact sur la vie des habitants tout en la légitimant comme une activité essentielle ». Cette action vise l'essor des circuits courts en améliorant l'organisation logistique par l'identification d'espaces de logistique de proximité. L'axe 2 Action D « Un territoire connecté et décarboné : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable » traite de la mutualisation des moyens au travers de la création d'une flotte de VUL électriques partagés.
Axe 2.4 Valoriser le profil environnemental	Le PDM prévoit un axe comportant 14 actions sur la mobilité décarboné et ainsi participent directement à rendre le territoire plus sobre. Indirectement, les actions du PDM cherchent principalement à réduire les émissions de polluants atmosphériques et de bruit qui peuvent porter atteinte au territoire.

5.4 Plan de Protection de l'Atmosphère

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) a pour objectif de réduire durablement les émissions de polluants atmosphériques et de maintenir ou ramener les concentrations en polluants à des niveaux inférieurs aux normes fixées à l'article R. 221.1 du code de l'environnement. La révision du PPA des Alpes-Maritimes Sud a été approuvée le 6 novembre 2013. Il compte 31 actions pour améliorer la qualité de l'air sur un territoire de 52 communes. Parmi ces actions, 18 concernent le secteur des transports, aménagements et déplacements.

Tableau 57 : Compatibilité du PDM avec le PPA des Alpes-Maritimes

Objectifs du PPA et principales dispositions intéressant le PDM	Compatibilités du PDU révisé
Le PPA préconise : • Optimiser la gestion du trafic routier ; • Mieux prendre en compte la qualité de l'air dans	Toutes les actions du PDM intègrent directement ou indirectement des effets sur l'amélioration de la qualité de l'air. Les actions du PPA sont intégrées dans celles du PDM, par exemple à travers :

AR Prefecture
006-200039315-20220630-DELIBPREMT5081-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Objectifs du PPA et principales dispositions intéressant le PDM	Compatibilités du PDU révisé
l'aménagement du territoire ; • Inciter au report modal, au développement des transports publics et des modes actifs ; • Améliorer les performances des flottes de véhicules poids lourds, de véhicules légers et de véhicules utilitaires légers ; • Diminuer l'impact environnemental des chantiers ; • Réduire les émissions des Ports et Aéroports ; • Améliorer le transport de marchandises.	• Action F de l'axe 1 : zones à faibles émissions, • Action G de l'axe 1 : améliorer la logistique urbaine pour réduire son impact sur la vie des habitats tout en légitimant comme une activité essentielle, • Action A de l'axe 2 : mettre en place des actions, expérimentations ou tests en faveur de l'écomobilité / nouvelles solutions afin d'améliorer les déplacements et diminuer ls impacts environnementaux, • Action D de l'axe 2 : expérimenter pour une logistique urbaine moins impactante, • Action B de l'axe 3 : optimiser les échanges entre les réseaux et développer largement l'intermodalité sur le territoire, • Action F de l'axe 3 : améliorer la logistique urbaine pour un territoire plus accessible et plus agréable, • Etc.

5.5 Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), qui déploie la stratégie de la Région Sud pour 2030 et 2050, a été approuvé le 26 juin 2019 par l'Assemblée régionale.
L'objectif de ce plan est de bâtir un nouveau modèle d'aménagement du territoire en coordonnant l'action régionale dans 11 domaines définis par la loi. Les objectifs du SRADDET sont :

- Diminuer de 50 % le rythme de la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers agricoles 375 ha/an à horizon 2030,
- Démographie : un objectif de + 0,4 % à horizon 2030 et 2050,
- Atteindre 0 perte de surface agricole irriguée,
- Horizon 2030 : + 30 000 logements par an dont 50 % de logements abordables,
- Horizon 2050 : rénovation thermique et énergétique de 50 % du parc ancien,
- Une région neutre en carbone en 2050,
- Une offre de transports intermodale à l'horizon 2022.

Tableau 58 : Compatibilité du PDM avec le SRADDET PACA

Orientation du SRADDET	Objectifs du SRADDET	Compatibilité du SRADDET
Ligne directrice 1 : Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional		
Orientation 1 (axe 1) : Un territoire connecté et plus accessible au niveau national, européen et international	Obj.1 : Conforter les portes d'entrée du territoire régional	Le PDM prévoit de créer des pôles d'échanges aux entrées du territoire, qu'ils soient ferrés ou routiers, qui participeront à connecter le territoire.
	Obj.2 : Définir et déployer une stratégie portuaire et fluviale à l'échelle régionale	Pas d'actions sur le portuaire. Non concerné.
	Obj.3 : Améliorer la performance de la chaîne logistique jusqu'au dernier km, en favorisant le report modal	Le volet logistique urbaine du PDM s'attache à mettre en place des solutions améliorées (vélo cargos, véhicules plus propres à hydrogènes, comodalités, flotte partagée de véhicules utilitaires légers électriques, etc.), des solutions plus accessibles (réglementation pour la livraison, horaires décalés, solutions consolidées de retrait de colis e-commerce, espaces logistiques de proximité) et enfin une digitalisation de l'espace public pour les livraisons.
Orientation 2 (axe 3) : Améliorer la qualité de l'air et contribuer au développement de nouvelles pratiques de mobilité	Obj.21 : Améliorer la qualité de l'air et préserver la santé de la population	À travers le développement des modes doux (action A de l'axe 1), l'amélioration de la desserte pour tous, les actions et expérimentations ou tests en faveur de l'écomobilité/nouvelles solutions de mobilité (action A de l'axe 2) et enfin une amélioration de la logistique urbaine (action F de l'axe 3), le PDM participe à réduire les émissions de polluants atmosphériques et ainsi à contribuer la préservation de la santé de la population.
	Obj.22 : Contribuer au déploiement de modes de transports propres et au développement des nouvelles mobilités	Les développements du réseau modes doux (vélos, véhicules électriques, GNV) (action A de l'axe 1), de la flotte TC à l'hydrogène (sous-action A4de l'axe 2), du réseau WiiiZ (sous-action A3 de l'axe 2), et du covoiturage (sous-action A2 de l'axe 2) participent à répondre à l'objectif 22 du SRADDET.
	Obj.23 : Faciliter tous les types de reports de la voiture individuelle vers d'autres modes plus collectifs et durables	Le PDM prévoit de créer des pôles d'échanges, de renforcer les pôles existants, de favoriser l'essor des vélos pliants afin de permettre une plus grande intermodalité, de développer les P+R (tarification attractive).
Ligne directrice 2 : Maîtriser la consommation de l'espace, renforcer les centralités et leur mise en réseau		

AR Prefecture
006-200039215-20220630-DELIBPREMTS081-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Orientation du SRADDET	Objectifs du SRADDET	Compatibilité du SRADDET
Orientation 2 (axe 1) : Des modes de développement différenciés selon l'intensité urbaine	Obj.31 : Recentrer le développement sur les espaces plus métropolisés	Le PDM vise à adapter l'offre du territoire pour qu'il s'adapte à la demande estivale (« Expérimenter l'innovation au service de l'adaptabilité estivale et évènementielle pour que le territoire reste agréable l'été » action C de l'axe 2), qui correspond aux espaces les plus métropolisés.
Orientation 2 (axe 1) : Des modes de développement différenciés selon l'intensité urbaine	Obj.35 : Conforter les centralités en privilégiant le renouvellement urbain et la cohérence urbanisme-transport	Le PDM prévoit de réglementer l'urbanisation en relation avec la mobilité et répond ainsi à la cohérence urbanisme-transport (emplacement covoiturage réservé dans le PLU, axer le développement urbain de manière prioritaire autour des gares, du réseau structurant de TCSP).
Orientation 1 (axe 2) : Une intermodalité facilitée pour simplifier la vie du voyageur	Obj.38 : Développer avec l'ensemble des AOMD une information facilement accessible, une billettique simplifiée, une tarification harmonisée et multimodale	Le PDM prévoit de poursuivre le développement du compagnon de mobilité : vers un MaaS (action E de l'axe 2) via : « Promouvoir de manière forte l'outil Compagnon de mobilité et ses différentes applications », et « Continuer le développement de l'outil ».
	Obj.39 : Fluidifier l'intermodalité par l'optimisation des pôles d'échanges multimodaux	Cf. objectif 23.
	Obj.40 : Renforcer la convergence entre réseaux et services, en lien avec la stratégie urbaine régionale	À travers le nouvel équipement "compagnon de mobilité : vers un MaaS", le PDM répond à l'objectif 40 du SRADDET.
Orientation 2 (axe2) : Une offre de transports adaptée, simplifiée et performante pour tous et pour tous les territoires	Obj.41 : Déployer des offres de transports en commun adaptées aux territoires, selon trois niveaux d'intensité urbaine	Différentes actions du PDM participent à poursuivre le développement et l'amélioration du réseau TC urbain Palm Bus, comme "Conserver une approche "bouquet de services" afin de proposer des réponses adaptées à l'hétérogénéité du territoire", "Prolongement du TCSP (voies Bus) notamment vers Mouans Sartoux et Mandelieu", etc. et viennent répondre à une offre TC adaptée au territoire en lien avec l'objectif du SRADDET.
	Obj.42 : Rechercher des complémentarités plus étroites et une meilleure coordination entre dessertes urbaines, et ferroviaires interurbaines	5 actions viennent optimiser les échanges entre les réseaux. On retrouve notamment un "Travail sur les horaires permettant l'intermodalité (Train/Palm Bus, TER/TGV Train/TAD etc.)".
	Obj.43 : Accompagner les dynamiques territoriales avec des offres de transport adaptées aux évolutions sociodémographiques (en cohérence avec la stratégie urbaine régionale)	Cf. objectif 41.
Orientation 3 (axe 2): Infrastructures : des réseaux consolidés, des pôles d'échanges hiérarchisés	Obj.44 : Accélérer la réalisation de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur pour renforcer l'offre des transports du quotidien	Dans l'Axe 3, Action A2 le PDM propose d'améliorer la desserte et la compétitivité des liaisons du réseau ferré pour faire face à la voiture.
	Obj.45 : Arrêter un schéma d'itinéraires d'intérêt régional contribuant à un maillage performant entre les polarités régionales	Le PDM est basé sur cette reconnaissance de desserte stratégique. L'action transversale « Coordonner les dynamiques sur la mobilité à différentes échelles » vise à répondre à cet objectif. Par ailleurs, Les pôles de dessertes stratégiques du territoire de la CAPG sont identifiés dans le PDM.
	Obj.46 : Déployer un réseau d'infrastructures en site propre couplées à des équipements d'accès et de stationnement en cohérence avec la stratégie urbaine régionale	Le PDM propose plusieurs actions pour relocaliser et/ou rationnaliser l'offre de stationnement (grâce à une meilleure connaissance des pratiques) afin de fluidifier les voies qui viennent répondent à l'objectif du SRADDET.
Ligne directrice 3 : Conjuguer égalité et diversité pour des territoires solidaires et accueillants		
Orientation 1 (axe 3) : Des atouts diversifiés, des interdépendances, des coopérations	Obj.66 : S'accorder sur une stratégie cohérente des mobilités avec les AOMD et définir les modalités de l'action	Le PDM est la traduction stratégique de cette orientation du SRADDET à l'échelle d'action de la CACPL. Un travail est engagé à l'échelle du pôle métropolitain sur différents thèmes dont le réseau de recharge des véhicules électriques WiiiZ qui est repris dans le PDM avec également l'identification des besoins de dessertes avec les territoires voisins CASA et CAPG. La dimension intercommunautaire est ainsi pleinement intégrée.
Orientation 2 (axe 3) : Connaissance, solidarités et dialogue comme leviers de la coopération	Obj.68 : Rechercher des financements innovants pour pérenniser le développement des transports collectifs	Le PDM prévoit de développer la flotte de transports en commun à hydrogène (sous-action A4 de l'axe 2) (financement de l'ADEME).

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERAT5981-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

6 ANNEXES : DETAILS DES IMPACTS DU PDM PAR FICHE-ACTION

Tableau 59 : Échelle de caractérisation des impacts

CARACTÉRISATION DU NIVEAU DES EFFETS

12 et +	Fort	IMPACT POSITIF
8 à 12	Significatif	
4 à 8	Modéré	
0 à 4	Négligeable / à démontrer	
0	Nul	IMPACT NUL / NEUTRE
0 à -4	Négligeable / à démontrer	IMPACT NÉGATIF
4 à 8	Modéré	
8 à 12	Significatif	
12 et +	Fort	

Tableau 60 : Caractérisation des impacts du PDM par fiche-action

NOM MESURE		LEVIER	EFFET	THÉMATIQUES ENVIRONNEMENTALES CONCERNÉES ET CARACTÉRISATION DES IMPACTS								
DÉTAIL DES MESURES		LEVIERS MOBILISÉS PAR LE PDM POUR AGIR SUR LES MOBILITÉS	EFFETS DU PDM SUR LES MOBILITÉS ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	AIR	GES ÉNERGIE	BRUIT	CONSO ESPACE	PAYSAGES	BIODIVERSITÉ TVB	EAU	RISQUES	SANTÉ
Axe 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers												
A1	Travailler sur les réseaux et les continuités des cheminements piétons	Développement des espaces piétons ou à priorité piétonne	Report modal vers le vélo ou la marche	16	16	8	0	0	4	0	0	16
			Amélioration de la qualité des espaces urbains et des paysages	3	0	0	0	9	6	0	0	6
A2	Étude d'un schéma directeur d'itinéraires cyclables et construction d'un réseau structuré d'aménagements cyclables	Développement et requalification des infrastructures cyclables	Report modal vers le vélo ou la marche	16	16	8	0	0	4	0	0	16
			Réduction de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	3	0	4	0	4	1	1	0	3
			Amélioration de la qualité des espaces urbains et des paysages	2	0	0	2	3	2	0	0	3
			Consommation d'espace naturel ou agricole	-1	0	0	-2	-1	-2	-2	-1	0
			Nouveaux besoins en électricité (éclairage, véhicules électriques, …)	0	-2	0	0	-2	-3	0	0	0

AR Prefecture
006-200039315-20220630-DELIBERATION81-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

NOM MESURE		LEVIER	EFFET	THÉMATIQUES ENVIRONNEMENTALES CONCERNÉES ET CARACTÉRISATION DES IMPACTS								
DÉTAIL DES MESURES		LEVIERS MOBILISÉS PAR LE PDM POUR AGIR SUR LES MOBILITÉS	EFFETS DU PDM SUR LES MOBILITÉS ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	AIR	GES ÉNERGIE	BRUIT	CONSO ESPACE	PAYSAGES	BIODIVERSITÉ TVB	EAU	RISQUES	SANTÉ
			Amélioration de la qualité environnementale et sanitaire des infrastructures	3	0	3	0	0	6	0	0	3
		Gestion et réglementation des circulations et du stationnement	Report modal vers le vélo ou la marche	12	12	6	0	0	3	0	0	12
			Réduction de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	3	0	4	0	4	1	1	0	3
			Réduction des vitesses de circulation	-3	0	3	0	0	0	0	0	3
		Réalisation d'infrastructures diverses	Report modal vers le vélo ou la marche	16	16	8	0	0	4	0	0	16
			Consommation d'espace naturel ou agricole	-1	0	0	-2	-1	-2	-2	-1	0
			Dégradation de la qualité des espaces urbains et des paysages	-1	0	0	0	-2	-1	0	0	-2
A3	Instaurer une réflexion commune entre Cannes et Le Cannet pour des solutions concrètes pour les cycles autour de l'Axe Carnot	Expérimentation, prospective et études	Effet(s) potentiel(s) positifs à évaluer dans le temps									
B1	Pacifier l'espace public à une large échelle pour sécuriser les autres modes	Développement des espaces piétons ou à priorité piétonne	Report modal vers le vélo ou la marche	16	16	8	0	0	4	0	0	16
			Amélioration de la qualité des espaces urbains et des paysages	1	0	0	0	3	1	0	0	2
			Réduction de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	9	0	12	0	12	3	3	0	9
			Amélioration de la qualité environnementale et sanitaire des infrastructures	3	0	3	0	0	6	0	0	3
			Réduction locale du trafic par déviation partielle ou totale de flux	12	0	12	0	0	0	0	0	9
			Augmentation localisée du trafic par report de flux	-3	0	-3	0	0	0	0	0	-3
			Réduction des vitesses de circulation	-3	0	3	0	0	0	0	0	3

AR Prefecture
006-200039315-20220630-DELIBERATION81-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

NOM MESURE		LEVIER	EFFET	THÉMATIQUES ENVIRONNEMENTALES CONCERNÉES ET CARACTÉRISATION DES IMPACTS								
DÉTAIL DES MESURES		LEVIERS MOBILISÉS PAR LE PDM POUR AGIR SUR LES MOBILITÉS	EFFETS DU PDM SUR LES MOBILITÉS ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	AIR	GES ÉNERGIE	BRUIT	CONSO ESPACE	PAYSAGES	BIODIVERSITÉ TVB	EAU	RISQUES	SANTÉ
B2	Déployer une offre de stationnement	Développement et requalification des infrastructures cyclables	Report modal vers le vélo ou la marche	16	16	8	0	0	4	0	0	16
			Amélioration de la qualité des espaces urbains et des paysages	6	0	0	6	9	6	0	0	9
			Réduction de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	9	0	12	0	12	3	3	0	9
			Amélioration de la qualité environnementale et sanitaire des infrastructures	3	0	3	0	0	6	0	0	3
		Développement de la multimodalité et de l'intermodalité	Report modal vers le vélo ou la marche	16	16	8	0	0	4	0	0	16
			Report modal vers les TC	12	12	8	0	0	4	0	0	12
		Gestion et organisation spatiale de l'offre de stationnement	Report modal vers le vélo ou la marche	16	16	8	0	0	4	0	0	16
B3	Développer une politique cyclable globale en faveur du vélo électrique : poursuivre les dynamiques engagées d'aide à l'achat	Financement et acquisition	Report modal vers le vélo ou la marche	16	16	8	0	0	4	0	0	16
B4	Développer une politique cyclable globale en faveur du vélo électrique : étendre le service PALM VELO	Financement et acquisition	Report modal vers le vélo ou la marche	16	16	8	0	0	4	0	0	16
B5	Organiser des actions de promotion du vélo : communication, événementiel, savoir-rouler, etc.	Animation/promotion de la politique de mobilité	Report modal vers les TC	9	9	6	0	0	3	0	0	9
			Report modal vers le vélo ou la marche	12	12	6	0	0	3	0	0	12
C1	Améliorer les perméabilités pour les modes actifs des infrastructures voies ferrées et autoroute	Aménagement de la voirie / aménagements urbains	Report modal vers le vélo ou la marche	16	16	8	0	0	4	0	0	16
			Amélioration de la qualité des espaces urbains et des paysages	2	0	0	2	3	2	0	0	3
			Amélioration de la qualité environnementale et sanitaire des infrastructures	3	0	3	0	0	6	0	0	3
		Développement et requalification des infrastructures ferroviaires	Report modal vers le vélo ou la marche	16	16	8	0	0	4	0	0	16
			Amélioration de la qualité des espaces	1	0	0	0	3	1	0	0	2

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBREMTS081-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

NOM MESURE		LEVIER	EFFET	THÉMATIQUES ENVIRONNEMENTALES CONCERNÉES ET CARACTÉRISATION DES IMPACTS								
DÉTAIL DES MESURES		LEVIERS MOBILISÉS PAR LE PDM POUR AGIR SUR LES MOBILITÉS	EFFETS DU PDM SUR LES MOBILITÉS ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	AIR	GES ÉNERGIE	BRUIT	CONSO ESPACE	PAYSAGES	BIODIVERSITÉ TVB	EAU	RISQUES	SANTÉ
			urbains et des paysages									
			Amélioration de la qualité environnementale et sanitaire des infrastructures	3	0	3	0	0	6	0	0	3
		Lien transport-urbanisme-habitat	Report modal vers le vélo ou la marche	16	16	8	0	0	4	0	0	16
D1	Améliorer la connaissance des usages du stationnement sur le territoire à travers des enquêtes régulières, notamment en analysant l'aspect événementiel	Expérimentation, prospective et études	Effet(s) potentiel(s) positifs à évaluer dans le temps									
D2	Repenser la politique de stationnement en rationalisant l'offre sur voirie dans les centres villes, et en gérant l'offre pour les deux-roues motorisés	Gestion et réglementation des circulations et du stationnement	Report modal vers les TC	12	12	8	0	0	4	0	0	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16	16	8	0	0	4	0	0	16
			Réduction locale du trafic par déviation partielle ou totale de flux	12	0	12	0	0	0	0	0	9
			Augmentation localisée du trafic par report de flux	-3	0	-3	0	0	0	0	0	-3
		Gestion et organisation spatiale de l'offre de stationnement	Report modal vers les TC	12	12	8	0	0	4	0	0	12
			Augmentation du nombre moyen de personnes par véhicule en circulation	6	6	3	0	0	3	0	0	3
			Développement des véhicules "propres" ou à faible impact pour le transport de personnes	12	9	3	0	0	3	0	0	9
			Réduction de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	9	0	12	0	12	3	3	0	9
			Augmentation de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	-3	0	-4	0	-4	-1	-1	0	-2
			Amélioration de la qualité des espaces urbains et des paysages	1	0	0	0	3	1	0	0	2
		Contrôle et verbalisation	Report modal vers le vélo ou la marche	12	12	6	0	0	3	0	0	12

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1_PE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

NOM MESURE		LEVIER	EFFET	THÉMATIQUES ENVIRONNEMENTALES CONCERNÉES ET CARACTÉRISATION DES IMPACTS								
DÉTAIL DES MESURES		LEVIERS MOBILISÉS PAR LE PDM POUR AGIR SUR LES MOBILITÉS	EFFETS DU PDM SUR LES MOBILITÉS ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	AIR	GES ÉNERGIE	BRUIT	CONSO ESPACE	PAYSAGES	BIODIVERSITÉ TVB	EAU	RISQUES	SANTÉ
			Report modal vers les TC	9	9	6	0	0	3	0	0	9
D3	Réaménager le littoral en rationalisant la place de la voiture au profit des modes doux : poursuivre le projet Bocca Cabana	Aménagement de la voirie / aménagements urbains	Report modal vers le vélo ou la marche	16	16	8	0	0	4	0	0	16
			Amélioration de la qualité des espaces urbains et des paysages	1	0	0	0	3	1	0	0	2
			Amélioration de la qualité environnementale et sanitaire des infrastructures	1	0	1	0	0	2	0	0	1
		Lien transport-urbanisme-habitat	Report modal vers le vélo ou la marche	16	16	8	0	0	4	0	0	16
D4	Requalifier et réaménager certains axes urbains qui supportent des niveaux de trafics importants et créent des fractures pour les dynamiques urbaines	Aménagement de la voirie / aménagements urbains	Report modal vers les TC	12	12	8	0	0	4	0	0	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16	16	8	0	0	4	0	0	16
			Amélioration de la qualité des espaces urbains et des paysages	1	0	0	0	3	1	0	0	2
			Amélioration de la qualité environnementale et sanitaire des infrastructures	1	0	1	0	0	2	0	0	1
			Réduction locale du trafic par déviation partielle ou totale de flux	12	0	12	0	0	0	0	0	9
		Développement de la multimodalité et de l'intermodalité	Report modal vers les TC	12	12	8	0	0	4	0	0	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16	16	8	0	0	4	0	0	16
			Report modal vers le vélo ou la marche	16	16	8	0	0	4	0	0	16
			Augmentation du nombre moyen de personnes par véhicule en circulation	6	6	3	0	0	3	0	0	3
			Réduction locale du trafic par déviation partielle ou totale de flux	12	0	12	0	0	0	0	0	9
E1			Report modal vers les TC	12	12	8	0	0	4	0	0	12

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1_PE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

NOM MESURE		LEVIER	EFFET	THÉMATIQUES ENVIRONNEMENTALES CONCERNÉES ET CARACTÉRISATION DES IMPACTS								
DÉTAIL DES MESURES		LEVIERS MOBILISÉS PAR LE PDM POUR AGIR SUR LES MOBILITÉS	EFFETS DU PDM SUR LES MOBILITÉS ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	AIR	GES ÉNERGIE	BRUIT	CONSO ESPACE	PAYSAGES	BIODIVERSITÉ TVB	EAU	RISQUES	SANTÉ
	Réaliser des campagnes de sensibilisation à la circulation des cycles et des deux-roues motorisés, ainsi qu'au partage de voirie et au savoir vivre	Citoyen acteur (implication des usagers)	Report modal vers le vélo ou la marche	16	16	8	0	0	4	0	0	16
			Augmentation du nombre moyen de personnes par véhicule en circulation	6	6	3	0	0	3	0	0	3
			Amélioration continue et évolution adaptée des politiques de mobilité									
		Animation/promotion de la politique de mobilité	Amélioration continue et évolution adaptée des politiques de mobilité									
F1	Accompagner la démarche de Zone à Faible Émission, pour améliorer la qualité de vie des habitants et proposer des modes alternatifs	Expérimentation, prospective et études	Effet(s) potentiel(s) positifs à évaluer dans le temps									
G	Améliorer la logistique urbaine pour réduire son impact sur la vie des habitants tout en la légitimant comme une activité essentielle	Gouvernance de la mobilité (relations inter-AOM et inter-services)	Organisation localisée des flux de marchandises (petite échelle)	1	1	1	0	0	0	0	0	1
		Gestion et réglementation des circulations et du stationnement	Organisation localisée des flux de marchandises (petite échelle)	1	1	1	0	0	0	0	0	1
			Report modal vers des véhicules propres pour le fret	9	9	6	0	0	0	0	0	6
		Animation/promotion de la politique de mobilité	Organisation générale des flux de marchandises (grande échelle)	3	3	3	0	0	0	0	6	3
		Évolution de la logistique urbaine	Organisation localisée des flux de marchandises (petite échelle)	1	1	1	0	0	0	0	0	1
			Report modal vers des véhicules propres pour le fret	9	9	6	0	0	0	0	0	6
		Nouvelle économie, nouveaux services	Report modal vers les TC	12	12	8	0	0	4	0	0	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16	16	8	0	0	4	0	0	16
		Lien transport-urbanisme-habitat	Évitement de déplacements individuels motorisés (mobilité inversé)	16	16	4	0	0	4	0	0	12

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBPREMTS081-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

NOM MESURE		LEVIER	EFFET	THÉMATIQUES ENVIRONNEMENTALES CONCERNÉES ET CARACTÉRISATION DES IMPACTS								
DÉTAIL DES MESURES		LEVIERS MOBILISÉS PAR LE PDM POUR AGIR SUR LES MOBILITÉS	EFFETS DU PDM SUR LES MOBILITÉS ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	AIR	GES ÉNERGIE	BRUIT	CONSO ESPACE	PAYSAGES	BIODIVERSITÉ TVB	EAU	RISQUES	SANTÉ
			Report modal vers le vélo ou la marche	16	16	8	0	0	4	0	0	16
Axe 3 - Un territoire connecté et décarboné : les nouvelles technologiques au service d'une mobilité plus durable												
A1	Expérimenter de nouveaux types de stationnement (parking connectés, parkings partagés, information à message variable etc.) pour un gain de place	Expérimentation, prospective et études	Effet(s) potentiel(s) positifs à évaluer dans le temps									
		Gestion et organisation spatiale de l'offre de stationnement	Réduction locale du trafic par déviation partielle ou totale de flux	12	0	12	0	0	0	0	0	9
A2	Développer une politique de covoiturage sur le territoire	Expérimentation, prospective et études	Effet(s) potentiel(s) positifs à évaluer dans le temps									
		Gestion et organisation spatiale de l'offre de stationnement	Augmentation du nombre moyen de personnes par véhicule en circulation	6	6	3	0	0	3	0	0	3
			Dégradation de la qualité des espaces urbains et des paysages	-1	0	0	0	-3	-1	0	0	-2
			Augmentation de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	-1	0	-1	0	-4	-1	-1	0	0
			Consommation d'espace naturel ou agricole	-1	0	0	-4	-3	-4	-3	-1	0
		Animation/promotion de la politique de mobilité	Augmentation du nombre moyen de personnes par véhicule en circulation	2	2	1	0	0	1	0	0	1
			Réduction de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	3	0	4	0	4	1	1	0	3
			Amélioration continue et évolution adaptée des politiques de mobilité									
A3	Poursuivre le développement du réseau WiiiZ en continuant l'augmentation progressive du nombre de bornes	Lien transport-urbanisme-habitat	Développement des véhicules "propres" ou à faible impact pour le transport de personnes	12	9	3	0	0	3	0	0	9

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1_PE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

NOM MESURE		LEVIER	EFFET	THÉMATIQUES ENVIRONNEMENTALES CONCERNÉES ET CARACTÉRISATION DES IMPACTS								
DÉTAIL DES MESURES		LEVIERS MOBILISÉS PAR LE PDM POUR AGIR SUR LES MOBILITÉS	EFFETS DU PDM SUR LES MOBILITÉS ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	AIR	GES ÉNERGIE	BRUIT	CONSO ESPACE	PAYSAGES	BIODIVERSITÉ TVB	EAU	RISQUES	SANTÉ
			Nouveaux besoins en électricité (éclairage, véhicules électriques, ...)	0	-2	0	0	-2	-3	0	0	0
		Expérimentation, prospective et études	Effet(s) potentiel(s) positifs à évaluer dans le temps									
A4	Développer, comme programmé, la flotte de transports en commun à hydrogène, et poursuivre la vraie dynamique qui s'installe	Nouvelle économie, nouveaux services	Effet(s) potentiel(s) positifs à évaluer dans le temps									
		Évolution des motorisations	Effet(s) potentiel(s) positifs à évaluer dans le temps									
A5	Véhicules autonomes : tester une nouvelle offre adaptée aux zones peu denses et aux quartiers les moins desservis	Expérimentation, prospective et études	Amélioration continue et évolution adaptée des politiques de mobilité									
		Planification et programmation des mobilités	Report modal vers les TC	12	12	8	0	0	4	0	0	12
A6	Initier une dynamique d'autopartage	Développement des véhicules partagées (autopartage, covoiturage, VLS…)	Réduction de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	3	0	4	0	4	1	1	0	3
B1	Donner la priorité à la communication pour mieux faire connaitre les actions publiques actuelles et futures	Animation/promotion de la politique de mobilité	Compréhension et appropriation des politiques de mobilité									
B2	Accompagner les entreprises et administrations pour encourager une mobilité plus durable des salariés et visiteurs	Conseil en mobilité individualisée / collectif (PDM)	Report modal vers les TC	12	12	8	0	0	4	0	0	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16	16	8	0	0	4	0	0	16
			Augmentation du nombre moyen de personnes par véhicule en circulation	6	6	3	0	0	3	0	0	3
			Évitement de déplacements individuels motorisés (mobilité inversé)	16	16	4	0	0	4	0	0	12
			Étalement de la demande en déplacements dans le temps	6	6	6	0	0	0	0	0	3
			Développement des véhicules "propres" ou à faible impact pour le transport de personnes	12	9	3	0	0	3	0	0	9

AR Prefecture
006-200039315-20220630-DELIBPREMTS081-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

NOM MESURE		LEVIER	EFFET	THÉMATIQUES ENVIRONNEMENTALES CONCERNÉES ET CARACTÉRISATION DES IMPACTS								
DÉTAIL DES MESURES		LEVIERS MOBILISÉS PAR LE PDM POUR AGIR SUR LES MOBILITÉS	EFFETS DU PDM SUR LES MOBILITÉS ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	AIR	GES ÉNERGIE	BRUIT	CONSO ESPACE	PAYSAGES	BIODIVERSITÉ TVB	EAU	RISQUES	SANTÉ
B3	Créer une Maison de la Mobilité ayant connaissance de toutes les actions de mobilité du territoire et réalisant des conseils personnalisés (création en cours d'une maison Palm Bus)	Animation/promotion de la politique de mobilité	Compréhension et appropriation des politiques de mobilité									
B4	Accompagner la réalisation des Plans Mobilité Scolaires et réaliser des actions pédagogiques dans les écoles pour promouvoir les mobilités douces	Conseil en mobilité individualisée / collectif (PDM)	Report modal vers les TC	12	12	8	0	0	4	0	0	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16	16	8	0	0	4	0	0	16
			Augmentation du nombre moyen de personnes par véhicule en circulation	6	6	3	0	0	3	0	0	3
			Évitement de déplacements individuels motorisés (mobilité inversé)	16	16	4	0	0	4	0	0	12
C	Expérimenter l'innovation au service de l'adaptabilité estivale et événementielle pour que le territoire reste agréable en été	Développement des espaces piétons ou à priorité piétonne	Report modal vers le vélo ou la marche	16	16	8	0	0	4	0	0	16
			Report modal vers les TC	12	12	8	0	0	4	0	0	12
			Amélioration de la qualité des espaces urbains et des paysages	1	0	0	0	3	1	0	0	2
			Réduction de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	3	0	4	0	4	1	1	0	3
		Expérimentation, prospective et études	Effet(s) potentiel(s) positifs à évaluer dans le temps									
		Extensions / renforcement / redéploiement du réseau TC	Report modal vers les TC	12	12	8	0	0	4	0	0	12
D	Expérimenter pour une logistique urbaine moins impactante	Expérimentation, prospective et études	Effet(s) potentiel(s) positifs à évaluer dans le temps									
		Nouvelle économie, nouveaux services	Report modal vers les TC	12	12	8	0	0	4	0	0	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16	16	8	0	0	4	0	0	16
		Lien transport-urbanisme-habitat	Évitement de déplacements individuels motorisés (mobilité inversé)	16	16	4	0	0	4	0	0	12

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERMT5081-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

NOM MESURE		LEVIER	EFFET	THÉMATIQUES ENVIRONNEMENTALES CONCERNÉES ET CARACTÉRISATION DES IMPACTS								
DÉTAIL DES MESURES		LEVIERS MOBILISÉS PAR LE PDM POUR AGIR SUR LES MOBILITÉS	EFFETS DU PDM SUR LES MOBILITÉS ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	AIR	GES ÉNERGIE	BRUIT	CONSO ESPACE	PAYSAGES	BIODIVERSITÉ TVB	EAU	RISQUES	SANTÉ
			Report modal vers le vélo ou la marche	16	16	8	0	0	4	0	0	16
		Nouvelle économie, nouveaux services	Réduction de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	3	0	4	0	4	1	1	0	3
		Évolution des motorisations	Nouveaux besoins en électricité (éclairage, véhicules électriques, …)	0	-2	0	0	-2	-3	0	0	0
			Report modal vers des véhicules propres pour le fret	9	9	6	0	0	0	0	0	6
E	Promouvoir fortement l'outil Compagnon de mobilité et ses diverses applications en continuant à développer l'outil	Animation/promotion de la politique de mobilité	Amélioration continue et évolution adaptée des politiques de mobilité									
F	Créer un observatoire des mobilités permettant en plus le suivi du PDM	Suivi et évaluation du PDM et des mobilités	Effet(s) potentiel(s) positifs à évaluer dans le temps									
Axe 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire												
A1	Créer un schéma d'accessibilité coordonné	Planification et programmation des mobilités	Amélioration continue et évolution adaptée des politiques de mobilité									
			Report modal vers les TC	12	12	8	0	0	4	0	0	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16	16	8	0	0	4	0	0	16
A2	Améliorer la desserte et la compétitivité des liaisons du réseau ferré pour faire face à la voiture	Gouvernance de la mobilité (relations inter-AOM et inter-services)	Report modal vers les TC	12	12	8	0	0	4	0	0	12
B1	Travailler sur les horaires permettant l'intermodalité (Train/Palm Bus, TER/TGV, Train/TAD, etc.)	Gestion de la temporalité des déplacements	Report modal vers les TC	12	12	8	0	0	4	0	0	12
		Développement de la multimodalité et de l'intermodalité	Report modal vers les TC	12	12	8	0	0	4	0	0	12
B2	Renforcer les pôles existants et créer des DIVAT notamment sur l'axe Cannes - Grasses	Création / amélioration de PEM	Report modal vers les TC	12	12	8	0	0	4	0	0	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16	16	8	0	0	4	0	0	16

AR Prefecture
006-200039315-20220630-DELIBPREMTS081-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

NOM MESURE		LEVIER	EFFET	THÉMATIQUES ENVIRONNEMENTALES CONCERNÉES ET CARACTÉRISATION DES IMPACTS								
DÉTAIL DES MESURES		LEVIERS MOBILISÉS PAR LE PDM POUR AGIR SUR LES MOBILITÉS	EFFETS DU PDM SUR LES MOBILITÉS ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	AIR	GES ÉNERGIE	BRUIT	CONSO ESPACE	PAYSAGES	BIODIVERSITÉ TVB	EAU	RISQUES	SANTÉ
			Évitement de déplacements individuels motorisés (mobilité inversé)	16	16	4	0	0	4	0	0	12
			Réduction de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	3	0	4	0	4	1	1	0	3
			Amélioration de la qualité des espaces urbains et des paysages	1	0	0	0	3	1	0	0	2
C1	Créer la bretelle de Tourrades vers l'A8	Réalisation d'infrastructures diverses	Consommation d'espace naturel ou agricole	-1	0	0	-4	-3	-4	-3	-1	0
			Dégradation de la qualité des espaces urbains et des paysages	-1	0	0	0	-3	-1	0	0	-2
			Augmentation de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	-6	0	-8	0	-8	-2	-2	0	-4
			Réduction locale du trafic par déviation partielle ou totale de flux	12	0	12	0	0	0	0	0	9
C2	Proposer une hiérarchisation du réseau et y associer des principes d'aménagement	Développement de la multimodalité et de l'intermodalité	Report modal vers le vélo ou la marche	16	16	8	0	0	4	0	0	16
D1	Améliorer le fonctionnement du réseau Palm Bus par le biais de diverses sous-actions	Extensions / renforcement / redéploiement du réseau TC	Report modal vers les TC	12	12	8	0	0	4	0	0	12
			Amélioration de la qualité des espaces urbains et des paysages	1	0	0	0	3	1	0	0	2
			Réduction de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	3	0	4	0	4	1	1	0	3
			Réduction locale du trafic par déviation partielle ou totale de flux	4	0	4	0	0	0	0	0	3
			Augmentation localisée du trafic par report de flux	-3	0	-3	0	0	0	0	0	-3
			Mise en circulation de véhicules lourds	0	0	-3	0	0	0	0	0	-2

AR Prefecture
006-200039315-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

NOM MESURE		LEVIER	EFFET	THÉMATIQUES ENVIRONNEMENTALES CONCERNÉES ET CARACTÉRISATION DES IMPACTS								
DÉTAIL DES MESURES		LEVIERS MOBILISÉS PAR LE PDM POUR AGIR SUR LES MOBILITÉS	EFFETS DU PDM SUR LES MOBILITÉS ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	AIR	GES ÉNERGIE	BRUIT	CONSO ESPACE	PAYSAGES	BIODIVERSITÉ TVB	EAU	RISQUES	SANTÉ
		Maintien et renfort de l'attractivité du réseau TC	Report modal vers les TC	12	12	8	0	0	4	0	0	12
		Lien transport-urbanisme-habitat	Report modal vers les TC	12	12	8	0	0	4	0	0	12
D2	Poursuivre le développement du Palm Express comme structure du réseau par le prolongement du TCSP	Extensions / renforcement / redéploiement du réseau TC	Report modal vers les TC	12	12	8	0	0	4	0	0	12
		Lien transport-urbanisme-habitat	Report modal vers les TC	12	12	8	0	0	4	0	0	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16	16	8	0	0	4	0	0	16
			Amélioration de la qualité des espaces urbains et des paysages	1	0	0	0	3	1	0	0	2
		Gouvernance de la mobilité (relations inter-AOM et inter-services)	Report modal vers les TC	12	12	8	0	0	4	0	0	12
D3	Poursuivre le développement du Palm Express comme structure du réseau : par la réalisation des P+R et l'amélioration du rabattement VP	Maintien et renfort de l'attractivité du réseau TC	Report modal vers les TC	12	12	8	0	0	4	0	0	12
		Réalisation d'infrastructures diverses	Dégradation de la qualité des espaces urbains et des paysages	-1	0	0	0	-3	-1	0	0	-2
			Consommation d'espace naturel et agricole									
		Développement de la multimodalité et de l'intermodalité	Évitement de déplacements individuels motorisés (mobilité inversé)	4	4	1	0	0	1	0	0	3
E1	Repenser des parkings stratégiques mutualisés aux entrées du territoire	Gestion et organisation spatiale de l'offre de stationnement	Dégradation de la qualité des espaces urbains et des paysages	-1	0	0	0	-3	-1	0	0	-2
		Développement de la multimodalité et de l'intermodalité	Évitement de déplacements individuels motorisés (mobilité inversé)	4	4	1	0	0	1	0	0	3
			Augmentation du nombre moyen de personnes par véhicule en circulation	6	6	3	0	0	3	0	0	3

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

NOM MESURE		LEVIER	EFFET	THÉMATIQUES ENVIRONNEMENTALES CONCERNÉES ET CARACTÉRISATION DES IMPACTS								
DÉTAIL DES MESURES		LEVIERS MOBILISÉS PAR LE PDM POUR AGIR SUR LES MOBILITÉS	EFFETS DU PDM SUR LES MOBILITÉS ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	AIR	GES ÉNERGIE	BRUIT	CONSO ESPACE	PAYSAGES	BIODIVERSITÉ TVB	EAU	RISQUES	SANTÉ
		Création / amélioration de PEM	Répartition/localisation des pôles générateurs de déplacement	1	1	1	0	0	0	0	0	1
E2	Ouvrir la réflexion sur le ratio de nombre de stationnements par nouveau logement créé dans le PLU en centre-ville et proche des zones bien desservies par les transports en commun	Gestion et réglementation des circulations et du stationnement	Report modal vers les TC	12	12	8	0	0	4	0	0	12
			Report modal vers le vélo ou la marche	16	16	8	0	0	4	0	0	16
			Évitement de déplacements individuels motorisés (mobilité inversé)	16	16	4	0	0	4	0	0	12
			Réduction de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés)	3	0	4	0	4	1	1	0	3
F	Donner une cohérence globale à la logistique en la rendant lisible	Évolution de la logistique urbaine	Organisation générale des flux de marchandises (grande échelle)	3	3	3	0	0	0	0	6	3
		Gouvernance de la mobilité (relations inter-AOM et inter-services)	Organisation générale des flux de marchandises (grande échelle)	3	3	3	0	0	0	0	6	3
		Expérimentation, prospective et études	Effet(s) potentiel(s) positifs à évaluer dans le temps									
		Gestion de la temporalité des déplacements	Réduction généralisée du trafic par déviation de flux à grande échelle	16	0	16	0	0	0	0	0	12
			Organisation générale des flux de marchandises (grande échelle)	3	3	3	0	0	0	0	0	3
G	Axer le développement urbain de manière prioritaire autour des gares et du réseau structurant de TCSP	Conseil, expertise et accompagnement des porteurs de projet d'aménagement	Compréhension et appropriation des politiques de mobilité									
H	Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus et de la nouvelle flotte	Accessibilité PMR voirie et TC	Report modal vers les TC	12	12	8	0	0	4	0	0	12
Action transversale - Coordonner les dynamiques sur la mobilité à différentes échelles												
Action transversale	Agir ensemble et en cohésion pour des aménagements adéquats et une meilleure qualité de vie	Gouvernance de la mobilité (relations inter-AOM et inter-services)	Amélioration continue et évolution adaptée des politiques de mobilité	1	1	1	0	0	0	0	0	1

AR Prefecture
006-200039215-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

Résumé non technique du rapport environnemental

PLAN DE MOBILITE ?

La Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins est en cours d'élaboration de son Plan De Mobilité (PDM) 2020 – 2030. Le **PDM** est un outil de planification de l'organisation de la mobilité qui prend en compte l'ensemble des modes de déplacement et identifie les mesures à prendre pour répondre aux enjeux de mobilité et d'accessibilité du territoire. Le diagnostic du PDM dresse l'état des lieux de la mobilité et les initiatives déployées par les communes et l'intercommunalité.

L'élaboration d'un PDM est un temps fort de **concertation et de réflexions partagées** sur la vision de la mobilité de demain sur le territoire, il permet d'associer les différentes parties prenantes et de co-construire le projet de territoire.



LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION CANNES PAYS DE LÉRINS

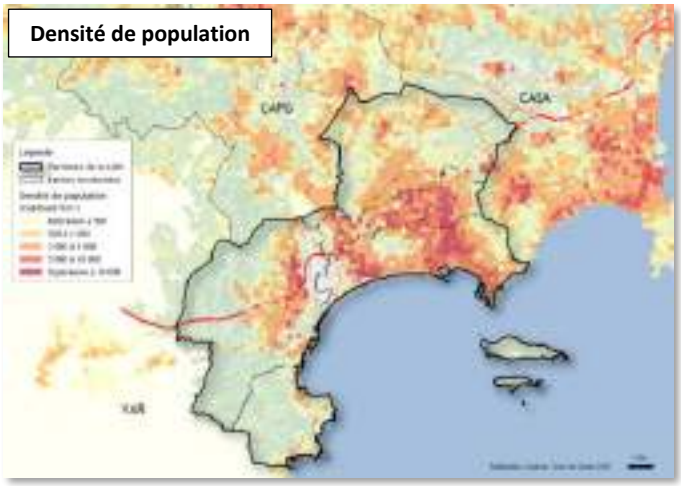
La CACPL, créée le 1er janvier 2014, est devenue à la même date Autorité Organisatrice de la Mobilité sur son ressort territorial. La CACPL a la compétence d'organisation des transports collectifs, mais également le développement des services en faveur des modes actifs (vélos, marche à pied) ou des usagers partagés des véhicules (covoiturages, autopartages). Elle peut également organiser des services de logistique urbaine.

Depuis fin 2019 et l'approbation de la loi Mobilité, les AOM ont également le rôle d'organisation des mobilités solidaires et de réflexions sur la création de zones à faibles émissions.



LE TERRITOIRE ET LA POPULATION

La CACPL regroupe 158 000 habitants. Le territoire est situé sur le littoral de la Côte d'Azur à l'ouest du département des Alpes Maritimes. Il est composé d'une frange littorale fortement urbanisée où les échanges avec les agglomérations voisines sont très nombreux (Sophia Antipolis, Nice, Pays de Grasses). De plus, le relief est une contrainte importante qui a façonné le développement viaire et urbain du territoire. La CACPL se caractérise également par la présence d'espaces naturels remarquables (îles du Lérins, Massif de l'Estérel).



La CACPL est un territoire attractif pour sa qualité de vie et sa renommée internationale. Consciente de ces nombreux atouts la CAPCL souhaite que le PDM apporte une réflexion globale pour faire de son offre de mobilité un atout du territoire.

ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET ENJEUX

1. La qualité de l'air

Une qualité de l'air qui s'améliore

Sur la CACPL, les transports sont la **première source d'émission** des principaux éléments polluants liés à l'activité humaine (CO2, NOx et particules fines). Le secteur des transport émet entre 40 et 80% des émissions pour chaque polluant.
Ainsi, les secteurs les plus impactés se trouvent le long des axes routiers et notamment de l'A8.
Il faut noter que les améliorations apportées au véhicules ont permis une diminution des émissions des pollutions depuis 2017, ces efforts doivent perdurer.



Les Zones à Faibles Émissions :
La loi Mobilité a ajouté aux compétences des agglomérations l'élaboration de plan d'actions pour atteindre les objectifs d'émissions de polluants atmosphériques définis au niveau national d'ici 2025.
Ce plan d'actions devra comporter l'étude d'une ou plusieurs zones à faibles émissions. Dans ce cadre, la question des émissions liées à la logistique urbaine pourra prendre toute son importance sur des secteurs de centre d'agglomération.

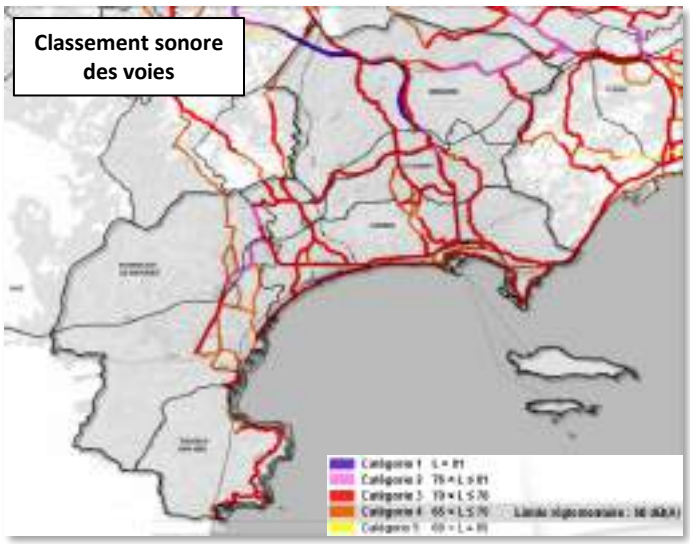
Enjeux pour le PDM

- L'accompagnement au développement de pratiques vertueuses (covoiturage, limitation de la vitesse de circulation) et développement des modes alternatifs (déplacement doux ou transports en commun).
- La réduction de l'exposition des populations aux polluants atmosphériques issus du trafic routier.
- Le renforcement du réseau de surveillance de la qualité de l'air sur le territoire de la CACPL.

2. Les nuisances sonores

Une pollution sonore très importante

Autre enjeu environnemental important en mobilité, **le bruit :**
42 000 personnes, soit **25 % de la population**, est exposée à des niveaux de bruits supérieurs à la limite réglementaire de 68 dB(A).
Le trafic routier est une source importante de bruit qui impacte tous les secteurs habités à proximité de l'A8, mais également les autres voiries structurantes (axe Carnot, Tonner, Picaud, RD809 …).



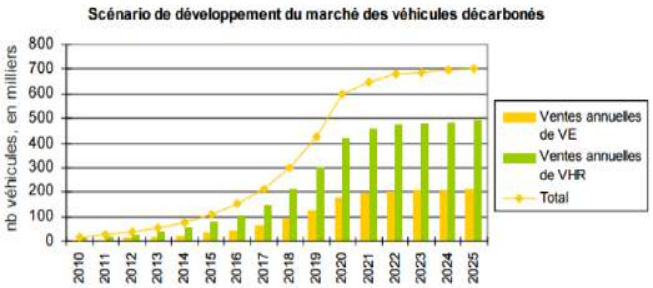
Enjeux pour le PDM

- Le développement du report modal et du covoiturage pour limiter le trafic et donc le bruit induit.
- La réduction du nombre d'habitants exposés à des dépassements de seuils de bruit.
- Le traitement en particulier des axes sur lesquels le PPBE ne peut agir (pas de dispositifs anti-bruit envisageables, pas de travaux de réfection des revêtements, etc.).
- Cibler en particulier les axes congestionnés.
- La prise en compte des questions de bruit à travers les choix de revêtement sur les axes où des évolutions lourdes sont prévues.
- L'accompagnement de la stratégie portée par le PPBE en matière de zones à traiter, à travers des actions permettant de réduire les émissions sonores liées au trafic routier et de valoriser ou créer des zones de calme.
- Le renforcement des zones de calme en traitant les problématiques de nuisances sonores à leurs abords (relier ces zones de calme via des « couloirs de calme ».

3. Les consommations d'énergie et émissions de GES

Des consommations d'énergie et des émissions de GES qui diminuent

Sur la CACPL, les transports sont le **premier poste** de consommation d'énergie finale. Cependant, cette consommation a diminué de 3,3% depuis 2007.
Les émissions de GES ont aussi diminué de 5,9% depuis 2007. Les émissions de CO2 représentent près de 60% des émissions de GES dans le secteur des transports.
Une réduction de facteur d'émissions au kilomètre est à attendre compte-tenu de l'amélioration des performances de consommation des moteurs au fil du temps.





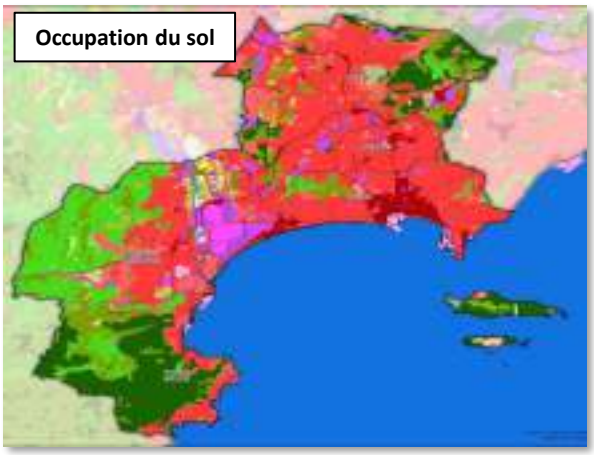
Enjeux pour le PDM

- La réduction de la part modale de la voiture dans les déplacements.
- La réduction de l'usage de la voiture pour atteindre le cœur de l'agglomération.
- La réduction des besoins énergétiques liés à l'éclairage public.
- L'accompagnement au changement de comportement en termes de mobilités.
- L'accompagnement voire l'incitation au renouvellement du parc automobile et la favorisation de l'émergence de l'électro-mobilité.
- L'évolution du parc roulant du réseau de transports en commun.
- Faciliter l'émergence du Plan Climat Air Energie Territorial.
- La compatibilité du PDM avec les orientations du SRADDET PACA.

4. La consommation d'espace

Un territoire très artificialisé vite limité

L'extension de **l'urbanisation est vite limitée** : milieu physique (colline et mer) et accumulation des risques naturels. Les massifs de l'Estérel et de Tanneron restent préservés, même si les limites urbaines restent à définir, en lien avec l'offre de transport.
La plaine de la Basse Vallée de la Siagne quant à elle est déconnectée de son environnement.



Enjeux pour le PDM

- La maîtrise des limites d'urbanisation du territoire de la CACPL.
- Le développement des infrastructures de transport nécessaire pour faciliter le trafic entre pôles d'activités et agglomérations dans le Bassin de la Siagne.
- La reconquête des paysages urbains contemporains mal ou sous-occupés et les mettre au profit du renouvellement urbain.
- La maîtrise des besoins en nouvelles infrastructures de transport (route) à l'échelle de l'agglomération et l'intégration des modes alternatifs dans ces nouveaux.
- L'arrêt du morcellement des ensembles paysagers agro-naturels entre Mandelieu-la-Napoule et Théoule-sur-Mer littoral vers le massif de l'Estérel-Tanneron.
- La mutualisation des offres de stationnement dans les secteurs de développement urbain (zones d'activités en particulier) et la requalification des bourgs et des extensions urbaines.
- Le renforcement des modes alternatifs dans les espaces de déplacement existants (partage de la voirie et création de moyens de stationnement propre).
- La réduction de la fragmentation des milieux (plateau de Valbonne) et des exploitations agricoles (vallée de la Siagne).
- Une gestion stratégique des affluences touristiques en période estivale, et leurs répercussions spatiales.

5. Le patrimoine et paysage

Un paysage urbain à l'interface des massifs et du littoral

Sur la CACPL, de nombreux sites et bâtiments sont protégés. Le territoire présente une **grande diversité et richesse paysagère** entre le relief collinaire du fossé du Var et les massifs primaires de l'Estérel-Tanneron, qui laissent place aux grandes baies du littoral (plages de sables et de galets).



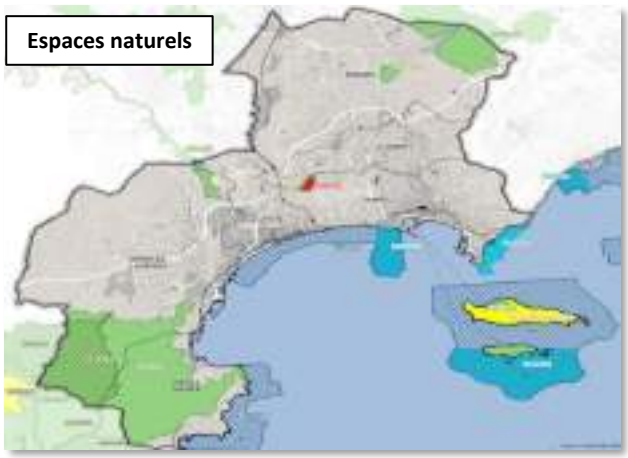
Enjeux pour le PDM

- La valorisation du patrimoine en améliorant les abords (diminution du trafic local, circulations douces, aménagements paysagers, etc.).
- La préservation et la valorisation des grandes trames paysagères naturelles (basse vallée de la Siagne) qui participent à la qualité paysagère.
- La mise en valeur des paysages depuis les infrastructures de transport. Traversée de l'autoroute et ligne ferroviaire : axe de découverte du département.
- La reconquête du front de mer dégradé : projet urbain (architecture, voirie, traitement du littoral).
- Relier les infrastructures portuaires à la structure urbaine (lien fonctionnel terre/mer).
- La création d'un sentier littoral entre Cannes, Mandelieu-la-Napoule et Théoule-sur-Mer.
- La valorisation des entités naturelles comme support à des circulations douces et à une nouvelle trame paysagère (développement d'un réseau de route verte par exemple).
- La réduction de la place dédiée à la voiture dans les zones urbaines, tant pour les besoins de circulation que de stationnement.
- L'évolution du partage de l'espace public au profit d'autres modes et d'autres besoins que ceux liés à la voiture avec une prise en compte dans ces évolutions des questions paysagères et du cadre de vie.
- La réduction des effets de rupture liés à la présence d'axes majeurs (accompagnement paysager, intégration des modes doux, etc.).

6. La biodiversité et les TVB

Une richesse écologique connue

La diversité paysagère favorise la **richesse écologique**, avec la présence de nombreux périmètres d'inventaire (13 ZNIEFF, 1 réserve biologique, plusieurs sites du Conservatoire du littoral), périmètres protégés (1 APPB, 1 site Natura 2000) et des espaces boisés classés à préserver.





Enjeux pour le PDM

- La préservation des zones d'intérêts écologiques majeurs ou réglementaires.
- La maîtrise de l'extension du réseau routier dans les zones de réservoirs de biodiversité et au sein des faisceaux de corridors écologiques (éviter le fractionnement des espaces naturels, protéger les corridors écologiques, préserver les espèces présentes sur le territoire).
- La prise en compte systématique de la problématique de la TVB dans la rénovation et l'extension d'axes routiers.
- L'adaptation progressive des systèmes d'éclairage pour une réduction de la pollution lumineuse.

7. Les ressources en eau

Une ressource en eau bien présente

La CACPL est occupée par le **bassin versant de la Siagne**, de 548 km² de superficie. La Siagne est un fleuve permanent karstique qui prend sa source à Escragnolles pour se déverser dans le Golfe de la Napoule à Mandelieu-la-Napoule.

La qualité des eaux est relativement bonne, excepté certaines pollutions dus aux rejets agricoles.

L'imperméabilisation des sols rend les milieux aquatiques vulnérables aux pollutions par ruissellement et aux phénomènes de lessivage des sols.

Certains tronçons de cours d'eau se trouvent à proximité d'infrastructures routières importantes :

- La Grande Frayère : tronçon passant à proximité de l'A8, et plus en aval la RD9 suivi de l'avenue Pierre Poési et boulevard du Rivage.
- Le Riou de l'Argentière : tronçon passant à proximité de la RD2098.
- La Siagne à Mandelieu-la-Napoule : tronçon à Mandelieu-la-Napoule à proximité de l'intersection de l'A8, de la RD6007 et de la RD109. À noter qu'une partie de la Siagne est busée.



Enjeux pour le PDM

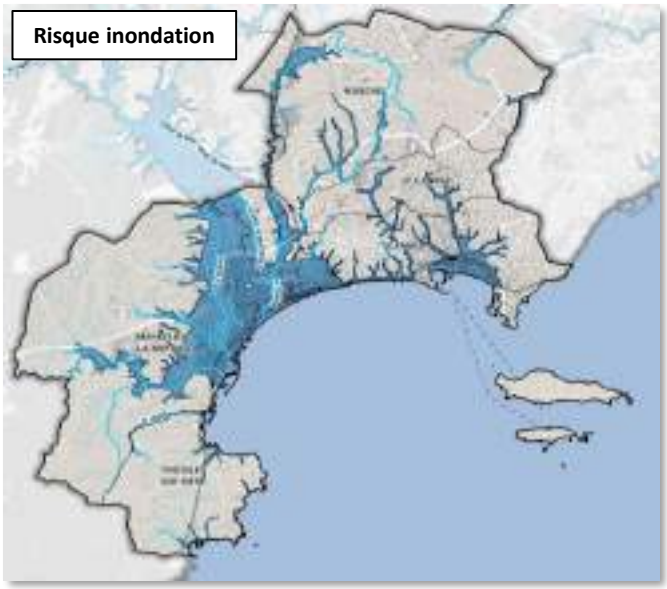
- La maîtrise des rejets d'eau de voirie dans les milieux naturels sans pré-traitement.
- L'évolution des pratiques de nettoyage des espaces publics.
- La prise en compte des risques de perturbations des équilibres morphologiques des cours d'eau dans l'aménagement et la modernisation des infrastructures de déplacement – en particulier en matière de développement des aménagements cyclables et piétons le long des cours d'eau.

8. Les risques naturels

Un territoire sensible aux phénomènes climatiques

Le territoire de la CACPL est soumis à **plusieurs risques naturels** : risque sismique, risque incendie, risque mouvement de terrain, **risque rupture de barrage, risque inondation** pour lesquels des règles sont prescrites dans les **Plans de Prévention des Risques**.

Risque naturel et mobilité :
Seuls les risques inondation et rupture de barrage peuvent être pris en compte du fait qu'un linéaire non négligeable de voirie se situe en zone inondable (exposition des populations au risques = vulnérabilité).



Enjeux pour le PDM

- La limitation du risque inondation par ruissellement à travers une prise en compte de la problématique dans l'évolution des surfaces imperméabilisées dédiées aux déplacements et au stationnement et dans leurs systèmes d'assainissement.
- La limitation de l'exposition des populations au risque soudain de rupture de barrage entre autres.
- La prise en compte du risque de mouvements de terrain pour Mougins dans la réalisation d'aménagement ou de parkings.
- Favoriser une approche multirisque pour une meilleure prise en compte des phénomènes climatiques.

3 AXES DE TRAVAIL RETENUS

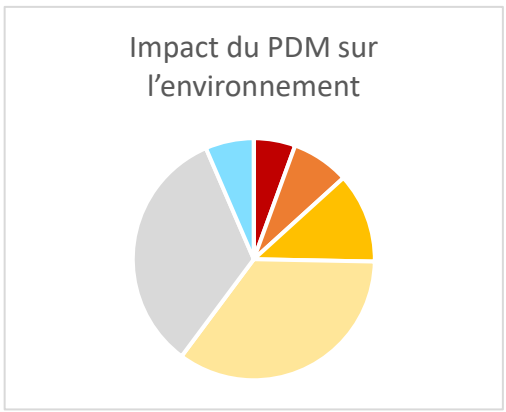
Les orientations et enjeux identifiés lors du diagnostic du PDM ont permis d'élaborer 3 axes.



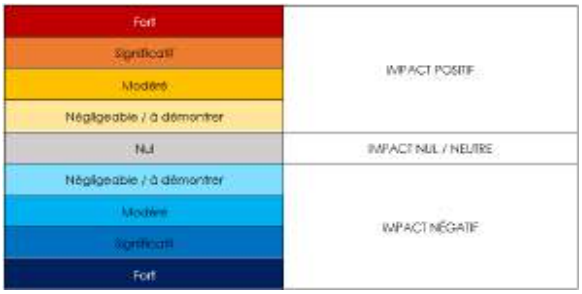








Répartition des impacts recensés du PDM par niveau d'impact sur l'ensemble des thématiques



Les défis du PDM à relever

Les défis à relever concernent notamment le changement des mentalités et des pratiques en faveur des modes doux, et au détriment du véhicule personnel. Cela passera donc par une meilleure communication des modes alternatifs, tout en continuant d'améliorer la qualité des services proposés.

Le PDM de la CACPL a un **impact attendu largement positif sur l'environnement**. L'orientation principale du PDM est de **réduire la place de la voiture à travers le report modal vers la marche, le vélo ou les transports en communs**. 16 actions de l'axe 1 vont dans ce sens et se concentrent sur :

- Les aménagements cyclables existants ;
- Sécuriser la pratique avec des itinéraires aménagés ;
- Résorber les coupures créées par les infrastructures ;
- Le stationnement : une politique en faveur de l'accessibilité du territoire.

Par ailleurs, le PDM favorise le développement de véhicules « propres », dits décarbonés à travers 14 actions de l'axe 2. La plan se concentre sur :

- La mobilité décarbonée : une dynamique déjà engagée sur le territoire ;
- Un territoire connecté : les nouvelles technologiques au service de la mobilité.

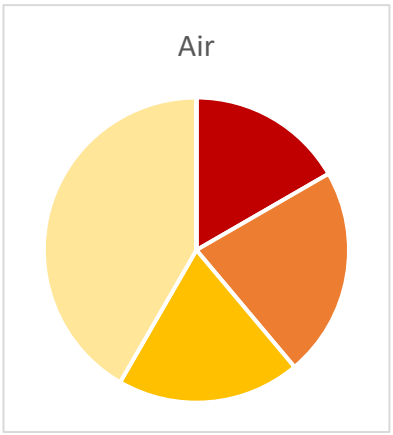
Enfin, l'axe 3 du PDM rend le territoire plus accessible par des modes de transports alternatifs. À ce titre, les 14 actions du PDM prévoient de :

- Coordonner l'accessibilité du territoire pour tous les modes et tous les publics ;
- Déterminer le niveau d'intermodalité à mettre en œuvre aux points d'entrée du territoire ;
- Poursuivre le développement et l'amélioration du réseau de transports en commun ;
- Étoffer les connexions entre les territoires ;
- Penser l'urbanisme en relation avec la mobilité.

IMPACTS DU PDM SUR L'ENVIRONNEMENT

1. La qualité de l'air

Les actions du PDM sont favorables à une amélioration de la qualité de l'air grâce à la réduction du trafic de véhicules individuels au profit d'un report modal vers les transports en commun, les modes actifs (vélo, marche à pied), et dans une moindre mesure, le développement des véhicules partagés (covoiturage), augmentant ainsi le taux d'occupation des véhicules de particuliers pour in fine réduire les émissions de polluants par passager.
Parmi les autres effets à retenir, le développement de véhicules décarbonées (hydrogène, électrique) ainsi que la déviation des flux automobiles (effets et impacts localisés sur la qualité de l'air) sont également importants pour obtenir des améliorations en matière de la qualité de l'air.



Répartition du bilan environnemental des fiches-actions par niveau d'impact au regard de leurs impacts sur la qualité de l'air

A l'inverse, le développement d'axes forts (bretelle de Tourades vers l'A8), du covoiturage, ainsi que l'évolution du maillage du réseau urbain entraineront une augmentation de la circulation des transports (individuels ou collectifs) ayant un impact sur la qualité de l'air. Ces émissions atmosphériques viendront s'ajouter à celles du trafic actuel. Pour autant, ce renforcement reste conditionné à un report modal significatif sur le territoire prévu par le PDM.

36 fiches-actions engendrent des impacts positifs sur la qualité de l'air

- 6 fiches-actions à impact positif fort ;
- 8 fiches-actions à impact positif significatif ;
- 7 fiches-actions à impact positif modéré ;
- 15 fiches-actions à impact positif négligeable ou à démontrer.

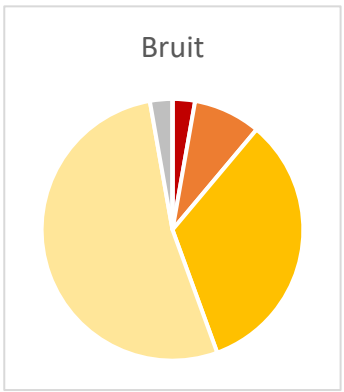
Cela représente 81% des fiches-actions du PDM.

2. Les nuisances sonores

Les leviers du PDM pour réduire le bruit sont :

- Des actions de modération des vitesses, limitant le bruit du moteur et le bruit de roulement.
- Des actions sur le trafic routier, en développant le report modal, le covoiturage ou encore en réorganisant le flux d'axes de circulation.
- Des actions sur la place de la voiture, en réduisant physiquement la place de la voiture (réduction de l'offre de stationnement, mise en sens unique d'une voie, …).
- Des actions visant à développement les véhicules silencieux (vélos, bus, voitures électriques).

Le PDM pourrait permettre une baisse significative du trafic routier et un apaisement des vitesses, pour in fine réduire le bruit. Il s'appuie également sur des mesures favorables à la réduction de la place de la voiture et au développement des véhicules électriques.



Répartition du bilan environnemental des fiches-actions par niveau d'impact au regard de leurs impacts sur les nuisances sonores

À l'inverse, le développement de lignes de transports collectifs et les conséquences de certaines déviations/réorganisations de flux (nouveau maillage du réseau urbain, développement du covoiturage, …) entraineront une augmentation de la circulation, des transports en commun notamment, sur certaines voies. De ce fait, aux émissions sonores actuelles, s'ajouteront celles émises par le trafic supplémentaire.

35 fiches-actions engendrent des impacts positifs sur les nuisances sonores

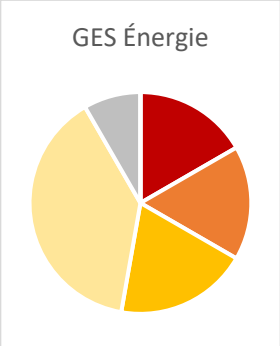
- 1 fiche-action à impact positif fort ;
- 3 fiches-actions à impact positif significatif ;
- 12 fiches-actions à impact positif modéré ;
- 19 fiches-actions à impact positif négligeable ou à démontrer.

Cela représente 79% des fiches-actions du PDM.

3. Les consommations d'énergie et émissions de GES

Les actions participent à diminuer les émissions de GES par le report modal vers les modes actifs et vers les transports collectifs. Le développement de véhicules « propres » ou à faible impact, et l'évitement de trajets individuels en véhicules particuliers via la mise en place de plan de mobilité scolaire ou entreprise notamment participent également à réduire les émissions de GES.

Répartition du bilan environnemental des fiches-actions par niveau d'impact au regard de leurs impacts sur les consommations d'énergie et émissions de GES



Cependant, le développement d'une offre de transports collectifs plus conséquents pourrait dans un premier temps induire une augmentation des émissions de GES qui se cumuleraient avec celles existantes. Cette augmentation reste temporaire, et est vouée à diminuer par le basculement progressif des changements de comportement, de la voiture personnelle vers les transports collectifs ou modes doux. À horizon du PDM, ce report modal entrainera une diminution globale des émissions de GES.

Par ailleurs, une consommation d'énergie sera à constater par le développement d'infrastructures cyclables ou parcs relais (éclairages des équipements), le développement de bornes électriques ou encore l'évolution des motorisations.

Ces consommations d'énergie supplémentaires pourront pour autant être limité par :

- la mise en place d'un système d'éclairage adapté selon les heures de pointes de fréquentation avec interruption la nuit.
- l'implantation de panneau solaire au droit des nouveaux éclairages électriques.
- le choix d'un éclairage des candélabres et mats extérieurs par des ampoules LED.

33 fiches-actions engendrent des impacts positifs

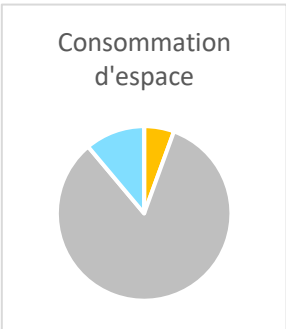
- 6 fiches-actions à impact positif fort ;
- 6 fiches-actions à impact positif significatif ;
- 7 fiches-actions à impact positif modéré ;
- 14 fiches-actions à impact positif négligeable ou à démontrer.

Cela représente 75% des fiches-actions du PDM.

4. La consommation d'espace

En raison du rééquilibrage de l'espace déjà artificialisé pour les modes doux et les transports en commun, le PDM n'est pas à l'origine d'une consommation d'espace significative. En requalifiant les aménagements existants, le PDM a un impact positif sur la consommation d'espace. En effet, une meilleure gestion de l'espace se traduit par exemple par la redéfinition des places de stationnement au profit d'axe cyclable, la mutualisation de l'offre de stationnement ou encore la maîtrise de la consommation d'espace de la desserte des extensions urbaines.

Répartition du bilan environnemental des fiches-actions par niveau d'impact au regard de leurs impacts sur la consommation d'espace



Les seuls impacts négatifs recensés dans le PDM en matière de consommation d'espace sont liés aux aménagements d'infrastructures/équipements cyclables pour lesquels les proportions d'espaces consommées ne sont pas encore estimées. Néanmoins, le PDM de la CACPL vise à favoriser le renforcement des modes alternatifs dans les espaces existants, limitant ainsi la consommation d'espace naturel ou agricole.

Les impacts négatifs sont également liés au développement de l'offre de stationnement d'aire de covoiturage, et enfin la création de la bretelle de Tourades.

Pour limiter ces impacts, il conviendra de privilégier le développement des aires de stationnement dans le tissu urbain existant après requalification de ce dernier, et de privilégier le développement selon une logique de mutualisation avec les besoins environnants.

Au-delà des aménagements linéaires au sol de type voie verte, une attention particulière sera à porter que la création d'ouvrages de franchissements de reliefs (vallées), ouvrages souvent impératifs pour la continuité cyclable et pour générer des usagers. Cet aspect reste néanmoins plus important en matière de paysage voire de biodiversité.

2 fiches-actions engendrent des impacts positifs

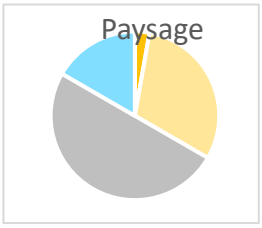
- Il s'agit uniquement d'impact positif négligeable ou à démontrer.

Cela représente seulement 4,5% des fiches-actions du PDM.

5. Le patrimoine et paysage

L'impact des actions du PDM sur le paysage est majoritairement indirect, et souvent subjectif puisque soumis à la perception des habitants des modifications du partage de l'espace et de l'usage des transports.
Une requalification de l'espace public par la réorganisation des circulations en faveur des modes doux et la réduction de la place de la voiture donnent la possibilité de réaménager l'espace plus qualitativement, de mettre en valeur le patrimoine alentour et de valoriser le cadre de vie des riverains. En ce sens, la découverte et l'appropriation des paysages du territoire pourront être attendus à travers les actions en faveur des modes doux de l'axe 1.
Enfin, le PDM participera à la mise en valeur du paysage et du patrimoine en favorisant une meilleure articulation des politiques urbaines et des transports en évitant notamment le mitage urbain.

Répartition du bilan environnemental des fiches-actions par niveau d'impact au regard de leurs impacts sur le paysage



Pour autant, l'impact du PDM sur le paysage et le patrimoine est lié à l'attention qui sera accordée ou non à l'intégration des nouveaux projets lors de leur conception. Lors de l'aménagement de chaque projet, tels que l'intégration des équipements des nouvelles offres de stationnement (covoiturage, vélo, …), une attention particulière devra être apporté à l'intégration paysagère des projets et aux co-visibilités avec le patrimoine existant, pour ne pas être source d'impacts visuels négatifs. Pour éviter les impacts négatifs, le principe de mutualisation reste primordial.
En lien avec la création de la bretelle de Tourades vers l'A8, la qualité architecturale (volumes, textures, couleurs, matériaux, …) de cette superstructure devra être renforcée pour ce type d'ouvrage, quel que soit le contexte paysager dans lequel il s'insère.
Enfin, les impacts négatifs sur le paysage peuvent également être liés au développement des équipements d'éclairage de l'espace public, ainsi que sur la création d'ouvrages de franchissement de barrières naturelles. Une réflexion sur l'impact paysager des candélabres et de l'éclairage devra être réalisée.

12 fiches-actions engendrent des impacts positifs

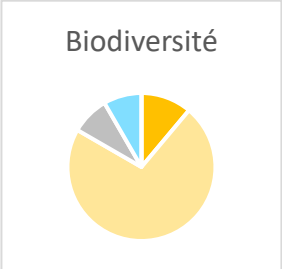
- 1 fiche-action à impact positif modéré ;
- 11 fiches-actions à impact positif négligeable ou à démontrer.

Cela représente 27% des fiches-actions du PDM.

6. La biodiversité et les TVB

Les principales menaces sur les milieux naturels du territoire et sur la faune proviennent de l'urbanisation du territoire. Ainsi, en limitant l'étalement urbain et l'espace dédié aux voitures, le PDM a une action positive sur la biodiversité.

Répartition du bilan environnemental des fiches-actions par niveau d'impact au regard de leurs impacts sur la biodiversité



Le développement des transports collectifs ou la réalisation de pistes cyclables, s'ils ne sont pas encadrés et réfléchis, peuvent détruire en partie, ou du moins perturber, des espaces naturels en zones urbaines ou périurbaines, voire accroître la fragmentation des milieux.
Il conviendra de prendre en compte l'impact négatif temporaire en phase travaux que peuvent engendrer les nouveaux projets et les réaménagements existants. Les perturbations et dérangements de la faune et de la flore locale sont principalement dues aux zones de travaux (base de vie, voies d'accès temporaires, …) plus étendues que les emprises de projet. Les impacts permanents en phase exploitation concernent les nouveaux projets uniquement, par la destruction des habitats de la faune et de la flore, ainsi que par effet de coupure fragmentant les milieux.
Ces impacts sont plus précisément étudiés dans les dossiers réglementaires. Il convient de privilégier de:

- Prendre en compte la biodiversité dans l'implantation des futurs projets et leur aménagement paysager.
- Respecter la trame verte et bleue en protégeant les corridors et réservoirs de biodiversité.
- Privilégier les aménagements dans les zones écologiquement « les plus pauvres ».
- Penser les aménagements paysagers accompagnant les projets en faveur de la biodiversité ordinaire / urbaine.
- Limiter la fauche des bas-côtés des voies ou des espaces délaissés et favoriser la « gestion différenciée » des espaces.
- Installer dans les sections sensibles des panneaux avertissant les usagers de la route de traversées possibles d'animaux.
- Sécuriser les nouvelles infrastructures routières en créant des ouvrages de franchissement pour la faune.

30 fiches-actions engendrent des impacts positifs

- 4 fiches-actions à impact positif modéré ;
- 26 fiches-actions à impact positif négligeable ou à démontrer.

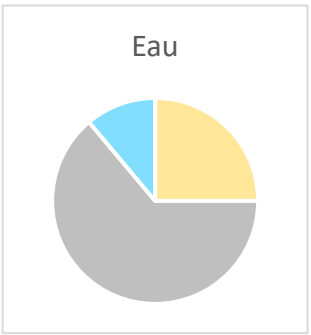
Cela représente 68% des fiches-actions du PDM.

IMPACTS DU PDM SUR L'ENVIRONNEMENT

7. Les ressources en eau

Les actions ayant un impact positif sur la ressource en eau sont liées à la réduction de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés) et donc in fine à la réduction du trafic routier. Ces actions auront pour conséquence de diminuer les charges polluantes (hydrocarbures, huiles, particules fines, poussières) rejetées dans les milieux naturels lessivées depuis les infrastructures routières. Le report modal et le développement des modes doux (marche et vélo) vise à limiter les rejets de charges polluantes, et ainsi vers un impact moindre sur les eaux superficielles ou souterraines.

Répartition du bilan environnemental des fiches-actions par niveau d'impact au regard de leurs impacts sur les ressources en eau



Certaines actions du PDM de la CACPL sont susceptibles d'impacter la qualité de la ressource en eau, en cause les actions qui prévoient une imperméabilisation des sols (nouvelles voies de circulation routières et cyclables, lieux d'intermodalité, stationnements de vélos). L'imperméabilisation des sols est à l'origine de :

- Une dégradation de la qualité des eaux, via les émissions de charges polluants des véhicules motorisés et le lessivage de ces dernières vers les milieux aquatiques.
- Une perturbation du régime des eaux en modifiant les infiltrations naturelles.

Des impacts temporaires seront également possibles en phase travaux par la perturbation des écoulements des eaux ou par l'apport de charges polluantes des engins vers le milieu naturel, en cas d'une mauvaise gestion des eaux.

Néanmoins, ces impacts négatifs restent limités puisque l'imperméabilisation des sols a été étudiée pour être minimisée au maximum pendant la conception du plan. Les aménagements sont prévus dans un contexte déjà fortement urbanisé.

9 fiches-actions engendrent des impacts positifs

- Il s'agit uniquement d'impact positif négligeable ou à démontrer.

Cela représente seulement 20% des fiches-actions du PDM.

8. Les risques naturels

Le PDM n'a que très peu d'impacts sur les risques naturels et technologiques. Les actions du PDM ayant un impact positif sur les risques naturels se traduisent par la limitation des constructions dans les zones à risques.

Les aménagements d'infrastructures, de parcs relais ou de stationnements, dans les zones sensibles aux risques naturels, peuvent avoir une incidence négative, et devront ainsi faire l'objet d'une attention particulière.

2 fiches-actions engendrent des impacts positifs

- Il s'agit uniquement d'impact positif négligeable ou à démontrer.

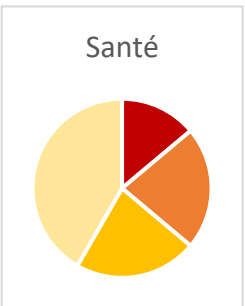
Cela représente seulement 4,5% des fiches-actions du PDM

9. La santé

Le PDM a un impact positif sur la santé, et est lié à deux facteurs majeurs :

- La diminution de la part modale de la voiture et l'amélioration de la qualité de l'air,
- Le développement des modes actifs, en particulier celui recherché du vélo, et l'augmentation de l'activité physique quotidienne.

Répartition du bilan environnemental des fiches-actions par niveau d'impact au regard de leurs impacts sur la santé



Le PDM peut toutefois avoir un impact négatif sur la santé, à cause des phénomènes de déviations ou de création de flux, et in fine à l'augmentation de la place de la voiture. Les axes qui voient leur trafic s'intensifier en zone bâtie sont susceptibles de renforcer les problématiques d'exposition des populations aux nuisances liées au trafic routier. Ces risques, identifiés dans le cadre de l'évaluation environnementale, doivent être avant tout surveillés.

36 fiches-actions engendrent des impacts positifs

- 5 fiches-actions à impact positif fort ;
- 8 fiches-actions à impact positif significatif ;
- 8 fiches-actions à impact positif modéré ;
- 15 fiches-actions à impact positif négligeable ou à démontrer.

Cela représente 81% des fiches-actions du PDM.



PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

ANNEXE

ACCESSIBILITE

Mobilisons-nous pour la mobilité !

CANNES PAYS DE LÉRINS

Sommaire

Préambule page 2
- La notion de personnes à mobilité réduite
- Une conception du handicap qui évolue

A- Cadre légal et contenu du document page 3
1- Le cadre réglementaire
2- Caractéristiques générales des différents types de handicap

B- L'accessibilité du réseau Palm Bus sur le territoire page 7
1- Présentation du réseau
2- « Palm Express » : partout et pour tous
3- Accessibilité des arrêts
4- Accessibilité des véhicules
5- Modalités de formation des personnels en contact

C- Moyens mis en œuvre pour assurer l'accueil et l'information des usagers page 13
1- Préparer son déplacement
2- Les agences commerciales
3- Information aux arrêts
4- Information à bord des véhicules
5- Système billettique

D- Le Transport à la Demande page 18
1- PAD pour Personne à Mobilité Réduite
2- Moyens à disposition du PAD
3- Le PAD –PMR en quelques chiffres

E- L'Agenda d'Accessibilité Programmée du réseau régional sur le secteur page 21

F- L'Accessibilité sur le territoire page 22

G- Les mesures et actions du PDU en faveur des mobilités des PMR page 23

H- Le calendrier de réalisation des actions page 29

Annexes

PREAMBULE

- La notion de personnes à mobilité réduite

La notion de personnes à mobilité réduite (PMR) inclut l'ensemble des personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer, de manière réduite provisoire ou permanente (décret du 9 février 2006 et directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen).

Depuis plusieurs années, le terme « Personnes à Mobilité Réduite » a été adopté pour englober les personnes gênées dans leurs déplacements, du fait de l'environnement, et ne se restreint pas uniquement au handicap moteur. Les PMR regroupent donc toutes les personnes ayant des difficultés pour se déplacer ou utiliser les transports publics : personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant ou handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des charges ou des bagages lourds, enfants en bas âge…

Près d'une personne sur trois déclare rencontrer dans la vie de tous les jours des difficultés, qu'elles soient physiques, sensorielles, intellectuelles ou mentales. Le handicap de chaque personne ne se réduit donc pas aux situations personnelles, aux déficiences et aux incapacités qu'elles engendrent, car il découle aussi de l'environnement matériel et social.

La notion de conception universelle, qui se développe de plus en plus, invite les professionnels à intégrer, dans leur projet d'aménagement, une vision sociétale et humaniste incluant systématiquement le plus grand nombre.

L'accessibilité universelle, c'est l'accès à une ville pensée pour tous : **ce qui s'avère nécessaire pour 10 % de la population est utile pour 40 % et confortable pour 100 % des usagers**.

- Une conception du handicap qui évolue

La loi du 30 juin 1975 est la première grande loi sur le handicap, qui prend dès lors une réelle dimension publique et se voit consacrée comme un domaine à part entière de l'action politique. Toutefois elle se base sur une vision médicale et fonctionnelle du handicap, qui a conduit à centrer ce texte sur l'individu et ses déficiences. Cette perception du handicap n'intègre pas l'interaction entre la personne et son environnement : ce n'est pas l'environnement qui crée l'obstacle, mais la personne qui y est inadaptée.

Depuis, la perception du handicap a évolué et intègre une dimension environnementale : l'incapacité de participation à la vie sociale n'est pas le fait de la déficience de la personne mais de l'interaction entre la déficience de la personne, une volonté d'interaction sociale et un environnement inadapté, rigide dans son utilisation.

Le handicap est donc le résultat d'un processus. L'impossibilité d'accéder à l'espace public ou au cadre bâti du fait de contraintes physiques ainsi que la discontinuité de la chaîne de déplacement sont désormais des facteurs reconnus de production de handicap : le handicap est aujourd'hui considéré comme une production sociale.

En termes de mobilité, le concept central est celui de chaîne de déplacements, qui représente les différents maillons de déplacements d'une personne sur une journée. Si un des maillons est brisé (cheminement piéton, stationnement, cadre bâti, etc.), c'est, à minima, l'organisation du trajet de la personne qui est remise en cause et implique de s'adapter à cette rupture de la chaîne de déplacements. Dans les situations les plus compliquées, la personne est obligée de renoncer à son déplacement et n'est donc pas autonome pour satisfaire l'interaction sociale recherchée.

A. CADRE LEGAL ET CONTENU DU DOCUMENT

Conformément à la loi, le Plan de Mobilité (PDM) de la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins (CACPL) comporte une annexe particulière traitant du volet accessibilité qui indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics et de la voirie ainsi qu'un calendrier de réalisation.

L'annexe accessibilité constitutive du projet de PDM s'organise autour des champs suivants :
- Le cadre légal et réglementaire,
- L'accessibilité du réseau Palm Bus sur le territoire,
- L'Agenda d'Accessibilité Programmée du réseau régional sur le secteur,
- L'accessibilité sur le territoire : un bilan communal en faveur de l'amélioration des mobilités et des cheminements piétons,
- Les mesures et actions du PDM en faveur des mobilités des PMR,
- Le calendrier de réalisation des actions.

Enfin, une annexe rappelle les caractéristiques spécifiques des principaux handicaps, et propose une cartographie des arrêts prioritaires sur l'ensemble des communes.

1. Le cadre réglementaire

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, apporte des évolutions fondamentales pour répondre aux attentes des personnes handicapées. Elle pose clairement le principe de la continuité de la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transports et leur intermodalité.

L'amélioration de l'accessibilité est en effet l'assurance de se déplacer en toute sécurité et confortablement pour tous les habitants et les citoyens ; en particulier les personnes à mobilité réduite telles que les personnes handicapées (personnes souffrant d'un handicap moteur, visuel, auditif, mental ou psychique.), mais aussi les personnes âgées, les parents avec leurs enfants en bas âge, etc. L'accessibilité est la capacité de se déplacer sans difficulté sur l'ensemble du territoire dans tous les espaces.

La délégation interministérielle aux personnes handicapées a adopté une définition de l'accessibilité en octobre 2006 :

« L'accessibilité permet l'autonomie et la participation des personnes ayant un handicap, en réduisant, voire en supprimant les discordances entre les capacités, les besoins et les souhaits d'une part et les différentes composantes physiques, organisationnelles et culturelles de leur environnement d'autre part. L'accessibilité requiert la mise en œuvre des éléments complémentaires, nécessaires à toute personne en incapacité permanente ou temporaire de se déplacer et accéder librement et en sécurité au cadre de vie ainsi qu'à tous les lieux, services, produits et activités. La société, en s'inscrivant dans cette démarche d'accessibilité, fait progresser également la qualité de vie de tous ses membres ».

L'accessibilité revêt donc une notion d'itinéraire et concerne l'ensemble de la chaîne des déplacements. Cette dernière doit être continue, sans obstacle et praticable en toute sécurité, à n'importe quel moment pour n'importe quel motif.

Ainsi, au-delà des personnes à mobilité réduite, c'est bien de qualité de vie - qualité de ville dont il est question lorsque l'on améliore l'accessibilité d'un lieu.

Principaux textes législatifs et réglementaires

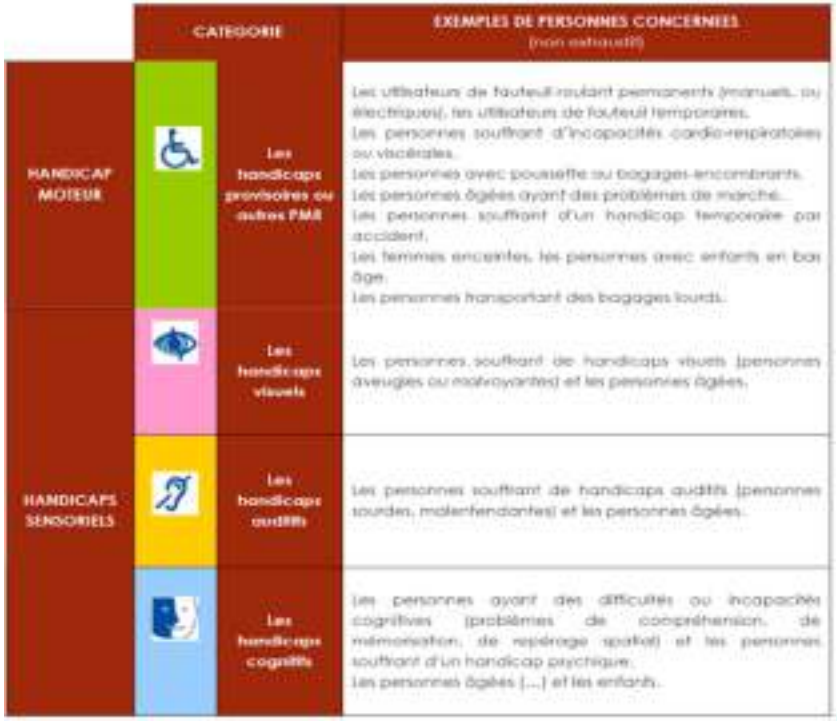
Ils concernent l'accessibilité de la ville aux personnes handicapées :

- Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.
- Décrets 2006-1657 et 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatifs à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics (il abroge le décret 99-757 du 31 août 1999).
- Décret et arrêté du 21 décembre 2006 relatifs aux prescriptions techniques.
- Arrêté d'application du 15 janvier 2007 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.
- Décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978 relatif à l'accessibilité des installations ouvertes au public existantes et à l'adaptation des services de transport public (art. 4 et titre III maintenus par le décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006).
- Ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées.
- Décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014 relatif au Schéma directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs. } Décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014 relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire aux personnes handicapées et précisant la notion d'impossibilité technique avérée.

2. Caractéristiques générales des différents types de handicap

Les notions de handicap sont complexes. Il n'existe pas un public handicapé, mais des publics handicapés. L'origine et la définition des différents types de handicap font appel à de nombreuses disciplines médicales, techniques et psychosociologiques.

L'objectif ici est d'aborder simplement ce thème afin d'éclairer la réflexion sur la réalité des situations rencontrées par les personnes handicapées. La sensibilisation à ces notions est essentielle pour aborder, en toute connaissance de cause, une démarche d'amélioration de l'accessibilité de l'ensemble de la chaine de déplacement.



3. L’accessibilité sur le territoire de la Communauté d’agglomération Cannes Pays de Lérins

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005, pour l’égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, impose aux collectivités territoriales de s’engager dans une politique active en faveur de l’accessibilité de la chaîne de déplacements.

Lors de l’élaboration d’un Plan de mobilité (PDM) cela se traduit par la rédaction d’une annexe accessibilité qui présente les moyens mis en œuvre pour la planification de l’accessibilité de la chaine des déplacements.

La présente annexe accessibilité expose également la prise en considération de l’accessibilité dans le programme d’actions du PDM. Au-delà des actions sectorielles, **la mise en accessibilité de la voirie et des systèmes de transport concourent à l’amélioration de la qualité de ces infrastructures, et donc à la promotion du report modal vers les modes alternatifs à la voiture particulière**.

Ainsi, l’accessibilité peut être considérée comme un outil transversal pour atteindre les objectifs globaux du PDM.

En effet, en améliorant la qualité d’usage de tout et pour tous, l’accessibilité permet notamment :

- De faciliter les déplacements piétons (retrait des obstacles obstruant la circulation piétonne, abaissement des trottoirs et continuité des cheminements),
-- De sécuriser les déplacements des personnes en situation de handicap et de l’ensemble des piétons,
- D’améliorer la vitesse commerciale des transports publics (gains de temps aux points d’arrêt) et d’offrir un meilleur niveau de service pour l’ensemble de la clientèle.





B. L'ACCESSIBILITE DU RESEAU PALM BUS SUR LE TERRITOIRE

L'amélioration de l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite fait partie des objectifs généraux du Plan de Mobilité, et des mesures d'aménagement et d'exploitation qu'il prévoit.

Quatre principes fondamentaux sont à retenir :

- L'accessibilité concerne les différents types de handicaps (physique, auditif, visuel, mental, cognitif ou psychique, polyhandicap, ...), mais aussi toutes personnes vulnérables (enfants, femmes enceintes, seniors) ou pouvant subir une gêne (personnes accompagnées d'enfants ou transportant des bagages lourds, etc.),
- L'accessibilité cesse d'être envisagée sous le seul aspect du handicap moteur,
- Elle intègre le principe de la continuité de la chaîne des déplacements,
- La concertation doit revêtir une place importante lors des études et des travaux de mise en accessibilité, notamment avec les associations représentatives de personnes handicapées ou à mobilité réduite.

1. Présentation du réseau

Le réseau Palm Bus est un réseau de transport efficace, structuré et hiérarchisé autour de :
-Les lignes structurantes,
- Les lignes complémentaires,
- Les lignes de rocades,
• Services de proximité de type navettes de quartier,
• Transport à la demande.



Les lignes structurantes sont les lignes qui relient les quartiers les plus denses de l'agglomération, le centre-ville, les principaux pôles générateurs de trafic (équipements publics, commerces, restaurants) et qui utilisent les voiries principales.

Ces 4 lignes transportent à elles seules 70 % des clients quotidiens du réseau. Elles proposent une fréquence de passage élevée et une large amplitude horaire :

- **Palm express A** : Mandelieu-La Napoule – Centre Commercial Minelle<> Cannes Hôtel de Ville <> Gare SNCF
  Fréquence de passage 12 minutes. Amplitude horaire : 5h25 / 20h30
- **Palm express B** : Mougins - Cannes centre.
  Fréquence de passage 15 minutes. Amplitude horaire : 5h30 /20h30
- **Ligne 1** : Le Cannet Penh Chaï - Cannes Ranguin.
  Fréquence de passage 11 minutes. Amplitude horaire 5h30 /20h50
- **Ligne 2** : Le Cannet Blanchisserie - Cannes les Bastides.
  Fréquence de passage 12 minutes. Amplitude horaire 5h40 / 21h20

Les lignes « Palm Express » A, 1, 2, 10 et 21 proposent également des services de nuit « Palm Night ».

Afin de fluidifier le trafic aux abords des plages en saison estivale et de préserver l'environnement, des navettes sont également proposées par les communes membres : Bocca Cabana, Mouré Rouge, Suquet à Cannes, et MimoPlage à Mandelieu-La Napoule.

2. « Palm Express » : partout et pour tous

« Palm Express » est le nom du Bus à Haut Niveau de Service du réseau « Palm Bus ».

Elle se trouve actuellement partiellement en site propre. Les travaux se poursuivent pour faire de cette ligne l'axe fort de transport en commun qui reliera à terme les zones côtières avec les zones du moyen-pays.

Tout le long de cet axe majeur du réseau sont implantées de nouvelles stations accessibles. Ces aménagements bénéficient non seulement à la ligne « Palm Express » mais également aux autres lignes du réseau qui utilisent cette voie sur une partie de leur trajet.

Enjeux du projet de développement de « Palm Express » :

- Construire la future ligne « Palm Express » (association de la ligne A et de la ligne B) d'une longueur de 21,9 kms dont 8,941 kms en site propre,
- Améliorer la **vitesse commerciale des transports publics** sur le territoire et desservir efficacement les gares et pôles multimodaux, les pôles urbains, les bassins d'emploi, les zones commerciales et les secteurs d'habitat,
- Créer **un axe de liaison entre les différentes communes**, accompagné de pistes cyclables et d'espaces de circulation des piétons plus sûrs, plus confortables et conformes aux normes d'accessibilité,
- **Connecter la ligne** au pôle d'échange multimodal de la gare de Cannes - avec les TGV, les trains régionaux et les lignes routières régionales,
- Au niveau de son terminus à Mouans-Sartoux, elle se situe à 200 mètres de la gare SNCF, et assurera également une correspondance quais à quais avec le réseau Sillages, de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse,
- **Déployer l'information voyageurs** à l'aide de stations et d'arrêts «connectés»,
- **Jalonner le parcours** de 10 parkings relais / parking multimodaux.

Projet « Palm Express »





Une ligne longue de **21,9 kms** dont 8,9 en site propre

61 stations (inter-distance moyenne de 365 mètres)

Un bus **toutes les 10 minutes** en journée

170 départs quotidiens en semaine

18 véhicules propres en service commercial, dont 9 bus articulés
100% de véhicules à zéro émission de CO_2 sur la ligne

Dans une bande de 500 mètres autour du tracé : 81 000 habitants (soit 51% de la population de la communauté d'agglomération) **et 33 000 emplois**

3. Accessibilité des arrêts

Identification des points d'arrêt à rendre accessibles en priorité

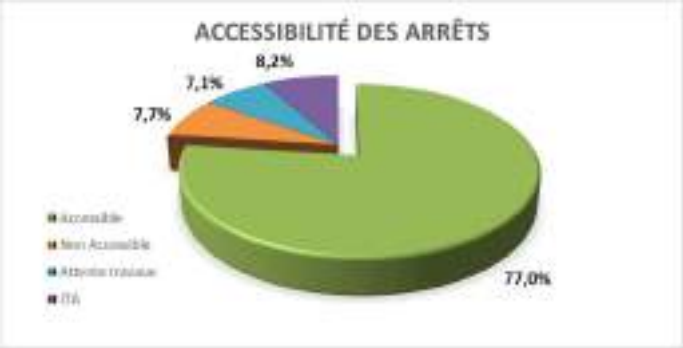
En respect de la loi, nous avons défini un arrêt comme étant prioritaire si :
- Il est situé sur une ligne structurante du réseau,
- Et/ ou, au moins deux lignes desservent cet arrêt,
- Et / ou, il est situé sur un pôle d'échanges,
- Et / ou, il est situé à moins de 200 mètres d'un pôle générateur de déplacements : établissement recevant du public, structure d'accueil pour personnes âgées ou personnes handicapées.

Sur un **total de 866 points d'arrêt** du réseau « Palm Bus », **466 ont été qualifiés « prioritaires »**.

Le tableau ci-dessous présente la synthèse de l'accessibilité des arrêts du réseau « Palm Bus ».

CACPL	Accessible	Inaccessible	ITA*	Travaux / étude en cours	Total
Au 30 juin 2022	**359 (77%)**	**36** (7,7%)	**38** (8,2%)	**33** (7,1%)	**466**

* ITA = Impossibilité technique avérée



En juin 2022, l'état de la mise en accessibilité des points d'arrêt du réseau de transport compte **359 points d'arrêt prioritaires rendus accessibles** (soit **77 %**).
En outre, 45% des arrêts non-prioritaires sont accessibles.

Mise en accessibilité des arrêts

La stratégie consiste à poursuivre la mise en accessibilité progressive des arrêts du réseau « Palm Bus ».
- Par une intervention dédiée, pour 36 points d'arrêt avec des travaux programmés,
- Dans le cadre d'un programme d'aménagement ou de requalification de voirie plus global, dont la programmation est déjà connue (ou en cours) pour 33 points d'arrêt.

Le cas d'impossibilités techniques avérées

Il est nécessaire de prévoir la mise en accessibilité en tenant compte :
- De ce qui est techniquement faisable dans le contexte : voirie, topographie…
- De ce qui économiquement efficient compte tenu du coût de l'aménagement en regard de l'utilisation du point d'arrêt.

Nous définissons ainsi un certain nombre de points d'arrêt pour lesquels nous retenons une Impossibilité Technique Avérée (ITA) :
- La situation actuelle de l'arrêt ne permet pas d'envisager l'aménagement,
- Le coût de la mise en accessibilité de l'arrêt est disproportionné au regard de son utilisation,
- L'arrêt ne peut être déplacé.

Le placement d'un arrêt en ITA peut être « compensé » par la mise en accessibilité de 2 arrêts non-prioritaires.
A ce jour, nous avons retenu 38 points d'arrêt en ITA.
> Le détail des ITA est fourni en annexe.

4. Accessibilité des véhicules

Au 30 juin 2022, sur un parc de 99 bus le réseau « Palm Bus » comptera **98 bus accessibles** (**99%**), c'est-à-dire permettant l'accès et le stationnement d'un fauteuil roulant (2 emplacements dans les nouveaux véhicules articulés), la validation par une personne en fauteuil et dotés de systèmes d'information visuels et sonores permettant aux personnes malentendantes ou malvoyantes de se repérer (annonce visuelle et sonore -français/anglais- à l'intérieure du bus de la ligne, la direction et le prochain arrêt).

Les véhicules accessibles sont équipés :

- D'un bouton extérieur de demande d'arrêt accessible,
- D'un plancher surbaissé,
- D'une rampe d'accès rétractable (automatique ou manuelle selon le type de véhicule)
- D'un emplacement UFR,
- D'un bouton de demande d'arrêt accessible,
- D'une annonce visuelle des arrêts sur écran TFT ou bandeau,
- D'une annonce sonore dans le bus.



Tableau récapitulatif du Parc de Véhicules par type au 30/06/2022

Etat d'accessibilité du parc	Nombre	Accessibilité 30/06/2022
Bus à impériale	4	**100%**
Bus Articulés	3	**100%**
Bus standards	60	**98%**
Bus moyenne capacité	17	**100%**
Minibus	15	**100%**
Parc total au 30/06/2022	**99**	**99%**

Renouvellement entre avril et juin 2022 : intégration de 8 véhicules standards électriques

NB : un véhicule « standard » non équipé de rampe est affecté en réserve ; il sera remplacé en 2023.

5. Modalités de formation des personnels en contact

a. Les conducteurs-receveurs et les contrôleurs

L'ensemble du personnel de conduite et de contrôle suit un module d'information relatif à l'accueil des personnes en situation de handicap et concernant l'accessibilité du réseau pour les Personnes à Mobilité Réduite :

- Lors de son intégration dans l'entreprise, ce chapitre étant également intégré au « Livret d'Accueil » remis aux agents,
- Lors des cessions de FCO.

La formation des agents couvrent l'ensemble des sujets liés aux déplacements des PMR :

- La **sensibilisation au handicap** : définition d'une personne à mobilité réduite, les différents types de handicaps, relation à la personne handicapée,
- Le contenu de **la loi** : Loi handicap, le rôle de chacun (AOM…),
- Les éléments mis en œuvre **en termes d'information sur le réseau**,
- **L'accessibilité aux arrêts** : l'approche des bus aux quais
- **L'accessibilité des véhicules** : signalétique, équipements spécifiques, manipulation des équipements, procédure à suivre en cas de non-fonctionnement de certains équipements (abaissement, rampe d'accès)
- **La conduite rationnelle et le confort des usagers**

Ces formations font l'objet d'actualisation et de mises à niveau régulières.

b. Le personnel des agences commerciales

Le personnel des agences commerciales est sensibilisé et formé afin d'accueillir et de renseigner toutes les personnes présentant un handicap (par téléphone ou en agence).

- Connaître les personnes à mobilité réduite et les personnes en situation de handicap moteur, sensoriel, psychique et/ou mental,
- Maitriser les règles de communication et les comportements à adopter avec chacun de ces publics,
- Accueillir et établir un climat de confiance.

Ces agents sont également aptes à orienter les personnes vers les nouveaux outils d'information et de communication (site Internet, application mobile…) et à proposer des démonstrations d'utilisation de ces outils en agence Mobilité de Cannes notamment.



C. MOYENS MIS EN ŒUVRE POUR ASSURER L'ACCUEIL ET L'INFORMATION DES USAGERS

Avoir accès à une information adaptée est un préalable essentiel à l'autonomie de tous. Cela passe par la possibilité de disposer de supports d'information répondant aux besoins des personnes en situation de handicap, mais également par une mise à disposition facilitée de l'état de l'accessibilité au réseau.
La prise en compte des différents types de handicap doit être intégrée pour tous les canaux d'information et tout au long des différentes étapes du déplacement.

1. Préparer son déplacement

Pour préparer son déplacement, le voyageur peut utiliser plusieurs moyens d'information :

- **L'accueil téléphonique**,
- Le **site Internet du réseau**, et ses versions mobiles,
- **L'intégration des informations du réseau sur Google** (avec mise en avant des **arrêts accessibles au moyen d'un pictogramme**).
- Les **documents d'information** : plan de réseau, fiches horaires…
- **L'application mobile** dédiée à la Mobilité ; appli Palm Bus-Cap Azur

- L'accueil téléphonique

L'accueil téléphonique est assuré par le personnel des agences commerciales et fonctionne du lundi au vendredi de 7h00 à 19h00, et le samedi de de 9h00 à 18h00.



- Le site web **palmbus.fr**

Il constitue un vecteur d'information important du réseau. Il permet de connaître l'offre de transport, les services, les tarifs…

Le site internet respecte les Critères du RGAA (Référentiel Général d'Accessibilité de l'Administration Électronique) produit par la DGME - Direction Générale de la Modernisation de l'État. Pour l'ensemble des handicaps (visuel, auditif, moteur, etc..), le site propose une réponse permettant à la personne atteinte d'un trouble sensoriel de disposer de toutes les informations utiles, qu'elle pourra exploiter grâce à son propre système informatique.

Tous les aspects de la réalisation du site sont impactés :

- Création graphique,
- Agencement des zones fonctionnelles à l'écran pour une structuration des pages lisibles,
- Choix des polices et des couleurs pour le contraste de lecture,
- Choix des techniques de développement et compatibilité avec les navigateurs en la version actuelle ou N-1 (y compris les navigateurs de substitution : synthèse vocale, navigateur textuel, etc.).

La formation à l'utilisation du CMS (Content Management System) du site internet comprend un volet « Accessibilité » destiné à sensibiliser le ou les administrateurs du site à l'usage des bonnes pratiques pour respecter les critères d'accessibilité.

Information sur l'accessibilité au réseau « Palm Bus »

Une **rubrique dédiée à l'accessibilité du réseau** dans son ensemble a été intégrée sur le site Internet palmbus.fr.
Elle regroupe les informations nécessaires pour bien préparer son déplacement et le réaliser avec plus de sérénité.



Information sur le service « PAD-PMR »

Toutes les informations sur « Palm à la Demande PMR » ainsi que les documents mis à jour sont intégrés aux pages dédiées sur le site Internet palmbus.fr.
On y retrouve les éléments sur le **fonctionnement du service**, ainsi que les **modalités d'adhésion** (formulaires téléchargeables) et de réservation une fois les formalités d'inscription effectuées.



- <u>L'intégration des éléments du réseau sur Google</u>

L'intégration des données du réseau sur Google permet notamment de consulter les lignes desservant un point d'arrêt et d'obtenir l'information sur l'accessibilité de l'arrêt.



- <u>Les documents d'information</u>

Nous travaillons régulièrement à l'amélioration des documents d'information du réseau : plans, fiches horaires, tarifs… Ainsi, les prérequis concernant les caractères, les couleurs de polices et les contrastes sont systématiquement pris en compte.
La disponibilité des documents est également une priorité puisque notre service commercial assure la diffusion, tout au long de l'année, des documents dans de multiples points ouverts au public ; mairies, offices de Tourisme, CCAS, hôtels, entreprises…

- <u>L'application mobile dédiée à la Mobilité</u>

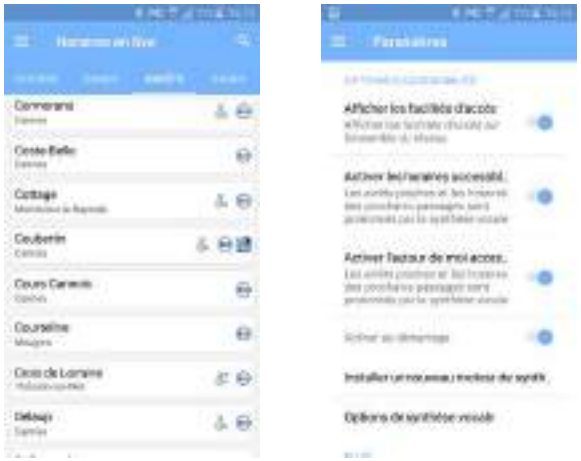
L'Application mobile « Palm Bus », disponible gratuitement sur IPhone et Android, propose la recherche d'itinéraire, les horaires en temps réel et les fiches horaires des lignes, et mentionne aussi l'accessibilité de l'arrêt.



L'information est accessible aux personnes atteintes de déficiences visuelles ou de handicap cognitif grâce à la lecture par la synthèse vocale.



Elle répond en temps réel aux questions que se posent au quotidien les usagers. Si son objet n'est donc pas restreint au champ de l'accessibilité aux transports, il s'agit d'un outil présentant un intérêt notable dans ce but et dont la valorisation peut constituer un enjeu auprès des personnes à mobilité réduite.



2. Les agences commerciales

Les principaux points de vente doivent pouvoir être accessibles aux personnes à mobilité réduite. Plusieurs actions ont déjà été engagées dans ce but, notamment avec l'aménagement d'une rampe d'accès et la mise en place d'un guichet accessible à l'agence commerciale de Cannes et de Mandelieu-La Napoule.

Agence de la Mobilité

L'agence commerciale de Cannes devient « l'agence de la mobilité » : une agence tournée vers la relation client.



Au 1er trimestre 2021, l'agence commerciale « Palm Bus » de Cannes a fait l'objet d'une rénovation intérieure complète et d'un nouvel aménagement avec 3 guichets d'accueil (dont un guichet accessible PMR), l'intégration du bureau d'accueil « Palm à la Demande » dans le même espace.



Un écran affiche les informations en temps réel sur les horaires de départ des bus depuis la station « Hôtel de Ville », comprenant la mention de l'accessibilité des bus.

Les efforts se poursuivront au cours des prochaines années, avec une prise en compte des questions de l'accessibilité des PMR dans le cadre de la réflexion sur le réaménagement des agences. Un travail sera également mené sur l'identification des points de vente-dépositaires accessibles (pictogramme dans la liste des points de vente sur le site Internet du réseau et sur les documents d'information).

3. Information aux arrêts

L'ensemble des points d'arrêt du réseau est équipé de manière à afficher les horaires et informations relatives au réseau :

- Dans les abribus, qui sont gérés par les communes mais offrent les espaces nécessaires pour la signalétique et l'information,
- Aux poteaux d'arrêt, pour lesquels le marché est géré par la régie Palm Bus.

L'ensemble de la mise à jour et de la pose des éléments de signalétique et des informations est géré par la Régie Palm Bus qui affecte une équipe dédiée à ces missions (2 personnes).

Sur le poteau d'arrêt, on retrouve le nom de l'arrêt, les numéros de lignes en passage, leur schéma de ligne et leur fiche horaire (heure théorique de passage à l'arrêt). Lorsque les arrêts possèdent un abribus, ceux-ci disposent en plus d'un plan général du réseau.

Certains abribus (BHNS, PEM de Cannes, Gare Routière de Mandelieu…), sont équipés d'écrans d'information « temps réel » qui affichent les temps d'attente des bus des différentes lignes en passage à l'arrêt.

4. Information à bord des véhicules

Le système d'aide à l'exploitation (SAE) permet de diffuser à l'intérieur des bus une information visuelle et sonore du prochain arrêt (avec annonce également en anglais depuis le printemps 2021.

Sur les écrans à l'intérieur des véhicules, les thermomètres de lignes mentionnent les arrêts accessibles au moyen du pictogramme.



5. Système billettique

Depuis le début de l'année 2019, le déploiement des nouveaux outils numériques pour la vente a permis de **faciliter l'accès aux titres de transport à distance**, avec la **boutique en ligne** pour la commande et le rechargement des titres de transport sur carte sans contact, ainsi que les **e-tickets** sur smartphones.

Pour la rentrée de septembre 2020, il a été ajouté une fonctionnalité permettant de réaliser également le **rechargement de titres annuels avec paiement mensualisé**, directement sur la « boutique en ligne ».



Depuis avril 2022, le réseau « Palm Bus » propose également le paiement du ticket à l'unité, à bord des bus, par carte bancaire.



D. LE TRANSPORT A LA DEMANDE

Déployer une offre de transport à la demande pour les personnes en situation de handicap et les habitants des secteurs peu denses

La C.A.C.P.L a lancé, à compter du 1er janvier 2015, le service Palm à la Demande (PAD), service accessible, évolutif, mutualisant ses moyens de production pour répondre tant aux besoins de déplacement des personnes à mobilité réduite que des habitants des zones peu denses.

Ces services sont accessibles uniquement sur réservation, et après adhésion.

1. PAD pour Personne à Mobilité Réduite

Les bénéficiaires du PAD - PMR

Ce service est destiné à toute Personne à Mobilité Réduite résidant ou non sur le territoire de l'Agglomération (Cannes, Le Cannet, Mandelieu-La Napoule, Mougins et Théoule-sur-Mer), soit ayant un handicap ne lui permettant pas d'utiliser les lignes régulières, soit n'ayant pas encore sur son secteur de ligne(s) régulières(s) ou point d'arrêt accessible.

Le service est accessible de plein droit aux personnes ayant une carte d'invalidité à partir de 80%, soit en fauteuil roulant, soit déficientes visuelles (titulaires de la carte d'invalidité délivrée par une MDPH, comportant la mention « cécité ») ou une carte CMI Invalidité. La nécessité d'un accompagnateur sera prise en compte si la mention « besoin d'accompagnement » apparaît sur la carte d'invalidité.

Dans tous les autres cas, la personne désirant accéder au service est invitée à se présenter devant la commission d'admission pour le service PALM A LA DEMANDE pour PMR (créée en 2015).

Elle est constituée d'un représentant de la CACPL, d'un représentant de la Régie Palm Bus, de l'exploitant, d'un médecin et d'un ergothérapeute (convention signée entre la CACPL et l'UGECAM-PACAC afin de définir un partenariat avec le CHM de Vallauris). Cette commission valide le droit du demandeur à utiliser le service, détermine la durée de ce droit et son besoin d'un éventuel accompagnateur.

Mise à jour de règlement d'exploitation du PAD - PMR en novembre 2019

Nous avons procédé à la mise à jour du règlement d'exploitation de service pour le PAD-PMR en novembre 2019, en concertation avec les représentants des différentes associations de personnes en situation de handicap.

Cette actualisation a notamment permis une adaptation du règlement à certains principes de la loi LOM (par anticipation) et une mise à jour du règlement compte tenu de la prise en compte d'adaptations du service (adhésion, réservations, services des dimanches et jours fériés, transport de jeunes enfants...).

Fonctionnement du PAD -PMR

Utilisable uniquement sur réservation, ce service fonctionne du lundi au samedi de 7h à 19h (renforts possibles en soirée, le dimanche et jours fériés).

- Le PAD - PMR fonctionne sur un principe de « trottoir à trottoir », c'est-à-dire que les usagers peuvent être pris en charge devant leur domicile (à l'extérieur) avant d'être déposés à l'adresse précise qu'ils ont indiquée lors de la réservation.
- Les lieux de montée et descente laissés au choix du client sont fixés dans les feuilles de route et doivent être scrupuleusement respectés, sauf en cas de mise en danger de la personne ou de non-retournement possible du véhicule PAD « pour PMR ».

- En cas de prise en charge autre qu'au domicile, la desserte s'effectue de trottoir à trottoir et doit respecter les critères d'accessibilité dans des conditions normales de circulation et de sécurité.
- Les conditions de réservation au service PAD « pour PMR » sont précises, à savoir : pour un départ le matin : réservation jusqu'à 16h00 la veille, et pour un départ l'après-midi : réservation jusqu'à 10h00 le matin.
- Afin de répondre au mieux à l'ensemble des demandes de réservation, le service PAD - PMR établit des critères de priorité selon les motifs de déplacement des demandeurs, à savoir : Travail-Scolaire-Médical-Administratif-Loisirs contraints et courses-Autres.

Tous les véhicules PAD sont accessibles et le conducteur est apte à apporter l'assistance nécessaire. Il accompagne le client lors de sa montée et sa descente du véhicule, et vérifie avec lui le lieu de prise en charge pour le retour.

2. Moyens à disposition du PAD

Les prestations du service de transport collectif Palm à la Demande pour la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins sont confiées à la Société Sarl Riviera Transport dans le cadre d'une procédure d'appel d'offres ouvert à bons de commande en date du 28 octobre 2018.

La sous-traitance dudit marché est assurée par la Sarl Déplacements au Pays Grassois pour les déplacements hors du territoire de la CACPL.

- Moyens humains

- PAD Mandelieu : 2 chauffeurs fixes
- PAD Mougins : 4 chauffeurs fixes
- PAD PMR : 7 chauffeurs fixes

2 personnes sont en charge de la gestion des réservations.

- Moyens matériels

Le parc constitué de 11 véhicules utilisés selon les besoins des réservations (la place du chauffeur n'est pas comprise dans les places assises):

- 1 véhicule (type 1) : 4 fauteuils roulants et 2 places assises, ou 2 fauteuils roulants et 5 places assises,
- 5 véhicules (type 2) : 1 fauteuil roulant et 6 places assises (ou 8 places assises),
- 2 véhicules (type 3) : 8 places assises,
- 3 véhicules (type 6) : 4 places assises

- Formation des conducteurs receveurs du TAD-PMR

Les thèmes suivants sont intégrés :

- La relation à la personne handicapée,
- La prise en compte de l'âge des utilisateurs du service,
- La manipulation du fauteuil roulant, les systèmes d'attache et l'accompagnement des usagers,
- Les gestes et postures en lien avec les personnes transportées,
- L'utilisation rationnelle des véhicules et des leurs équipements,
- La conduite rationnelle et le confort des usagers.



3. Le PAD –PMR en quelques chiffres

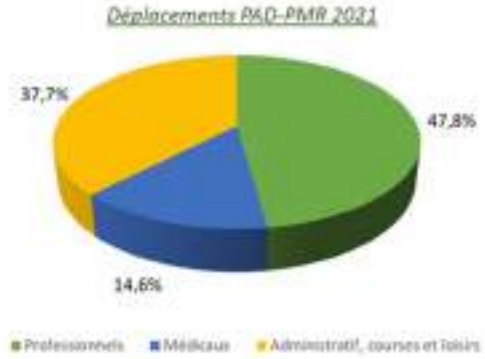
Les adhérents au service

- Nombre d'adhérents (au 31-12-2021)

ADHERENTS PAD PMR	2017	2018	2019	2020	2021
Adhérents PAD-PMR ensemble CAPL	298	309	333	332	**345**

En 2021, parmi les 345 adhérents :

- ✓ 125 se déplacent en fauteuil roulant,
- ✓ 23 sont non ou mal voyants
- ✓ 197 utilisent le service en raison d'un autre handicap moteur, sensoriel ou cognitif.



Motifs de déplacement

En 2021, sur les motifs de déplacement sur la globalité du service se répartissaient comme suit :

- ✓ **47,8%** des déplacements pour motif **professionnel**
- ✓ **14,6%** des déplacements pour motif de **rendez-vous médical**
- ✓ **37,7%** des déplacements pour **autres motifs**, dont « achats ».

Voyages et kilomètres sur le service PAD - PMR

Avec une fréquentation totale de **13 397 voyages en 2021**, la fréquentation du service retrouve presque son niveau de 2019 (avant crise sanitaire Covid-19).

PAD PMR ENSEMBLE CAPL	2019	2020	2021
Nombre de voyages réalisés	14 152	11 066	**13 397**
Nombre de kilomètres effectués	125 655	117 275	**126 326**

Ces résultats montrent que le service proposé en parallèle de la mise en accessibilité du réseau régulier de transport urbain répond à un besoin et concourt à la volonté de la CACPL de faciliter l'utilisation des transports publics pour les personnes à mobilité réduite.

E. L’Agenda d’Accessibilité Programmée du réseau régional sur le secteur

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur est chargée de la mise en accessibilité des transports régionaux : les gares, les TER et les LER.

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a prolongé son SDRAT sous la forme d’un SDRAT-AdAp en juillet 2014 (celui-ci court jusqu’à 2024).

Sur la CACPL, seule la gare de Cannes est inscrire au SDRA, les travaux sur cette dernière ont été réalisés en 2015 permettant une accessibilité de la gare et des différents quais.
Les autres gares du territoire n'ont pas été retenues au titre du SDRA, mais l’accessibilité sera prise en compte dans le cadre du projet de future Gare SNCF à La Bocca.

Concernant la ligne TER Grasse - Cannes - Nice – Vintimile, elle est dotée d’un nouveau matériel accessible avec des emplacements UFR.



Concernant les lignes de cars Zou !, la mise en accessibilité des arrêts prioritaires est réalisée (en concertation avec les communes et la CACPL-suivi).

En outre, 100% du matériel roulant est accessible tant du point de vue de l'accessibilité physique du matériel roulant que de l'information voyageur.



F. L'ACCESSIBILITE SUR LE TERRITOIRE

L'accessibilité dans le cadre du SCoT'Ouest 06

Le SCoT'Ouest 06 dessine un réseau de mobilité publique unifié composé de deux niveaux de densité de déplacement :

- les liaisons structurantes réparties en 3 modes : Transport en Commun (TC), Mode Actif (MA) et Réseau Routier (RR). Ces liaisons structurantes forment le réseau à très haute capacité du SCoT'Ouest 06. Elles sont prioritaires dans leur mise en place et organisent le nouveau développement du territoire en offrant des solutions de massification des déplacements aux grands projets et en réduisant l'apport de flux supplémentaires sur les points habituels de saturation routière,

- les liaisons principales qui complètent le réseau principal en constituant un maillage de raccordement aux grandes infrastructures de déplacement.

Les Communes ont également la possibilité de définir avec le SCoT un troisième niveau de liaison locale lorsqu'elles souhaitent mettre en avant des segments de mobilité qu'elles considèrent comme important.

Le SCoT'Ouest 06 soutient également toutes les mobilités nouvelles afin que le rééquilibrage des parts modales contribue à l'amélioration de la fluidité des déplacements.

Enfin, la densification des espaces les mieux desservis par les infrastructures de transport et l'intégration du développement urbain au réseau de transport est l'une des priorités du SCoT'Ouest 06.

Le renforcement du lien emploi, logement, équipements et centralités doit à la fois :
- Abaisser le besoin de déplacement,
- Redonner de l'accessibilité aux espaces centraux.

La prise en compte de l'accessibilité par les communes

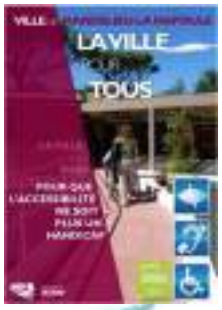
Sur le territoire de la CACPL, chaque commune établi son propre plan de mise en accessibilité de la voirie et d'aménagement des espaces publics. Il fixe notamment les dispositions pour rendre accessible aux personnes à mobilité réduite les circulations piétonnes et les espaces de stationnement d'automobiles.

Différentes actions sont mises en œuvre pour prendre en compte l'accessibilité lors des nouveaux aménagements, de travaux de réaménagements, de requalification, de réhabilitation ou de réfection.

Les bilans annuels permettent de tracer les actions réalisées et de disposer de chiffres clés par action comme le nombre de mètres linéaires de trottoir créés ou requalifiés, le nombre de passages piétons mis aux normes (création de surbaissés au droit des traversées piétonnes, installation de potelets PMR et bandes podotactiles…), le nombre de quais bus rendus accessibles (mise en accessibilité des arrêts de bus), le nombre de places de stationnement PMR réalisées…

En outre, les commissions communales pour l'accessibilité veillent à la cohérence des constats qu'elles dressent, dans leurs différents domaines de compétence concernant l'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports.

Elles travaillent en relations étroites avec l'ensemble des services municipaux et communautaires sur les différents sujets, et les associations et organismes représentant les personnes handicapées pour tous les types de handicaps (physiques, sensoriel, cognitif, mental ou psychique), d'associations représentant les personnes âgées, de représentants des acteurs économiques ainsi que des représentants d'autres usagers de la Ville.



> Exemple de document édité par la Ville de Mandelieu

CANNES PAYS DE LÉRINS

G. LES MESURES ET ACTIONS DU PDM EN FAVEUR DES MOBILITES DES PMR

Le principe de l'accessibilité vise à garantir une égalité d'accès pour tous aux commerces, services, transports, et équipements publics du territoire. Plus largement, la mise en accessibilité a pour objectif d'empêcher l'exclusion des personnes et de favoriser leur autonomie.

Cette notion d'accessibilité apparait dans de nombreuses actions du PDM de la CACPL sur les 3 axes du plan. Les actions du PDM portent sur la mobilité à différentes échelles tant dans le premier axe qui traite des liens avec l'extérieur et de l'articulation de la mobilité que dans l'axe 2 sur la mobilité à l'échelle locale qui porte notamment sur les piétons.

Concernant les actions spécifiques du PDM et contributives à une politique globale de mise en accessibilité, il peut notamment être relevé les actions suivantes :

Axe 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

A1 : ***Créer un schéma d'accessibilité coordonné***

La création du schéma d'accessibilité va permettre de mieux prendre en compte les besoins des différents usagers et différents modes de transport et leur articulation. Cette action participe ainsi à une échelle large à une meilleure lisibilité du territoire et prise en compte des différents usagers dont les publics PMR au sens large.

B2 : ***Renforcer les pôles existants et créer des DIVAT notamment sur l'axe Cannes - Grasse***

L'identification des points d'arrêts stratégiques sur les modes ferré et routier permet d'avoir un travail fin d'aménagement autour du point d'arrêt avec une amélioration de l'intermodalité entre les différentes modes et un travail sur l'accessibilité des cheminements autour des points stratégiques, mais également sur l'offre de stationnement avec la prise en compte des besoins des PMR.

C2 - ***Proposer une hiérarchisation du réseau et y associer des principes d'aménagement***

Le travail sur la hiérarchisation du réseau routier permettra notamment d'inclure l'accessibilité et de questionner sur les largeurs suffisantes à prévoir pour les piétons dans les grands principes d'aménagements qui seront déclinés sur le territoire.

D1 : ***Améliorer le fonctionnement du réseau Palm Bus*** *par le biais de diverses sous actions*
D2 : ***Poursuivre le développement du Palm Express*** *comme structure du réseau*
G1 : ***Axer le développement urbain de manière prioritaire autour des gares et du réseau structurant de TCSP***
H1 : *Poursuivre la* ***mise en accessibilité des arrêts de bus et de la nouvelle flotte***

Le PDM préconise donc une série d'actions qui vont faciliter les déplacements des populations à mobilité contrainte vers et sur l'ensemble des services de transports en commun :

- les actions au service des performances des transports collectifs intègrent de fait les dimensions de mise en accessibilité,
- tous les équipements de transports en site propre, les axes prioritaires TC, les pôles d'intermodalités et les parkings relais seront accessibles,
- pour améliorer la mobilité des personnes atteintes de handicaps sensoriels et cognitifs, une information adaptée à bord des véhicules et aux arrêts de transports en commun est engagée.

Une attention particulière sera portée dans les futurs pôles d'échanges et parcs relais (cheminement et hauteurs des quais) afin de garantir la continuité des transports entre les différents réseaux.

D3 - ***Poursuivre le développement du Palm Express comme structure du réseau par la réalisation de P+R et l'amélioration du rabattement VP***

Il s'agit ici également d'assurer la chaine d'accessibilité avec la disponibilité de places accessibles (et places réservées) ainsi que l'accessibilité des cheminements entre les P+R et les points d'arrêt.

E1 - ***Repenser des parkings stratégiques mutualisés aux entrées du territoire***

La gestion de l'accès au territoire avec la réalisation de parkings stratégiques va permettre de créer des points d'intermodalité lisibles et également d'intégrer des nouvelles places pour les PMR.

Axe 2- Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

A1 - *Travailler sur le réseau et les **continuités des cheminements piétons***
D3 - *Réaménager le littoral en rationalisant la place de la voiture au profit des **modes doux** : poursuivre le projet « Bocca Cabana »*

La réduction des discontinuités piétonnes permet de favoriser les déplacements doux, souvent délaissés au profit d'autres usages en raison d'un sentiment d'insécurité, ressenti à pied ou à vélo.

Un espace accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) est un espace confortable pour tous les piétons. C'est donc un levier important pour favoriser et faciliter la marche à pied et ne pas représenter un frein dans les déplacements des PMR.
Le Plan de Mobilité précise qu'il doit donc :

- permettre d'assurer la sécurité des personnes les plus vulnérables et à mobilité réduite par des cheminements aménagés et identifiés comme tels ;
- offrir des cheminements piétons continus et de qualité;
- être suffisamment pourvu en stationnement dédié aux PMR.

A2 - *Etude d'un* ***schéma directeur d'itinéraires cyclable et construction d'un réseau structuré d'aménagements cyclables*** *et adapté à l'évolution des EDPM.*
B1 - ***Pacifier l'espace public*** *à une large échelle pour sécuriser les autres modes*
C1 - ***Améliorer les perméabilités pour les modes actifs*** *des infrastructures voies ferrées et autoroute*

Ces mesures sont directement liées au développement des modes actifs sur le territoire des Pays de Lérins. Conjointement, cela permettra d'éviter des conflits d'usages entre piétons, personnes à mobilité réduite (PMR) et cyclistes sur les trottoirs et ainsi de sécuriser la pratique de la marche à pied sur le territoire.

Développer les infrastructures et sécuriser des axes cyclables incite à utiliser le vélo dans de bonnes conditions, ce qui permet aussi à des publics moins « sportifs », plus âgés ou avec moins de pouvoir d'achat de se tourner vers les déplacements à vélo. C'est donc aussi une mesure d'accessibilité du territoire.

La pacification de l'espace public est un travail fin qui va permettre d'améliorer la sécurité sur le territoire et d'avoir ainsi un effet notable sur le ressenti des plus fragiles et ainsi favoriser le report vers les modes actifs.

B3 - *Développer une politique cyclable globale en faveur du* ***vélo électrique****: poursuivre les dynamiques engagées d'aide à l'achat*
B4 - *Développer une politique cyclable globale en faveur du vélo : étendre le service PALM VELO*

En parallèle du travail sur l'infrastructure l'aide à l'achat au vélo électrique ou la mise à disposition de vélos spécifiques va permettre aux publics les plus fragiles de disposer d'un nouveau mode de transport. De plus cette aide à l'achat peut permettre d'acquérir des cycles spécifiques plus couteux.





B5 - ***Organiser des actions de promotion du vélo : communication, événementiel, savoir-rouler à vélo, etc***.

Il est primordial de promouvoir auprès des personnes en situation de handicap ou âgées les mobilités actives, en expliquant certaines pratiques qui permettent d'améliorer la santé et gagner en autonomie, ces actions peuvent également permettre d'organiser des séances de remises en selle ou tests de vélos spécifiques plus adaptés aux publics les plus fragiles.

D2 - ***Repenser la politique de stationnement, en rationalisant l'offre sur voirie dans les centres villes, et en gérant l'offre pour les deux roues motorisés***

L'ambition du PDM, est d'aider les personnes handicapées à se déplacer de manière autonome quel que soit le mode choisi.
L'action sur l'offre de stationnement va permettre plusieurs améliorations :
- Le respect de la réglementation notamment pour les espaces occupés par les deux roues motorisés qui aujourd'hui peuvent impacter les cheminements piétons,

- La rationalisation de l'offre de stationnement au bénéfice d'espaces piétonniers, et le travail sur l'offre dédiée avec l'amélioration de la qualité d'aménagement des places,
- Un travail sur le volet information du stationnement avec la communication sur les Plans existants recensant les emplacements des places de stationnement réservées aux personnes handicapées. L'enjeu sera ainsi de mieux orienter la personne sur son trajet.

D4 - ***Requalifier et réaménager certains axes urbains*** *qui supportent des niveaux de trafics importants et créent des fractures pour les dynamiques urbaines*

Cette action bénéficiera à l'amélioration de l'accessibilité à travers une nouvelle organisation de la voirie, en particulier à l'échelle des grands axes urbains. Ces axes sont en effet aujourd'hui des points noirs d'accessibilité avec des cheminements piétons non accessibles et peu de traversées. Leur requalification et l'amélioration de leur perméabilité permettra ainsi d'avoir une action directeur sur l'accessibilité.

E1 - Réaliser des campagnes de sensibilisation à la circulation des cycles et des 2RM, ainsi qu'au partage de la voirie et au savoir vivre

Aujourd'hui l'apparition des nouvelles pratiques de mobilité et notamment les nouveaux engins de mobilités peuvent renforcer un sentiment d'insécurité sur l'espace public et engendrer des difficultés pour les PMR.

L'action sur la sensibilisation et l'éducation au savoir vivre a pour vocation d'améliorer les comportements des usagers et de faire prendre en compte la nécessité du respect de chaque usager.

Cette amélioration aura un bénéfice pour les publics les plus fragiles, avec une meilleure prise en compte et un meilleur respect des besoins d'autrui (Publics, âgés, enfants, personnes handicapées).

G1 - ***Améliorer la logistique*** **urbaine** pour réduire son impact sur la vie des habitants tout en la légitimant comme une activité essentielle

La logistique urbaine est une activité essentielle à l'économie du territoire. Cependant de par son activité elle peut entrainer une parte d'accessibilité du réseau viaire (poubelles sur un trottoir, véhicules stationnant sur l'espace piéton….) L'amélioration de sa gestion vise à réduire ces impacts négatifs pour les autres usagers.

Axe 3- Un territoire décarboné et connecté

A1 - Expérimenter des nouveaux types de stationnement (parkings connectés, parkings partagés, information à message variable, etc.) pour un gain de place

L'amélioration de l'information permettra de faire progresser l'accessibilité au stationnement avec une prise d'information facilitée.

A2 - ***Développer une politique de covoiturage sur le territoire***

L'enjeu au travers de la création des aires de covoiturage est d'avoir une accessibilité renforcée sur ces aires : intermodalité avec différents modes, travail sur les cheminements piétons et places de stationnement réservées pour les PMR

A3 - ***Poursuivre le développement du réseau WiiiZ***

Pour rappel, la loi mobilités prévoit que toute voie communale comportant une ou plusieurs places pré-équipées ou équipées de borne de recharge électrique possède au moins une place dimensionnée pour être accessible aux PMR; sans pour autant que les places leur soient réservées.

Le nombre de ces places devra être égal à une par installation. Le Plan de Mobilité inclura donc cette mesure les collectivités identifieront les rues et places concernées.

B1 - ***Donner la priorité à la communication pour mieux faire connaître les actions publiques actuelles et futures***

La concertation a mis en avant un déficit de communication avec des actions menées qui n'étaient pas connues des participants.

Ce travail sur la communication doit viser tous les habitants mais également les visiteurs du territoire et notamment les publics les plus fragiles qui peuvent avoir des difficultés à être touchés (moindre accès aux moyens de communication numériques, difficultés de compréhension de l'information).

Un travail fin sur la communication sera mené pour résorber ces difficultés, notamment en lien avec le travail mené au niveau de la maison de la mobilité.

B3 - ***Créer une Maison de la Mobilité*** *ayant connaissance de toutes les actions de mobilité du territoire et réalisant des conseils personnalisés*

Un service qui doit prendre en compte les personnes âgées ou handicapées quand on sait que l'accès aux outils numériques est parfois difficile ; le téléphone fixe, les prospectus et les informations des services publics demeurent des outils importants de connaissance de l'offre de mobilité.

La méconnaissance des services et la fragmentation de l'offre peuvent être compensées par **une bonne diffusion de l'information, rendue lisible et relayée dans des points d'accueil humanisés** (Agence Mobilité, dépositaires, Mairies, CCAS, …).

Le personnel de l'Agence Mobilité de Cannes est à même de faciliter les déplacements des personnes en situation de handicap :

- Présence sur le même site du personnel d'accueil et de l'interlocuteur dédié au PAD-PMR,
- Création et gestion des titres de transport,
- Information sur le renouvellement des abonnements à distance (si nécessaire),
- Traitement centralisé des demandes et conditions d'accès au service TPMR,
- Information sur les outils numériques : site Internet Palm Bus et application mobile.

E1 - *Promouvoir fortement l'outil* ***Compagnon de mobilité*** *et ses diverses applications en continuant à développer l'outil*

Le numérique représente une réelle solution pour faciliter les déplacements des PMR si l'on veille à ce que soit intégrées les informations sur l'accessibilité des différents réseaux et services de mobilité.

Pour que le numérique soit un outil d'inclusivité, il s'agira de poursuivre le travail engagé sur :

- l'accessibilité de l'application mobile et du site internet en eux-mêmes (lisibilité pour les personnes souffrant de déficience visuelle, messages sonores…),
- la bonne diffusion de l'information sur l'accessibilité des réseaux de transports (points d'arrêt, PEM, véhicules, lieux d'information…) et des cheminements piétons,
- l'emplacement des places de stationnement PMR et leur équipement, ou non, en bornes de recharge électrique;
- les cheminements piétons accessibles entre les points d'arrêt prioritaires et les pôles générateurs de déplacements situés à moins de 200m.



F1 - *Créer un* ***observatoire des mobilités*** *permettant en plus le suivi du PDM*

De fait, le suivi de l'amélioration de l'accessibilité sur le territoire sera intégré à l'observatoire des mobilités.

H. LE CALENDRIER DE REALISATION DES ACTIONS

Les différentes actions ayant un lien avec l'accessibilité du territoire se déploieront tout au long du PDM avec des actions avec des actions fils rouges qui vont permettre chaque année d'améliorer les infrastructures que ce soit par le travail sur les cheminements piétons, les franchissements et également sur le partage de la voie et la gestion du stationnement.
La communication envers les publics les plus fragiles est également une des priorités du PDM qui se concrétisera sur toute sa durée.

NUMERO D'ACTION	INTITULE DE L'ACTION	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
	Axe 1 : Une accessibilité performante										
A1	Créer un schéma d'accessibilité coordonné										
B2	Renforcer les pôles existants et créer des DIVAT notamment sur l'axe Cannes - Grasse										
C2	Proposer une hiérarchisation du réseau et y associer des principes d'aménagement										
D1	Améliorer le fonctionnement du réseau Palm Bus en adaptant et renforçant l'offre										
D2	Poursuivre le développement du Palm Express comme structure du réseau par le prolongement du TCSP										
D3	Poursuivre le développement du Palm Express comme structure du réseau par la réalisation de P+R et l'amélioration du rabattement VP										
E1	Repenser des parkings stratégiques mutualisés aux entrées du territoire										
G1	Axer le développement urbain de manière prioritaire autour des gares et du réseau structurant de TCSP										
H1	Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus et de la nouvelle flotte										

NUMERO D'ACTION	INTITULE DE L'ACTION	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
	Axe 2 : Une mobilité courte pour tous										
A1	Travailler sur le réseau et les continuités des cheminements piétons										
A2	Réaliser un schéma directeur d'itinéraires cyclables et construire un réseau structuré d'aménagements cyclables										
B1	Pacifier l'espace public à une large échelle pour sécuriser les autres modes										
B3	Développer une politique cyclable globale en faveur du vélo électrique : poursuivre les dynamiques engagées d'aide à l'achat										
B4	Développer une politique cyclable globale en faveur du vélo : étendre le service Palm Vélo										
B5	Organiser des actions de promotion des modes actifs : communication, événementiel, savoir-rouler										
C1	Améliorer les perméabilités pour les modes actifs des infrastructures voies ferrées et autoroute										
D2	Repenser la politique de stationnement, en rationalisant l'offre sur voirie dans les centres villes, et en gérant l'offre pour les deux roues motorisés										
D3	Réaménager le littoral en rationalisant la place de la voiture au profit des modes doux : poursuivre le projet Bocca Cabana										
D4	Requalifier et réaménager certains axes urbains qui supportent des niveaux de trafics importants et créent des fractures pour les dynamiques urbaines										
E1	Réaliser des campagnes de sensibilisation à la circulation des cycles et des 2RM, ainsi qu'au partage de la voirie et au savoir vivre										
G1	Améliorer la logistique urbaine pour réduire son impact sur la vie des habitants tout en la légitimant comme une activité essentielle										

NUMERO D'ACTION	INTITULE DE L'ACTION	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
	Axe 3 : Un territoire décarboné et connecté										
A1	Expérimenter des nouveaux types de stationnement (parkings connectés, parkings partagés, information à message variable, etc.) pour un gain de place										
A2	Développer une politique de covoiturage sur le territoire										
A3	Poursuivre le développement du réseau WiiiZ										
B1	Donner la priorité à la communication pour mieux faire connaître les actions publiques actuelles et futures										
B3	Créer une Maison de la Mobilité ayant connaissance de toutes les actions de mobilité du territoire et réalisant des conseils personnalisés										
E1	Promouvoir fortement l'outil Compagnon de mobilité et ses diverses applications en continuant à développer l'outil										
F1	Créer un observatoire des mobilités permettant en plus le suivi du PDM										

Liste des sigles

ADAP	Agenda d'Accessibilité Programmée
ADAPEI	Association Départementale des Amis et Parents d'Enfants Inadaptés
ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
AFM	Association Française contre les Myopathies
AOM	Autorité Organisatrice de la Mobilité
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
APF	Association des Paralysés de France
CIA	Commission Intercommunale pour l'Accessibilité
CIAPH	Commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées
COPHAVI	Comité des Organisations pour les Personnes Handicapées Visuelles
DTA	Direction Territoriale d'Aménagement
ERP	Etablissement Recevant du Public
ESAT	Etablissement et Service d'Aide par le Travail
IME	Institut Médico-Educatif
MDPH	Maison Départementale des Personnes Handicapées
PADD	Plan d'Aménagement et de Développement Durable
PDM	Plan de Mobilité
PAVE	Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (mis en œuvre par la loi du 11 février 2005 et obligatoire pour toutes les communes de plus de 1000 habitants depuis 2014).
PEM	Pôle d'Echanges Multimodal
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PLUi-HD	Plan Local de l'Urbanisme Intercommunal à vocation d'Habitat et de Déplacements (outil de planification de l'aménagement et du développement du territoire tenant lieu de programme local de l'habitat (PLH) et de plan de déplacements urbains (PDU) dans le cas où la collectivité est autorité organisatrice de la mobilité (AOM).
PMR	Personne à Mobilité Réduite
SAE	Système d'Aide à l'Exploitation
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale (outil de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale)
SDA	Schéma Directeur d'Accessibilité
SD'AP	Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée
SDATC	Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports collectifs
SIG	Système d'Information Géographique
TAD	Transport à la Demande
TC	Transports en Commun

ANNEXES

ANNEXE 1

Liste des points d'arrêt à rendre accessibles

Nom	Commune	Nom	Commune	Nom	Commune
Allée des Ormes	Mougins	**Hôpital Privé Arnault Tzanck**	Mougins	**Pont République**	Cannes
Balitrand	Cannes	**Isola Bella**	Cannes	**Saint-Charles**	Le Cannet
Balitrand	Cannes	**La Boissière**	Cannes	**Stade Maurice Jeanpierre (Mont Joli)**	Le Cannet
Borniol	Cannes	**La Roubine**	Cannes	**Théoule Gare**	Théoule-sur-Mer
Capony (montant)	Le Cannet	**La Roubine**	Cannes	**Théoule Gare**	Théoule-sur-Mer
Carimaï	Mougins	**Le Plateau**	Cannes	**Théoule Mairie**	Théoule-sur-Mer
Carimaï	Mougins	**Le Trayas Notre Dame**	Saint-Raphaël	**Val de Mougins CCAS (Courteline)**	Mougins
Commandant Vidal	Cannes	**Les Cactus**	Mougins	**Volta**	Cannes
Cormorans	Cannes	**Les Cactus**	Le Cannet		
Croix de Lorraine	Théoule-sur-Mer	**Les Mirandoles I**	Le Cannet		
Delaup	Cannes	**Les Mouettes**	Cannes		
Font de l'Orme	Mougins	**Mougins School**	Mougins		
Gymnase du Font de l'Orme	Mougins	**Parc Garibondy**	Mougins		
Haddad Simon	Cannes	**Place Leclerc**	Le Cannet		

Liste des points d'arrêt inclus dans le cadre d'un programme d'aménagement ou de requalification de voirie plus global

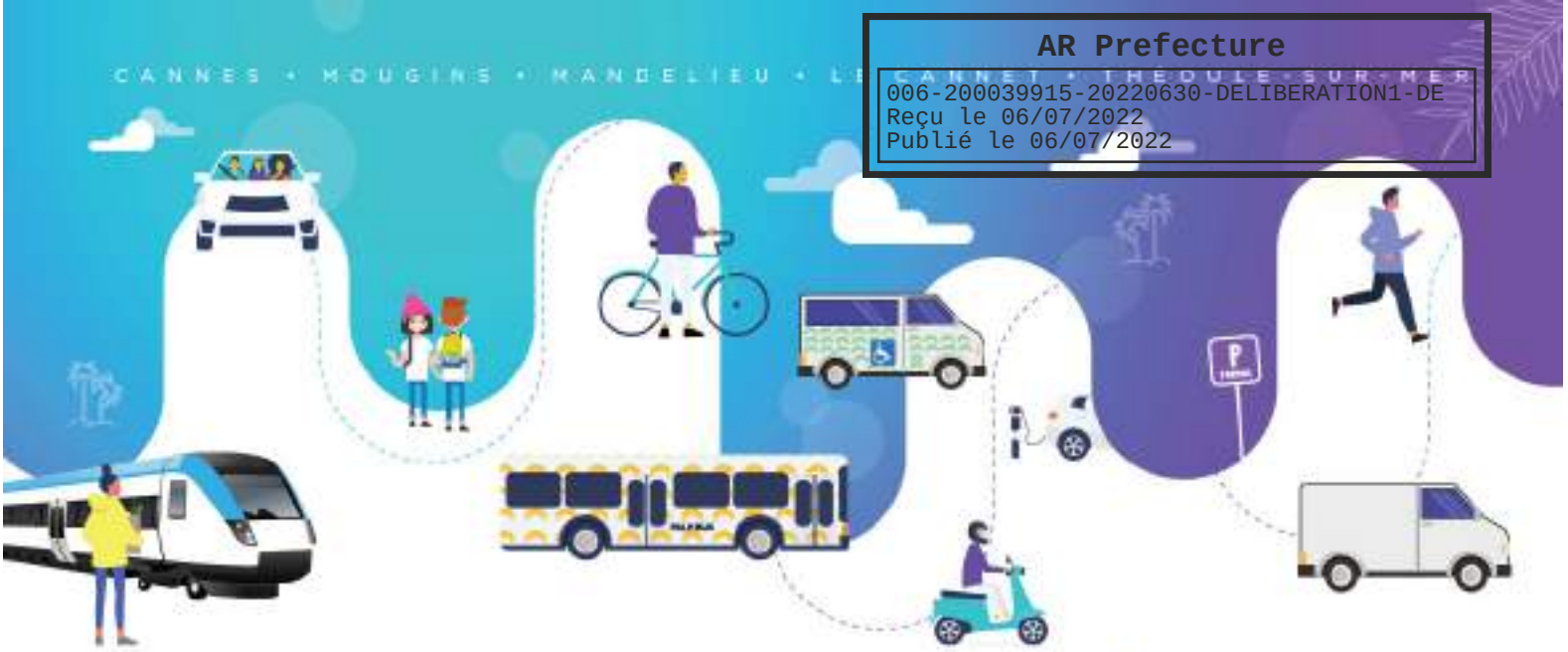
Nom	Commune
C Beach	Cannes
Capron	Cannes
Centre Administratif Rocheville	Le Cannet
Hôtel de Ville	Cannes
Pantiero	Cannes
Howarth	Le Cannet
Juyette	Mougins
La Crémaillère	Mougins
Le Riou	Cannes
Le Vicaire	Mougins
Les Pervenches	Cannes
Notre-Dame des Anges	Le Cannet
Quai Laubeuf	Cannes
Rue du Port	Cannes
Tournamy	Mougins
Val de Mougins	Mougins
Val de Mougins CCAS	Mougins
Vaumare	Mougins

ANNEXE 2

Liste des points d'arrêt en ITA

Nom	Commune	Nom	Commune
Abel Ballif	Théoule-sur-Mer	**Mougins Village**	Mougins
Abel Ballif	Théoule-sur-Mer	**Moulin de la Croix**	Mougins
Bon Puits	Mandelieu-la-Napoule	**Moulin de la Croix**	Mougins
Bon Puits	Mandelieu-la-Napoule	**Paramideaux**	Le Cannet
Château des Mineurs	Mandelieu-la-Napoule	**Petit Juas (Broussailles)**	Le Cannet
Chemin du Fassum	Mougins	**Petit Juas (Broussailles)**	Cannes
Chemin du Fassum	Mougins	**Plage de la Figueirette**	Théoule-sur-Mer
Continental	Cannes	**Plage de la Figueirette**	Théoule-sur-Mer
Continental	Cannes	**Pont Carnot**	Cannes
Courteline	Mougins	**Pont Carnot**	Cannes
Courteline	Mougins	**Port de La Rague**	Théoule-sur-Mer
Croix de Lorraine	Théoule-sur-Mer	**Port de La Rague**	Théoule-sur-Mer
Esquillon Village	Théoule-sur-Mer	**Port La Galère**	Théoule-sur-Mer
Les Sangliers	Théoule-sur-Mer	**Prince des Iles**	Théoule-sur-Mer
L'Esquillon	Théoule-sur-Mer	**Qui Vend Bon**	Mougins
L'Esquillon	Théoule-sur-Mer	**Sainte Camille**	Théoule-sur-Mer
Maréchal Joffre	Cannes	**Sainte Camille**	Théoule-sur-Mer
Miramar (Théoule)	Théoule-sur-Mer	**San Miguel**	Le Cannet
Mougins Village	Mougins	**Terrasses**	Le Cannet

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

Bilan de la concertation

Mobilisons-nous pour la mobilité !

30/06/2021 – Version 1

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

SOMMAIRE

1 PREAMBULE 3

2 MODALITES DE MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION 3

2.1 UN PROCESSUS DE CONCERTATION ORGANISE SUR PLUSIEURS MOIS 3
2.2 LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET D'INVITATION DU PUBLIC 4

3 ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC 7

3.1 PARTICIPATION AUX ATELIERS 7
3.2 PARTICIPATION AUX ENQUETES DIGITALES 7
3.3 PARTICIPATION A LA REUNION DE CLOTURE 8

4 ANALYSE QUALITATIVE DES EXPRESSIONS DES PARTICIPANTS 8

4.1 DES ORIENTATIONS ET ACTIONS PARTAGEES SUR L'ENSEMBLE DES COMMUNES 8
4.2 DES PROPOSITIONS D'ACTIONS PARTAGEES SUR 2 COMMUNES 10
4.3 DES PROPOSITIONS D'ACTIONS SPECIFIQUES A CHAQUE COMMUNE 11

5 AXES ET SUITES DU PLAN DE MOBILITE 14

5.1 LES AXES ENVISAGES POUR LE PLAN DE MOBILITES 14
5.2 LES PROCHAINES ETAPES 15

6 SOMMAIRE DES ANNEXES 16

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

1 Préambule

L'agglomération Cannes Pays de Lérins (CACPL), en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, a engagé la mise en œuvre de son Plan de Mobilité (anciennement Plan de Déplacements Urbains), afin de définir la stratégie intercommunale d'organisation de la mobilité à l'horizon 2030.

La CACPL a souhaité que l'élaboration de ce PDM fasse l'objet d'une véritable démarche partenariale afin de construire un projet cohérent, au service des habitants et du tissu entrepreneurial local.

Le présent bilan porte sur le dispositif de concertation mis en œuvre par la CACPL de décembre 2020 à juin 2021. Il présente les modalités de mises en œuvre de la concertation, synthétise les enseignements des contributions et indique les suites envisagées.

2 Modalités de mise en œuvre de la concertation

2.1 Un processus de concertation organisé sur plusieurs mois

La CACPL a mis en œuvre un dispositif reposant sur différentes modalités de d'information et de participation, traduisant sa volonté, avec les communes concernées, de démarche concertée d'élaboration de son Plan de Mobilité.

2.1.1 Des ateliers participatifs en 3 temps pour chaque commune

Afin de favoriser un travail collectif, **3 séquences d'ateliers participatifs ont été organisées sur les communes de Cannes, Mandelieu, Mougins et Théoule-sur-Mer**.

Ces ateliers ont eu pour objectifs :

- **Ateliers n°1 :** L'établissement d'une connaissance partagée de la situation des déplacements
- **Ateliers n°2 :** La co-construction d'orientations pour améliorer les déplacements
- **Ateliers n°3** : La proposition d'actions pour le projet communal et intercommunal de mobilités

L'organisation pratique des ateliers était la suivante :

- Des ateliers en soirée, entre 18h et 20h ;
- Des ateliers en visio-conférence, via l'application Zoom, en raison de la crise sanitaire (couvre-feu à partir du 2 janvier 2021 dans les Alpes-Maritimes).

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

	Ateliers N°1 Diagnostic partagé	Ateliers N°2 Orientations partagées	Ateliers N°3 Plan d'actions
Cannes	15 décembre 2020	19 janvier 2021	7 avril 2021
Mandelieu-La-Napoule	20 janvier 2021	10 mars 2021	8 avril 2021
Mougins	21 janvier 2021	11 mars 2021	13 avril 2021
Théoule-sur-Mer	28 janvier 2021	18 mars 2021	15 avril 2021

A l'issue de chaque atelier, les participants ont reçu le support présenté, ainsi que la synthèse de l'atelier.

2.1.2 Des enquêtes digitales

Afin de permettre au public n'ayant pu assister aux ateliers de participer à la concertation, 3 enquêtes digitales ont été diffusées sur l'ensemble du territoire, à l'issue de chaque séquence d'atelier.

Ces enquêtes ont permis d'enrichir les contributions des participants aux ateliers et de les prioriser.

	Dates d'ouverture des consultations digitales
Enquête digitale n°1 *Diagnostic partagé*	Du 17 février au 3 mars 2021
Enquête digitale n°2 *Orientations partagées*	Du 22 mars au 1er avril 2021
Enquête digitale n°3 *Plan d'actions*	Du 29 avril au 17 mai 2021

2.1.3 Une réunion de clôture

La CACPL a organisé une réunion de clôture, le jeudi 3 juin de 18h à 20h, en visioconférence via l'application Zoom, afin de présenter une première restitution du travail mené sur l'ensemble de la période et des enseignements liés.

2.2 Le dispositif d'information et d'invitation du public

2.2.1 Dispositif d'information

Sur chacune des communes concernées, une campagne d'information a été réalisée fin 2020 afin de présenter la démarche de concertation et inviter le public à participer aux ateliers et aux enquêtes digitales.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Pour inviter le public à participer aux ateliers, cette campagne s'est traduite par :

- La diffusion d'affiches, flyers et invitations à chacune des communes ;
- La publication de posts sur les réseaux sociaux de la CACPL ;
- Une information dans les bulletins municipaux ;
- La réalisation d'un onglet consacré à la démarche sur le site www.cannespaysdelerins.fr.



AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



Pour chaque enquête digitale, l'information s'est faite à partir :

- Du site internet www.cannespaysdelerins.fr
- D'un mailing adressé aux personnes inscrites à la démarche ;
- D'une information sur les réseaux sociaux des collectivités.



2.2.2 Dispositif d'inscription

Les personnes souhaitant participer aux ateliers ont été invitées à s'inscrire sur le site www.cannespaysdelerins.fr, via un formulaire d'inscription.

Quelques jours avant la tenue des ateliers, des modalités de connexion, un tutoriel d'assistance et un contact téléphonique ont été adressés aux personnes inscrites. Une

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

adresse mail « cacpl.ateliers@nicaya.com » a été ouverte pour permettre de recueillir des expressions sur la démarche et suivre les demandes d'information et/ou d'inscription.

Pour que les ateliers et la réunion publique puissent se dérouler dans les meilleures conditions techniques, la salle de visio-conférence a été ouverte environ 1/2h en avance de manière à effectuer des tests de micro et de caméra et de rappeler aux participants le numéro téléphonique d'assistance.

3 Analyse quantitative de la concertation avec le public

3.1 Participation aux ateliers

La participation aux ateliers s'est répartie de la suivante :

	Diagnostic	Orientations	Plan d'actions	Total
Cannes	**19**	**11**	**18**	**25 différents**
Mandelieu	**6**	**5**	**8**	**9 différents**
Mougins	**9**	**9**	**7**	**12 différents**
Théoule	**1**	**3**	**4**	**7 différents**
Total Participants	**35**	**28**	**37**	

3.2 Participation aux enquêtes digitales

Le total des répondants aux 3 enquêtes est relativement stable allant **de 223 à 265 répondants**. Comme pour les ateliers, la participation pour Cannes a été plus importante avec 215 répondants au maximum.

Il est à noter que quelques répondants ont signalé ne pas avoir répondu à l'ensemble des questions du fait de la densité des contributions.

	Diagnostic	Orientations	Plan d'actions
Cannes	**187**	**215**	**175**
Mandelieu	**38**	**88**	**45**
Mougins	**35**	**75**	**45**
Théoule	**29**	**66**	**29**

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Total répondants	**223**	**240**	**265**

3.3 Participation à la réunion de clôture

La **réunion publique de restitution du 3 juin a quant à elle réuni 20 participants**, dont la plupart avaient déjà participé à un ou plusieurs ateliers précédemment organisés.

A cette occasion, les 4 communes ont été représentées par les participants.

4 Analyse qualitative des expressions des participants

4.1 Des orientations et actions partagées sur l'ensemble des communes

Les participants et répondants se sont majoritairement exprimés en faveur d'orientations et d'actions convergentes sur les 4 communes, à savoir, dans l'ordre de priorité :

- Poursuivre le développement des modes actifs
- Inciter à l'utilisation des transports en commun
- Développer l'intermodalité
- Faciliter les déplacements inter-agglomérations
- Réduire les déplacements et l'usage de la voiture et favoriser les modes actifs
- Améliorer le vivre-ensemble et le partage de l'espace public

4.1.1 Poursuivre le développement des modes actifs

En ateliers et lors des enquêtes digitales, les participants ont très largement exprimé le souhait que soient **mis en œuvre des réseaux cyclables et piétons continus et sécurisés communaux et intercommunaux.** 185 expressions ont en effet été comptabilisées en faveur de cette action.

L'extension des pistes cyclables et des cheminements piétons, que ce soit du bord de mer vers le centre-ville de Cannes, du golf de l'aéroport au Béal, de Mougins au Cannet en passant le long de la Siagne, sur le sentier du littoral entre la Rague et la base nautique, de la gare au centre-ville de Théoule ou encore vers le Var, apparait comme un enjeu primordial à l'échelle de chaque commune afin de circuler de façon sécurisée, en tant que piéton ou cycliste.

Outre la poursuite du développement des pistes cyclables et des cheminements piétons, les participants ont souhaité que ces réseaux soient davantage sécurisés. Pour cela, ils ont proposé de renforcer la signalétique, d'améliorer l'entretien, de réaliser des aménagements de sécurité (bandes/pistes, séparateurs physiques…), d'améliorer la largeur des trottoirs et de développer l'apprentissage de ces modes et le respect entre les différents usagers des espaces publics.

Les participants sur les 4 communes ont également témoigné d'une volonté de **généraliser la prise en compte des cyclistes et piétons lors de la réalisation d'aménagements de voirie avec une demande forte d'augmenter les aménagements dédiés**, avec plus de 190 expressions

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

dans ce sens : élargissement des pistes cyclables et trottoirs, ronds-points hollandais, passages piétons sécurisés, …

Enfin, il existe **une demande forte de poursuivre le développement de services dédiés aux vélos** tels que des stationnements vélos sécurisés adaptés aux différents usages. À Cannes, Mandelieu et Théoule, les participants souhaitent par exemple que l'offre de location de vélos et de VAE se développe.

4.1.2 Inciter à l'utilisation des transports en commun

Sur les 4 communes, les participants ont mis en avant le **renforcement de l'offre** pour inciter davantage d'usagers à délaisser leur véhicule motorisé en faveur des transports en commun. Celui-ci se traduirait d'abord par une **densification des fréquences de passage et une couverture géographique plus étendue,** souhaitées par plus de 150 répondants.

Les participants ont proposé la mise en service de petites navettes urbaines, de lignes de bus offrant des liaisons inter-agglomérations plus directes et performantes, d'est en ouest vers Mouans-Sartoux, Valbonne, Vallauris et Antibes, vers Sophia-Antipolis, vers le Pays de Grasse, vers Nice et Monaco, voire les stations de sport d'hiver.

Des participants ont en outre souhaité que les horaires des transports scolaires soient optimisés.

A Cannes, Mandelieu et Théoule, près de 100 répondants ont exprimé le souhait de poursuivre le **développement du service de navettes maritimes sur toute de l'année**, afin de profiter d'en profiter en-dehors de la période estivale et de d'étendre ce service d'Antibes Juans-les-Pins à Théoule-sur-Mer et Saint-Raphaël.

4.1.3 Développer l'intermodalité sur l'agglomération

L'intermodalité sur l'agglomération, qui a fait l'objet de plus de 200 expressions, **apparait d'abord comme un moyen de développer l'usage des transports en commun et des modes actifs.** En effet, de nombreuses expressions font émerger le besoin d'assurer des correspondances efficaces entre les différents modes de transport : vélo, trains, bus, navettes estivales et maritimes. Une information en temps réel des horaires des transports en commun est également demandée.

Outre les correspondances, les participants **attendent la mise en œuvre de nouveaux services visant à faciliter les pratiques intermodales,** comme l'autorisation de transporter des vélos dans les bus et dans les trains ou encore la **création de parcs relais** en entrée de ville ou à proximité de pôles d'échanges, desservis par les transports en commun et dotés de parkings vélos sécurisés et de dépose minute pour le **covoiturage.** Les voies et aires de covoiturages sont en particulier demandées à Cannes, Mougins et Théoule.

A Cannes, Mandelieu et Mougins, ce souhait d'une intermodalité efficiente s'accompagne d'une **meilleure de lisibilité de l'offre** passant par la mise en place d'un titre ou d'un abonnement multimodal unique.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

4.1.4 Faciliter les déplacements inter-agglomérations

Les participants se sont également fortement exprimés en faveur de l'amélioration des **déplacements inter-agglomérations** notamment en créant des liaisons en transport en commun ou en modes actifs performantes entre les différentes agglomérations qui sont chacune des bassins de vie et/ou d'emploi, comme la CASA. Cette performance est définie par des **temps de parcours réduits** grâce à des **lignes directes**, complémentaires aux lignes effectuant davantage d'arrêts.

Pour les participants de Cannes, Mougins et Théoule, cette offre devrait être associée à la **mise en place d'un titre de transport unique**.

A Mandelieu et Théoule, des participants ont également proposé de réaliser un plan de mobilité à l'échelle des 3 agglomérations afin de favoriser les déplacements inter-agglomérations. À Mougins, des participants ont proposé par exemple la mise en place d'une cellule mobilité à l'échelle des 3 agglomérations.

4.1.5 Améliorer le vivre-ensemble et le partage de l'espace public

A Cannes, Mandelieu et Théoule, les participants ont exprimé une attente importante relative au **partage de l'espace public entre les différents modes de déplacement et à l'éducation au vivre-ensemble.** Environ 140 répondants ont proposé de mettre en œuvre des dispositifs pour ralentir la circulation comme les **zones de 20 ou 30 km/h** et de renforcer les contrôles notamment grâce à des **radars pédagogiques**. Il existe également une demande forte de faire respecter davantage la réglementation pour assurer la sécurité de tous et réduire les nuisances.

4.2 Des propositions d'actions partagées sur 2 communes

Au-delà des propositions d'actions partagées par les participants de 3 ou 4 communes, des demandes et souhaits ont parfois été émis sur 2 communes, en particulier à Cannes et Mandelieu-La-Napoule où un certain nombre de propositions sont similaires.

4.2.1 Propositions d'actions partagées à Cannes et Mandelieu

À Cannes et Mandelieu, de nombreuses actions reflètent une attente commune :

- **D'actions de communication, formation et de sensibilisation**

Les actions de formation et de sensibilisation proposées ont, pour les participants, vocation à inciter à l'usage des transports en commun ou des modes actifs. Il peut s'agir d'actions de formation à destination de différents publics (écoliers, collégiens, retraités…), d'actions ludiques (jeux concours, visites touristiques à vélo ou à pied) ou d'actions de communication (campagnes, sondages, affichage, journées de promotion comme la journée du transport en commun).

- **De meilleure visibilité et tarification des parkings**

Afin d'optimiser l'utilisation des parkings en ouvrage (et donc limiter le stationnement sur voirie), des participants ont proposé de mieux flécher les parkings disponibles et les places

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

restantes, de mettre en œuvre de nouvelles tarifications afin de prendre en compte le besoin des résidents (parkings gratuits sur un certain nombre d'heures, places en zones bleues, etc.) ou encore d'équiper les parkings de nouveaux services (stationnements deux roues sécurisés, stationnements trottinettes…).

- **De développement des modes de livraison propres**

La logistique urbaine a été principalement abordée à travers les modes de livraison souhaités plus propres (flotte de véhicules électriques, vélos cargos, …) en vue de créer, dans les centres-villes, des zones à faible émission. Des participants ont également exprimé le souhait d'une limitation des livraisons en centre-ville, en particulier aux heures de pointes, grâce à la création de plateformes logistiques, à la modification des horaires de livraison ou encore l'augmentation du nombre de points relais.

- **D'une meilleure visibilité de l'offre de transport en commun**

A Cannes et Mandelieu, la demande de lisibilité des offres de transport en commun ressort particulièrement à travers une demande d'informations en temps réel et de simplification des outils utilisés : application Palm Bus, signalétique renforcée, panneaux de temps de parcours, etc. De plus, la mise en place d'une tarification adaptée aux revenus est souhaitée, notamment sur des trajets uniques et courts.

4.2.2 Propositions d'actions partagés à Cannes et Mougins

Afin d'augmenter la pratique du vélo sur le territoire, des participants ont proposé de mettre en place des actions visant à développer la culture du vélo, grâce à des ateliers d'initiation. Des opérations telles que des journées ou fêtes du vélo sont proposées pour valoriser cette pratique et mettre en valeur les réseaux existants sur le territoire.

4.2.3 Propositions d'actions partagés sur Mandelieu et Mougins

Afin que les aménagements piétons et cyclables répondent aux attentes et besoins de leurs usagers, des participants ont exprimé le souhait que les services techniques soient formés à la pratique du vélo et de la marche à pied et que les habitants puissent être consultés en amont des projets d'aménagement afin de pouvoir donner leur avis.

4.3 Des propositions d'actions spécifiques à chaque commune

4.3.1 Propositions d'actions spécifiques à Cannes

A Cannes, des participants ont proposé des actions non abordées sur les autres communes.

Par exemple, près de 60 répondants souhaitent que les **principes d'intermodalité soient intégrés à la future gare de la Bocca** avec une **proposition d'offre touristique multimodale**. La réduction des déplacements en voiture a également été demandée en proposant de **requalifier la voie rapide en voie urbaine avec la création d'un péage urbain** pour accéder au centre-ville, hors-riverains. Cette proposition a été formulée par près de 50 répondants.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

De manière générale, les actions proposées visent à **fluidifier les déplacements** : mise en œuvre de panneaux dynamiques modifiant les sens de circulation, circulation et stationnement facilité pour les deux routes motorisés, information en temps réel avec annonces sonores, contrôle de la circulation et amélioration des systèmes de livraison (création de zones de rencontres livreurs / commerçants, optimisation des espaces dédiés aux livraisons, mobilisation des commerçants et transporteurs, utilisation de vignettes Crit'Air, …)

La **place du piéton** au cœur de la ville de Cannes apparaît également importante avec la demande, formulée par près de 50 participants, de créer des zones d'ombrage et d'espaces de convivialité afin de permettre une réappropriation de l'espace public par les piétons. Une quinzaine de participants ont également proposé de développer de nouveaux services adaptés aux piétons chargés.

Un certain nombre de participants ont abordé la thématique du **stationnement** avec le souhait de renforcer les places pour les modes de déplacements décarbonés (vélos, trottinettes, …), de développer des services d'application mobile pour réserver une place et enfin de réduire le nombre de places de stationnement en surface lorsqu'un parking est à proximité.

4.3.2 Propositions d'actions spécifiques à Mandelieu-La-Napoule

A Mandelieu, 23 personnes se sont exprimées en faveur de la **construction systématique de nouveaux parcs à vélos extérieurs et de 2 places de parking par logement et d'emplacements réservés pour les cheminements piétons et cyclables** dès lors qu'un nouvel immeuble est créé.

Les participants ont également demandé **la réalisation d'aménagements et la mise en œuvre de services pour faciliter l'accès aux mobilités douces et partagées** : aménagement des arrêts de bus, systèmes de location de véhicules entre particuliers ou de courte-durée renforcés, application de signalement de disfonctionnements, affichage simplifié des places réservées aux PMR, …

4.3.3 Propositions d'actions spécifiques à Mougins

A Mougins, 28 participants ont exprimé l'**attente de pistes cyclables interconnectées entre les différentes communes** et 20 **la création de voies de bus dédiées**, notamment vers Sophia-Antipolis.

22 participants ont mis en avant la nécessité de bien positionner **la sortie d'autoroute 43** ou de rendre la sortie 44 gratuite, afin de fluidifier les déplacements vers et depuis Sophia Antipolis.

Les participants ont par ailleurs exprimé le **besoin de penser les projets de développement au regard des mobilités et trafics induits** : ils sont ainsi une trentaine à demander d'une part que les voies de circulation soient adaptées à la réalité du trafic généré par les nouveaux projets (16 répondants) et d'autre part que chaque projet soit regardé systématiquement au prisme de son rapport coût / bénéfices (14 autres répondants). Ils ont également demandé

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

que la création de nouveaux équipements ou projets urbains s'accompagne systématiquement d'une offre de transports en commun, préférable à la création de parkings.

Les participants à Mougins ont également fait une **place importante aux nouvelles applications mobiles** :

- Utiliser Mobiliscope pour connaitre les flux
- Développer une application pour mutualiser les places de parking privé et public
- Faire connaitre les applications comme Moovit.

Certaines actions sont en lien direct avec le **souhait d'une mobilité courte renforcée grâce à une urbanisation qui facilite les déplacements à pied ou en transport en commun** : développement de commerces de proximité à l'échelle des quartiers, création de voies partagées et de navettes entre Mougins le Haut et le nouveau centre-ville, création d'espaces de coworking ou encore d'un « Rézo Pouce », sur le modèle de la commune de Biot.

4.3.4 Propositions d'actions spécifiques à Théoule-sur-Mer

Lors de la 3ème enquête digitale dur Théoule, 15 participants ont considéré utile le projet de LGV pour permettre de **densifier l'offre TER** dans les gares intermédiaires de la ligne ferroviaire existante. 14 personnes ont également souhaité qu'il soit demandé à la Région d'augmenter la desserte TER sur l'Ouest 06.

Pour inciter à utiliser les transports en commun, une dizaine de participants ont **demandé l'optimisation des liaisons avec l'Estérel**, 8 participants la **mise en œuvre de transport à la demande** ou de navettes pour desservir la gare du Trayas et 10 autres la **sécurisation des arrêts de bus les plus dangereux**.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

5 Axes et suites du plan de mobilité

5.1 Les axes envisagés pour le Plan de Mobilités

Les études réalisées et les enseignements de la concertation ont conduit la CACPL à organiser les actions de son prochain Plan de Mobilité autour des 3 axes suivants :



5.1.1 Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Afin de répondre aux attentes de mobilité courte au sein des communes et à l'échelle intercommunale, la CACPL souhaite, entre autres, poursuivre son travail avec les objectifs suivants :

- Améliorer les interconnexions et réduire les coupures de territoire, notamment à l'échelle intercommunale ;
- Renforcer les déplacements sécurisés et continus pour les cyclistes, piétons et usagers des transports en communs ;
- Améliorer et renforcer le partage de l'espace public entre les usagers de différents modes de déplacements.

5.1.2 Un territoire connecté et décarboné : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Afin de développer une mobilité plus durable, la CACPL souhaite profiter des nouvelles technologies et prévoit de :

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- Améliorer en continu l'information en temps réel (pour les trajets en bus, parcours en vélos, sur la disponibilité et réservation en parkings relais, …) ;
- Poursuivre la réflexion et les actions de logistique urbaine pour fluidifier les déplacements ;
- Décarboner la flotte de transports en communs, notamment par le recours à de nouvelles énergies comme l'hydrogène.

5.1.3 Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Afin de renforcer l'attractivité du territoire, la CACPL souhaite améliorer l'accessibilité de son territoire et des territoires voisins en :

- Poursuivant le développement des transports collectifs et des interconnexions au sein de l'agglomération ;
- Développant le maillage avec les territoires voisins de l'Agglomération (pôles d'échanges, réseau de transport, …).

5.2 Les prochaines étapes

Le présent bilan de concertation est mis à disposition du public et sera annexé au dossier d'enquête publique, préalable à l'approbation définitive du Plan de Mobilité.

Au cours de l'année 2021, l'élaboration du Plan de Mobilité, articulé autour des 3 axes présentés, se poursuivra en vue d'une approbation en mars 2022.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

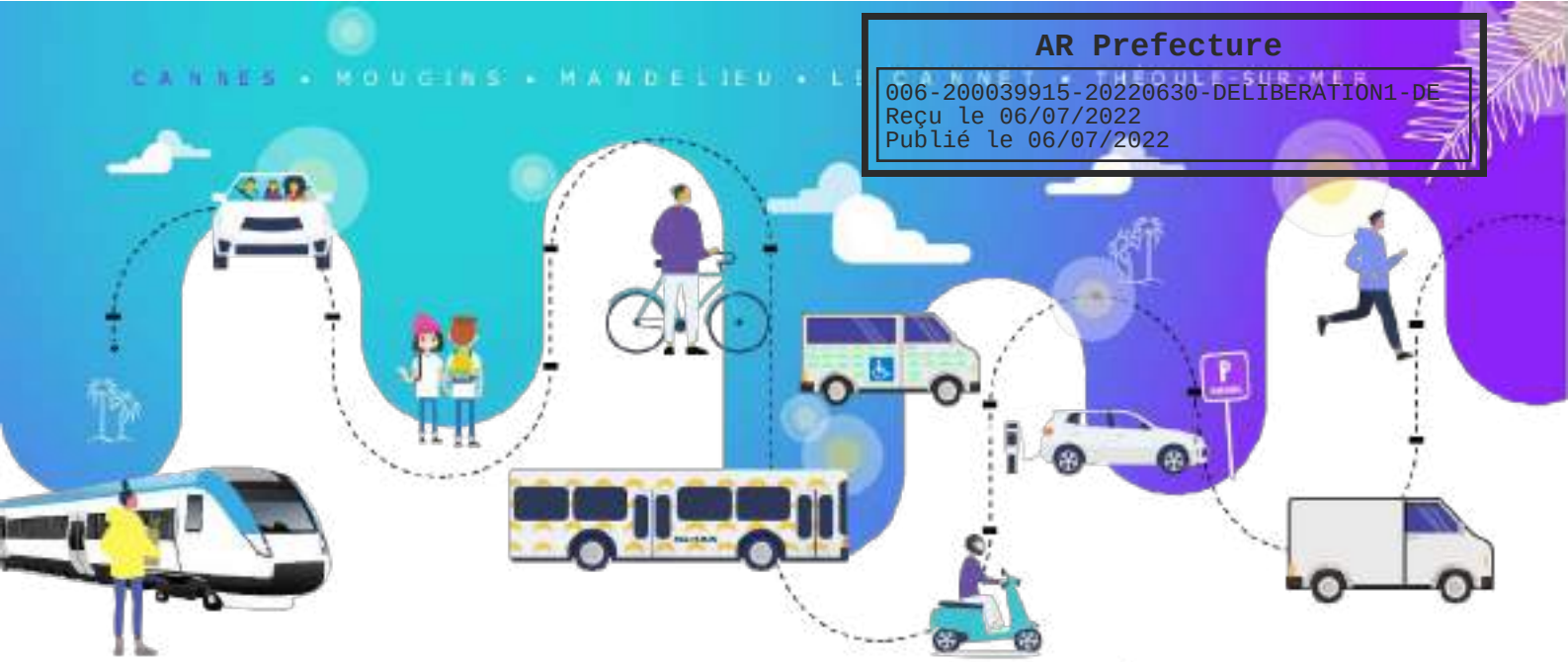
6 Sommaire des annexes

Les annexes sont classées suivant le processus de concertation mené :

- Pour chaque séquence d'ateliers, vous retrouverez :
  - Un exemple de support utilisé sur l'une des communes
  - Les synthèses des rencontres pour chaque commune
  - L'analyse de l'enquête digitale menée après la réalisation d'une série d'ateliers.

1. Ateliers n°1 et Enquête digitale n°1……P.3
   1.1. Support atelier n°1……P.4
   1.2. Synthèse Atelier n°1 – Cannes……P.16
   1.3. Synthèse Atelier n°1 – Mandelieu-La-Napoule……P.50
   1.4. Synthèse Atelier n°1 – Mougins……P.61
   1.5. Synthèse Atelier n°1 – Théoule-sur-Mer……P.72
   1.6. Analyse – Enquête digitale n°1……P.79
2. Ateliers n°2 et Enquête digitale n°2……P.101
   2.1. Support atelier n°2……P.102
   2.2. Synthèse Atelier n°2 – Cannes……P.125
   2.3. Synthèse Atelier n°2 – Mandelieu-La-Napoule……P.137
   2.4. Synthèse Atelier n°2 – Mougins……P.149
   2.5. Synthèse Atelier n°2 – Théoule-sur-Mer……P.159
   2.6. Analyse – Enquête digitale n°2……P.166
3. Ateliers n°3 et Enquête digitale n°3……P.177
   3.1. Support atelier n°3……P.178
   3.2. Synthèse Atelier n°3 – Cannes……P.193
   3.3. Synthèse Atelier n°3 – Mandelieu-La-Napoule……P.214
   3.4. Synthèse Atelier n°3 – Mougins……P.228
   3.5. Synthèse Atelier n°3 – Théoule-sur-Mer……P.241
   3.6. Analyse – Enquête digitale n°3……P.250
4. Support et synthèse de la réunion publique de restitution du 3 juin……P.265
   4.1. Support Réunion publique……P.266
   4.2. Synthèse Réunion publique……P.306

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

ANNEXES

Ateliers n°1 sur chacune des communes

Enquête digitale n°1

CANNES PAYS DE LÉRINS



PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

Etat des lieux partagé Cannes

Mobilisons-nous pour la mobilité !

PRÉSENTATION DES ANIMATEURS ET INTERVENANTS

ANIMATION / FACILITATION *NICAYA CONSEIL*

- Laurence Gontard
- Blandine Périchon
- Pauline Sabouraud
- Adeline Pratlong



INTERVENANTS

CACPL

- Frédéric Marandon

INGEROP

- Nathalie Perigault



- Soutien logistique à contacter en cas de problème technique
  → Jordan FLEURUS



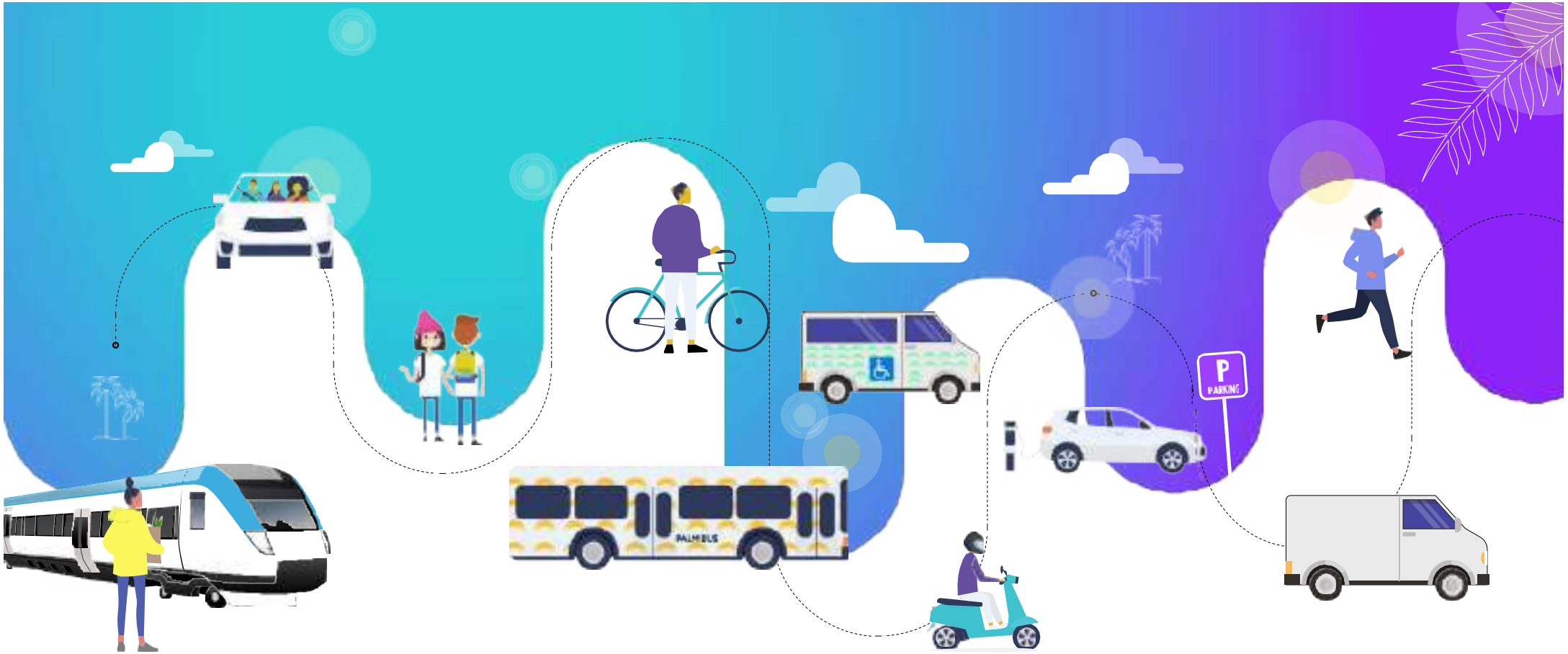
Via le chat de ZOOM



Via téléphone : 07 62 66 06 06

DÉROULEMENT DE L'ATELIER

HEURE	DÉROULÉ	DURÉE
18h00 – 18h15	• Programme et règles de travail	***15'***
18h15 – 18h25	• Démarche de participation à l'élaboration du Plan de Mobilités	***10'***
18h25 – 19h00	• Le territoire Cannois et ses mobilités	***35'***
19h00 – 19h50	• Travail en sous-groupes	***50'***
19h50 – 20h20	• Partage des productions et priorisation	***30'***
20h20 – 20h30	• Clôture de l'atelier n°1 et suites	***10'***



1. DÉMARCHE DE PARTICIPATION DES HABITANTS À L'ÉLABORATION DU PDM

LE PROJET

- **La Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins est Autorité Organisatrice des Mobilités**
- **Elle a engagé l'élaboration de son Plan De Mobilité pour définir la stratégie intercommunale d'organisation de la mobilité à l'horizon 2030**
- **Elle a souhaité que ce PDM fasse l'objet d'une véritable démarche partenariale**
  - **Associer à son élaboration les communes, les partenaires institutionnels, les habitants et acteurs socio-économiques**
  - **Construire un projet cohérent, au service des habitants et du tissu entrepreneurial local**

LA DÉMARCHE

Objectif

- **Définir, au sein de chaque commune, des plans communaux de mobilité**
- **Conjuguer ces plans communaux pour aboutir à un PDM CACPL cohérent et efficace**
- **Partager le projet de PDM global avec tous les acteurs du territoire dans le cadre d'une « concertation publique »**

Démarche communale en 3 ateliers participatifs dans chaque commune pour élaborer les plans communaux de mobilité

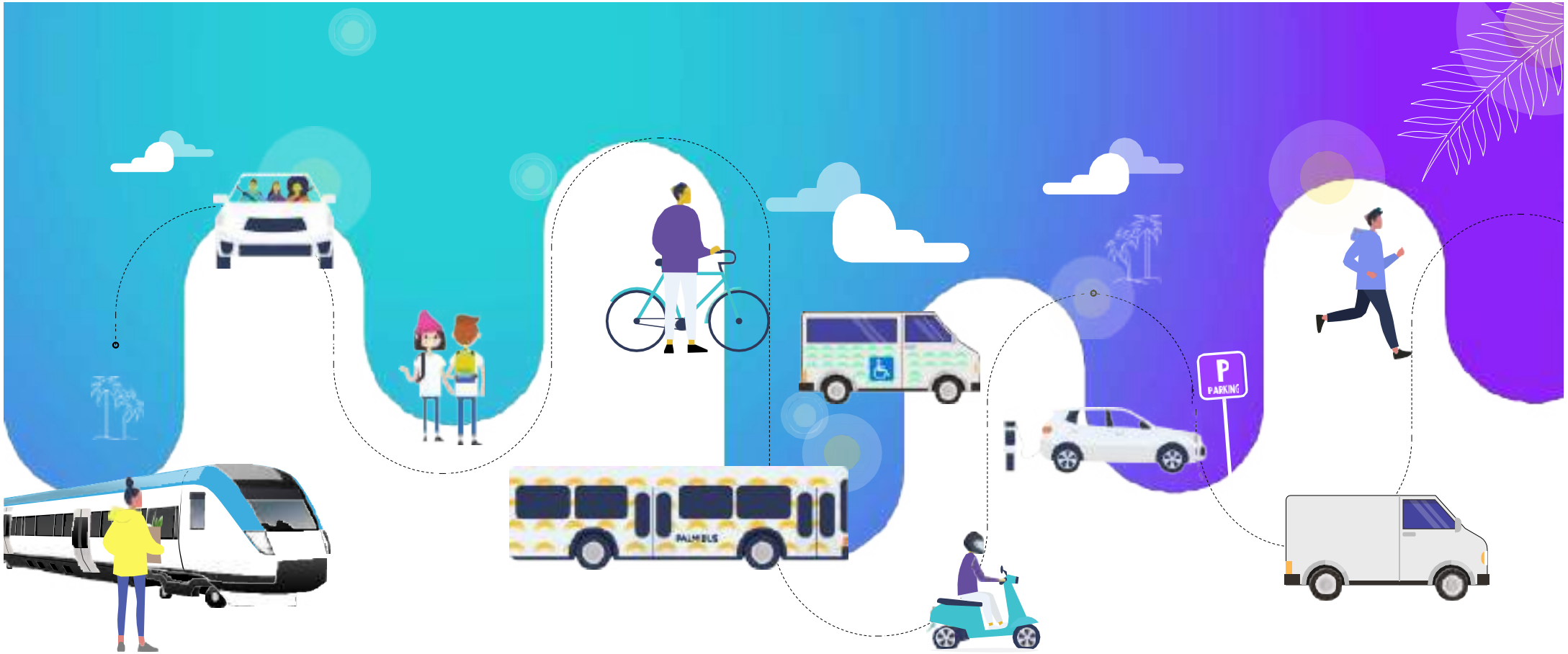
- **Série 1 : 1 atelier « état des lieux partagé »**
- **Série 2 : 1 atelier « Orientations partagées d'amélioration des déplacements »**
- **Série 3 : 1 atelier « Proposition d'actions pour un projet communal de mobilité »**

LE CALENDRIER À CANNES

ÉTAPE 1	Atelier de travail participatif n°1 : Etablissement d'une connaissance partagée de la situation des déplacements	15 décembre à 18h00
ÉTAPE 2	Atelier de travail participatif n°2 Co-construction d'orientations partagées d'amélioration des déplacements	19 janvier à 18h30
ÉTAPE 3	Atelier de travail participatif n°3 Propositions d'actions pour un projet communal / intercommunal de mobilité	9 mars à 18h30
ÉTAPE 4	Partage, en réunion publique, du projet de PDM de la CACPL, élaboré à l'issue des ateliers	Courant 2021

LES OBJECTIFS DE L'ATELIER N°1

- **Etablir une connaissance partagée de la situation des déplacements à l'échelle de la ville de Cannes**
- **En évaluer les points forts et les points faibles**
- **Identifier les opportunités pour améliorer les déplacements ou les menaces susceptibles d'aggraver les difficultés**

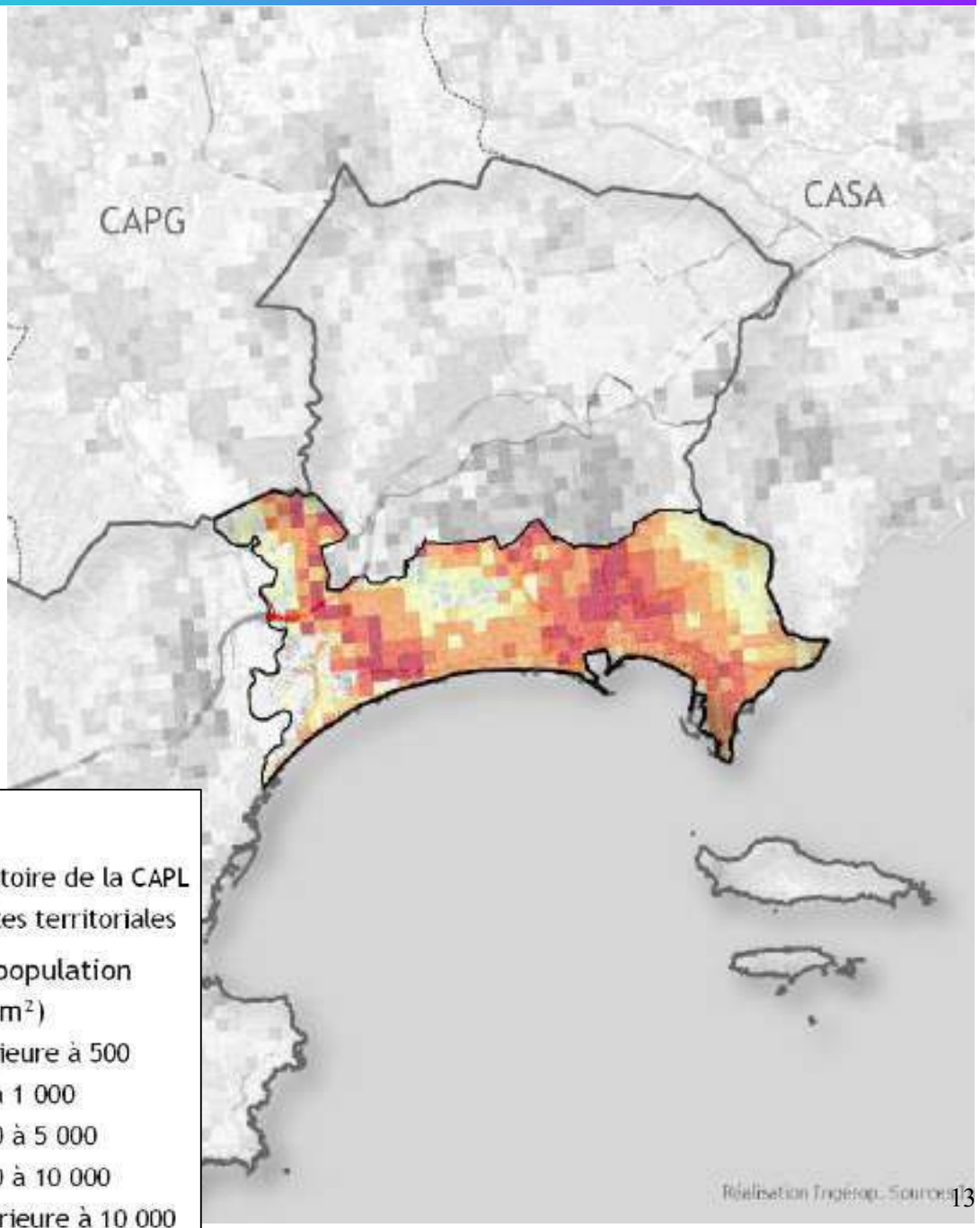


2. Données sur Cannes : population, activités, mobilités, …

LA POPULATION

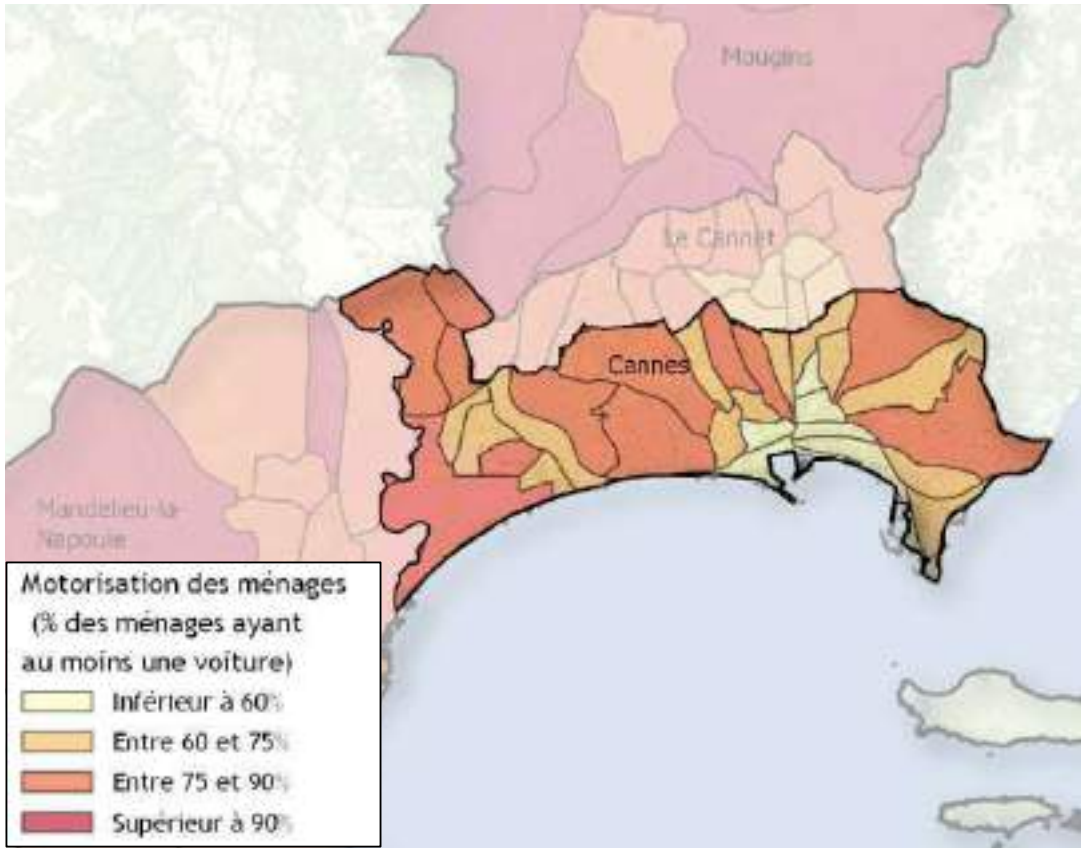
- **74 152 habitants**
- **47% des habitants de la CACPL**
- **4 329 habitants/km²**
- **Population en augmentation (+0,43% / an)**

- **Forte attractivité touristique et forte augmentation de la population en période estivale et événementielle**

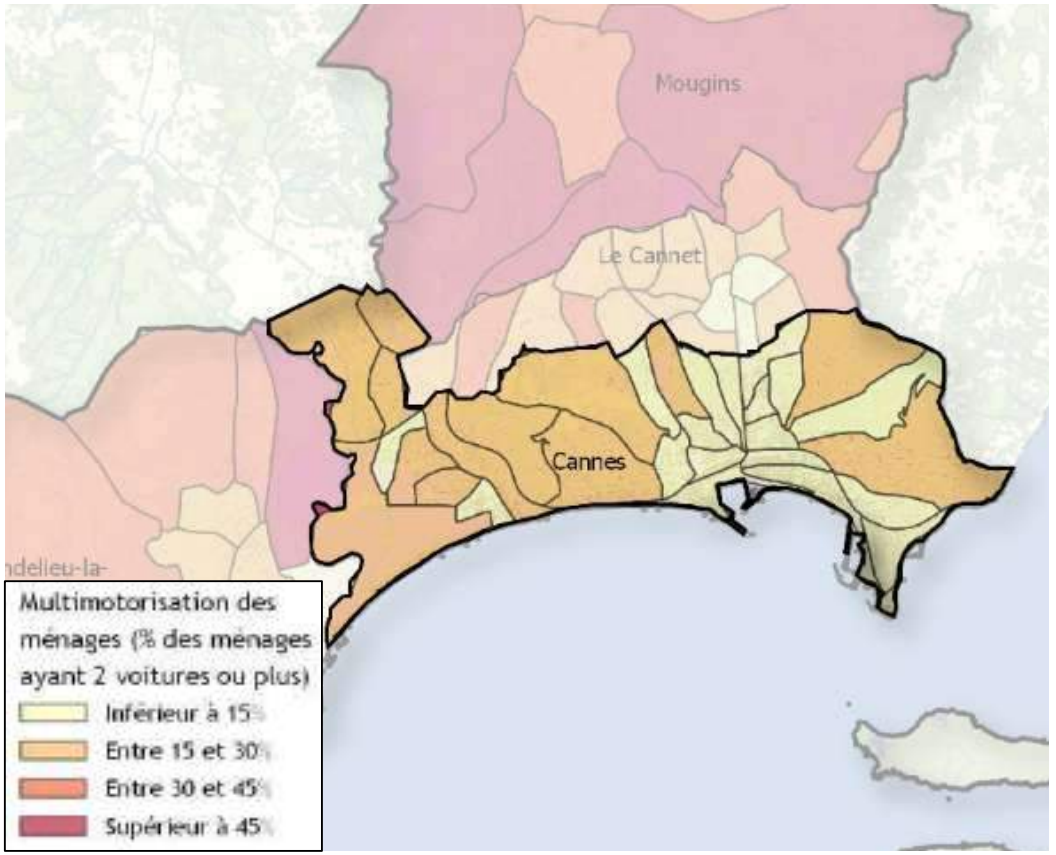


LE TAUX DE MOTORISATION DES MÉNAGES

Taux de motorisation des ménages :
70,8%



Taux de multi motorisation des ménages :
15,3%

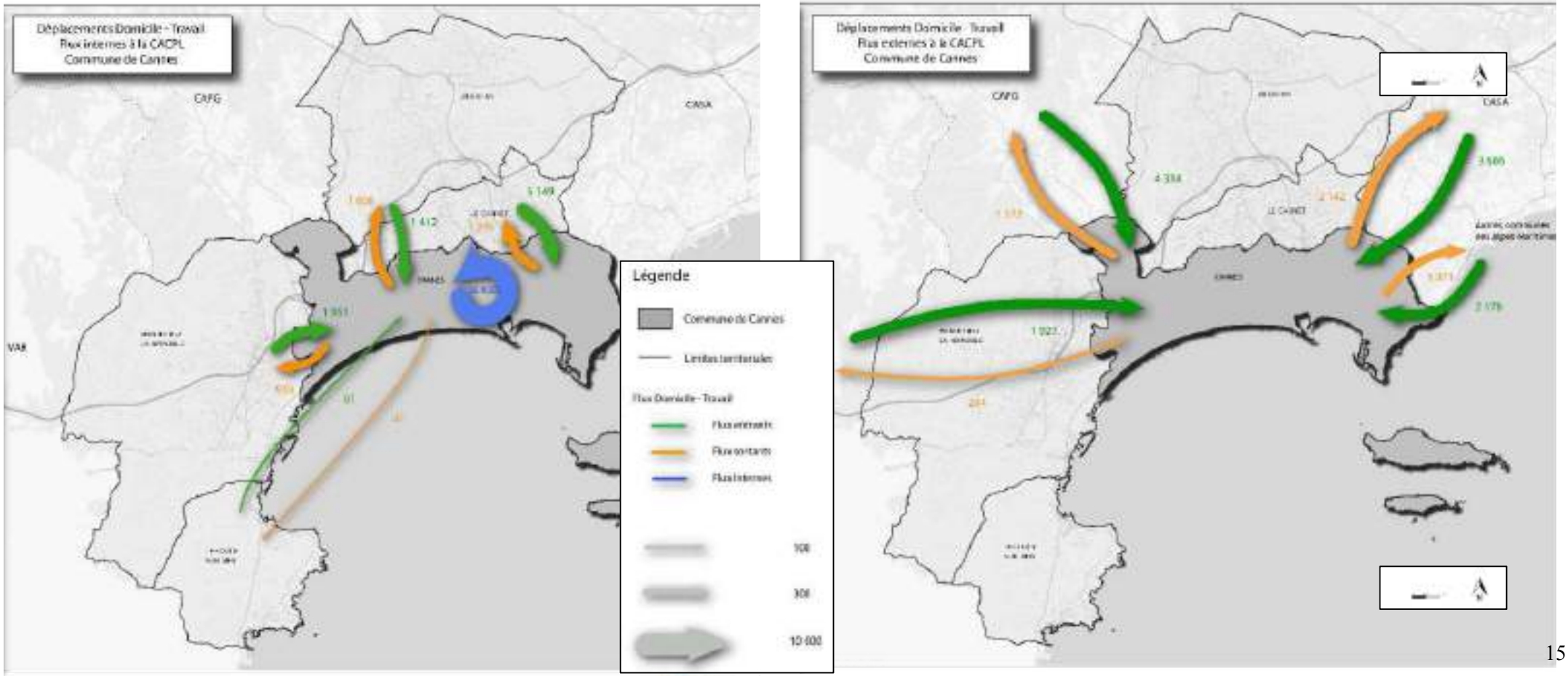


Taux plus faible que dans les autres communes de la CACPL mais relativement élevé par rapport à d'autres communes de taille similaire

LES FLUX DOMICILE – TRAVAIL / ÉTUDES

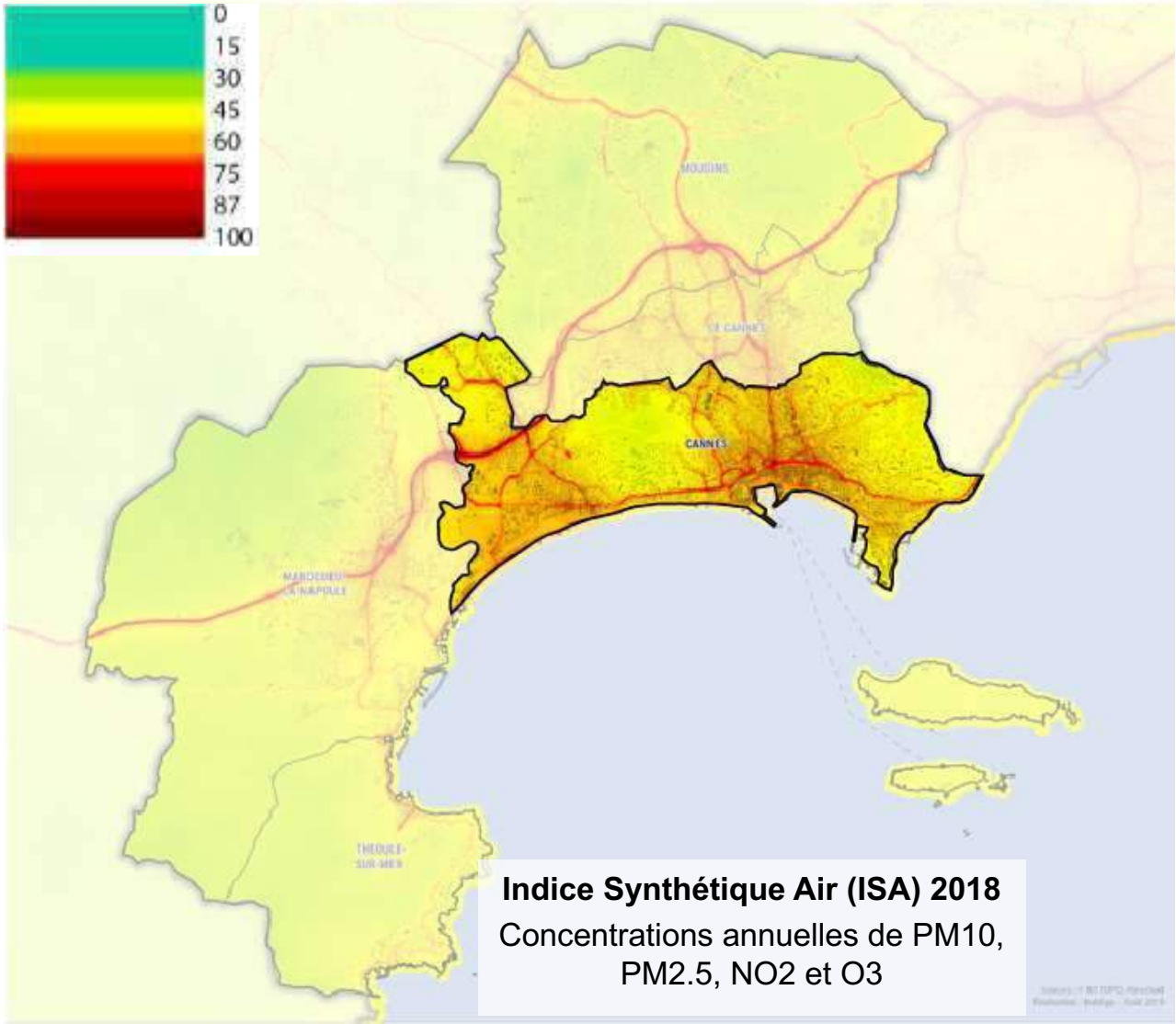
Ville attractive et « réceptrice » de flux

- **Indicateur de concentration de l'emploi : 1,48 emplois / actifs**
- **Nombreux lieux d'études secondaires**



QUALITÉ DE L'AIR

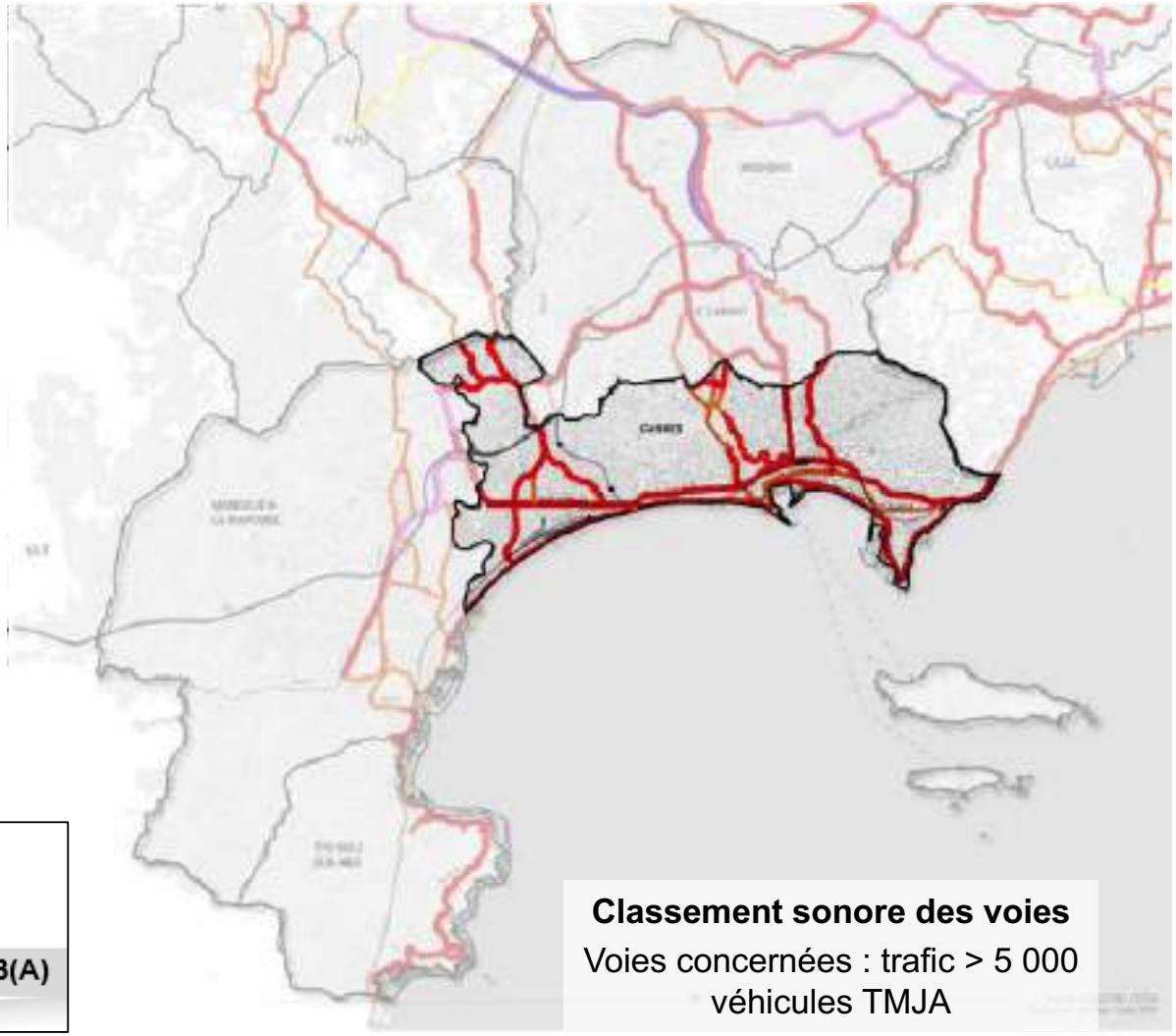
- **Le transport routier : principal émetteur des polluants atmosphériques : une pollution autour des axes principaux de la commune**
- **Une nette diminution de tous les polluants atmosphériques depuis 2007**



Indice Synthétique Air (ISA) 2018
Concentrations annuelles de PM10, PM2.5, NO2 et O3

NUISANCES SONORES

- **Des nuisances sonores importantes sur certaines zones très urbaines**
- **A8 très porteuse de bruit**
- **42 430 personnes exposées à des niveaux de bruits supérieurs à la limite réglementaire de 68 dB(A), soit 26% de la population de la CACPL**



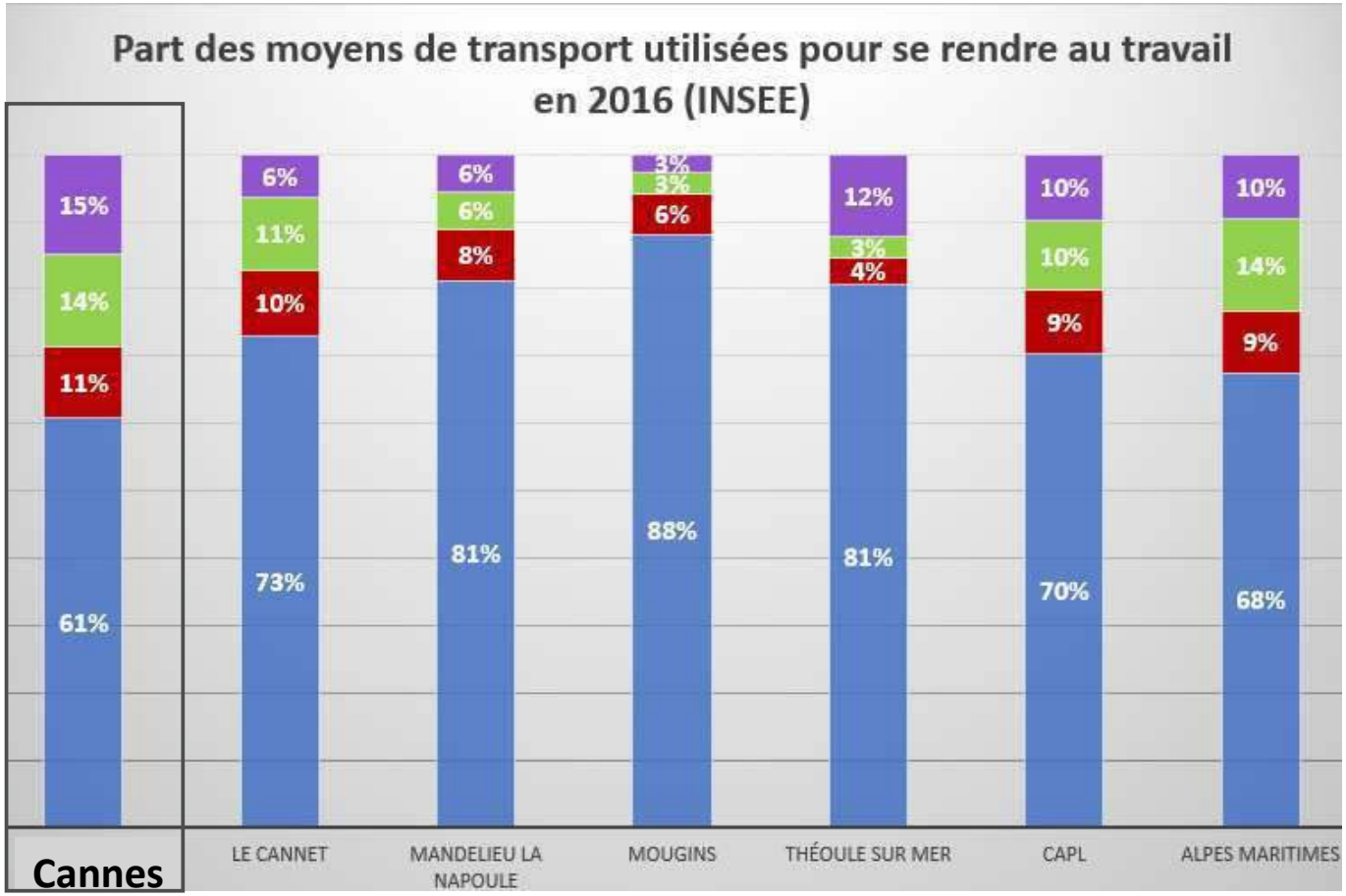
Catégorie 1	L > 81	
Catégorie 2	76 < L ≤ 81	
Catégorie 3	70 < L ≤ 76	
Catégorie 4	65 < L ≤ 70	Limite réglementaire : 68 dB(A)
Catégorie 5	60 < L ≤ 65	

Classement sonore des voies

Voies concernées : trafic > 5 000 véhicules TMJA

MOYENS DE TRANSPORT POUR ALLER TRAVAILLER

- **Prédominance des modes motorisés individuels : 72% des actifs se déplacent en voiture individuelle ou 2 roues**



Marche à pied
Transport en commun
2 roues
Voiture - Camion - Fourgonnette

MOYENS DE TRANSPORT POUR ALLER TRAVAILLER

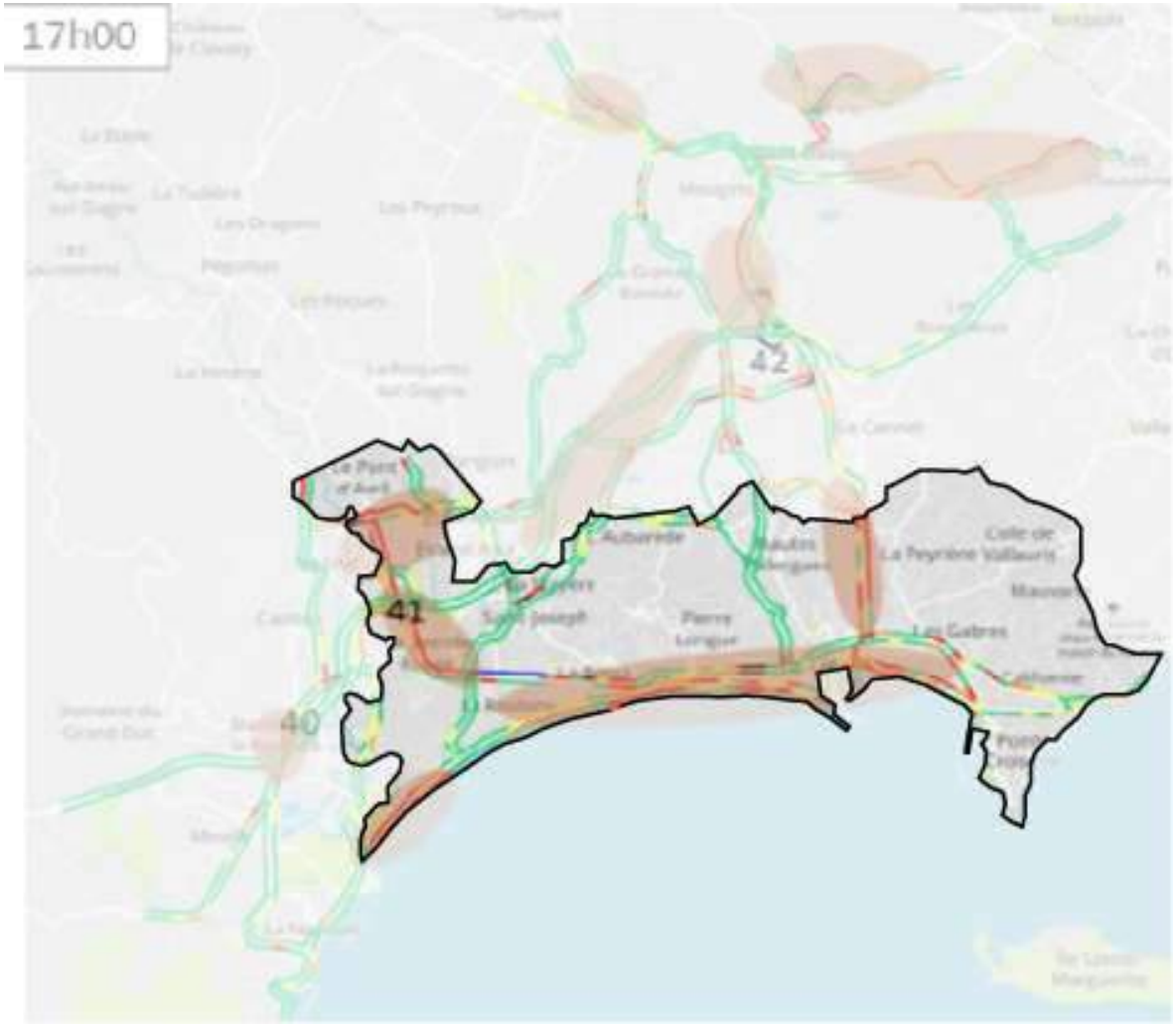
- **13,5% des actifs utilisent les transports en commun**

Communes	Part modale des TC	Nombre d'habitants
France	15,7%	
Cannes	13,5%	74 152
Antibes	11,3%	73 798
La Rochelle	11,3%	75 736
Chambéry	15,4%	59 183
Annecy	10,1%	126 419
Bayonne	3,8%	50 589

CIRCULATION AUTOMOBILE

- **Un réseau routier très dense avec des contraintes géographiques importantes (littoral, collinaire…)**

- **Des saturations récurrentes sur le littoral et sur les axes principaux aux heures de pointe**
  - **Littoral sur le transit Est-Ouest**
  - **Axes Nord Sud, accès à l'A8**



Etat du trafic : 13 Juin 2019

- Fluide
- Chargé
- Perturbé
- Saturé
- Bloqué

CANNES PAYS DE LÉRINS

CIRCULATION AUTOMOBILE

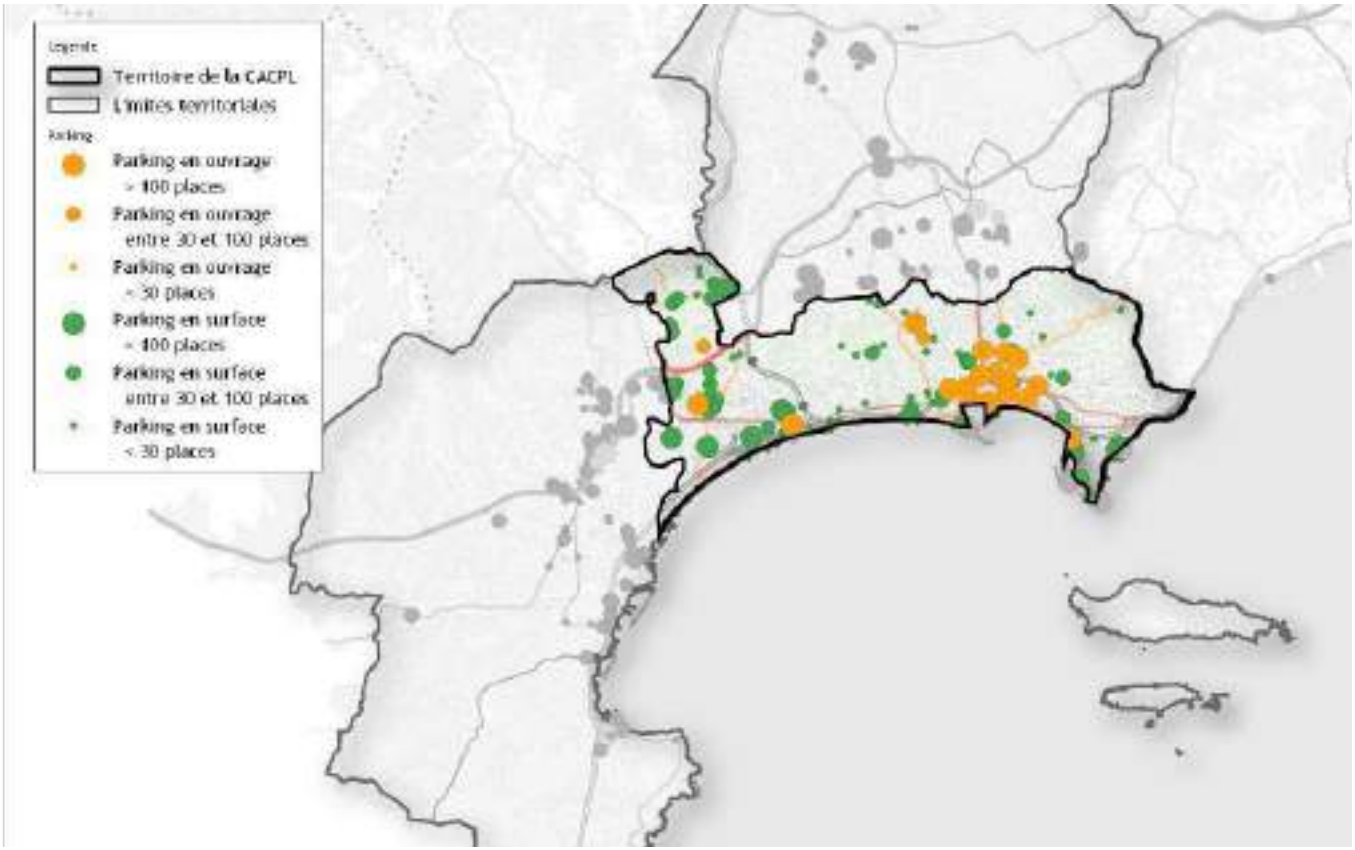
- **Nombre d'accidents sans hospitalisation en augmentation**
- **Accidents entre modes motorisés en augmentation avec surreprésentation des deux roues**



CANNES PAYS DE LÉRINS

STATIONNEMENT

- **Plus de 28 000 places de stationnement**



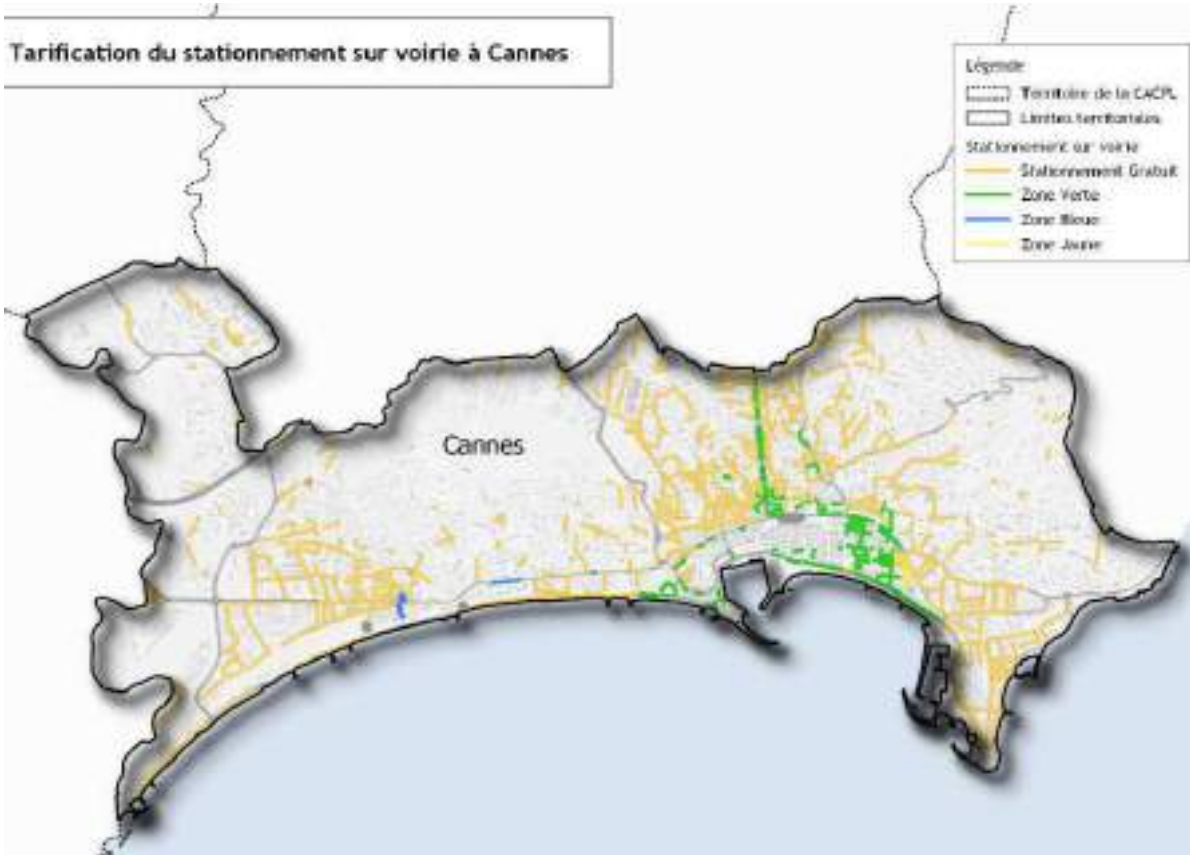
Offre connue	Cannes
En ouvrage	5 587
Sur aires de stationnement	6 809
Offre matérialisée sur voirie	15 660
Offre totale	**28 056**



- **Fréquentation des parkings en ouvrage et sur voirie en hausse**
- **Problématique de stationnement des deux roues motorisés**

STATIONNEMENT

- **Tarification attractive (2h gratuites une fois par semaine, dispositif weekend, forfait « evening and night party ») et dispositif de payement Whoosh**



	Gratuit	Zone Bleue	Zone Jaune	Zone Verte
Part dans le nombre total de places	89.1%	0.5%	0.4%	10%
Tarification	Limité à 7 jours	2h gratuites	1ère heure gratuite une fois / jour 2h = 3€ Pour les actifs 1.50€/jour	30 1ères minutes gratuites une fois / jour 2h = 3€

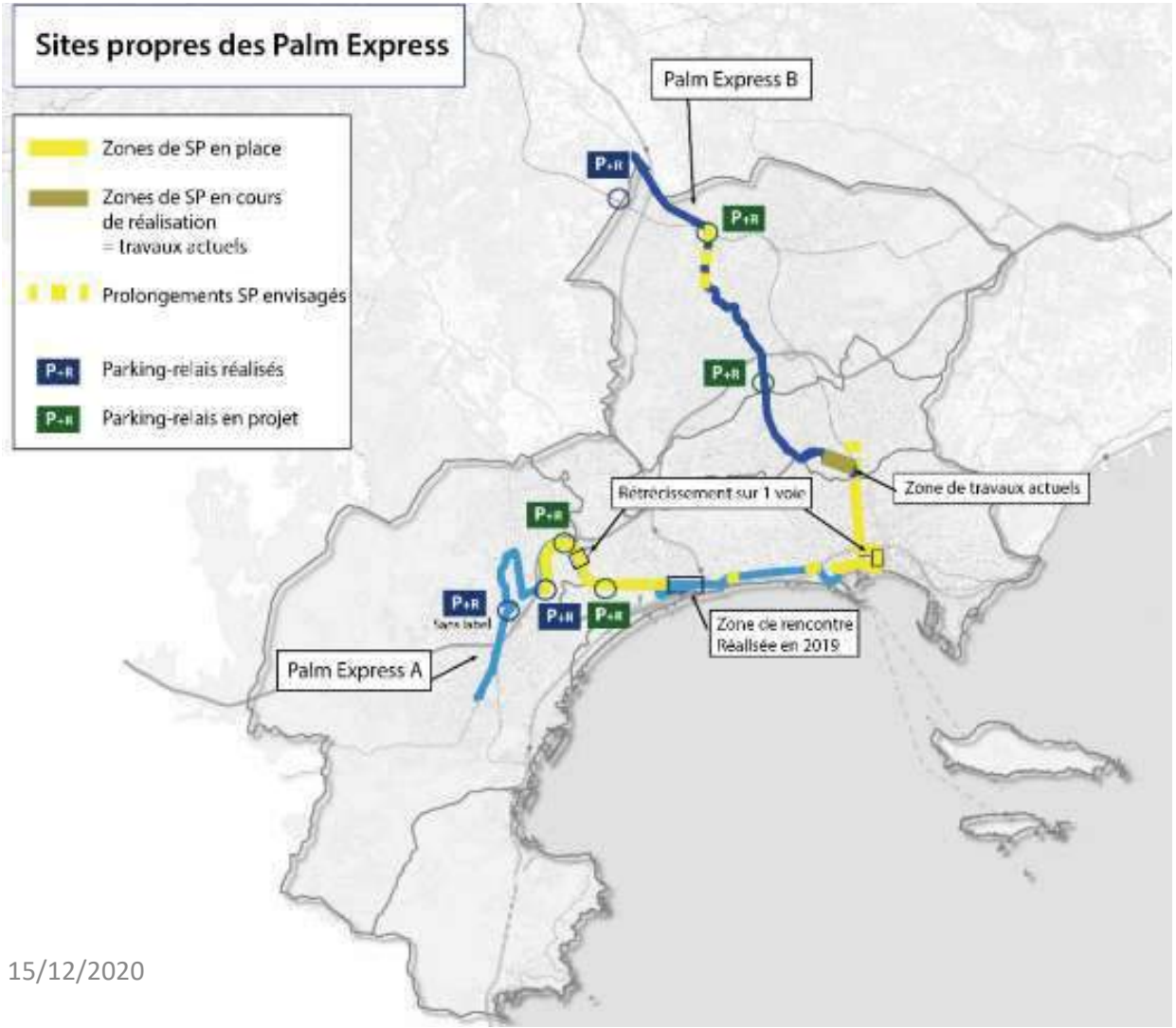
TRANSPORTS COLLECTIFS – RÉSEAU PALM BUS

- **Un réseau dynamique de 25 lignes régulières**
- **10,4 millions de voyages en 2018**
- **Fréquentation en hausse : +12% entre 2014 et 2018**
- **Adaptabilité de l'offre en période estivale et lors d'événements (navettes, soirées)**
- **13,5% des actifs utilisent les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail (INSEE 2016)**



TRANSPORTS COLLECTIFS – RÉSEAU PALM BUS

- **2 lignes avec des parties d'itinéraires en Site Propre (Palm Express A et B) Fréquences : 12min et 15min**
- **Palm Express et P+R : des aménagements récents et à venir**

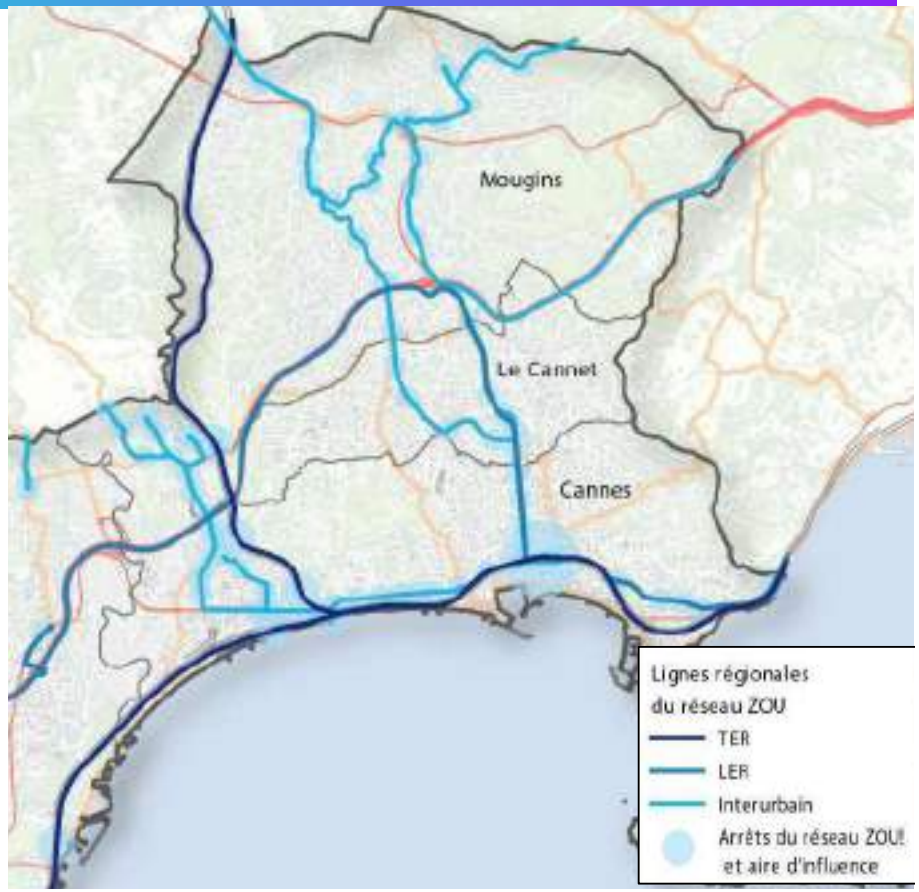




TRANSPORTS COLLECTIFS – RÉSEAU ZOU

- Quelques lignes de **Transport interurbain**
- **Transport ferroviaire : TER et TGV**
- **Carte ZOU**
- **Tarification intégrée**

- **13,5% des actifs utilisent les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail**



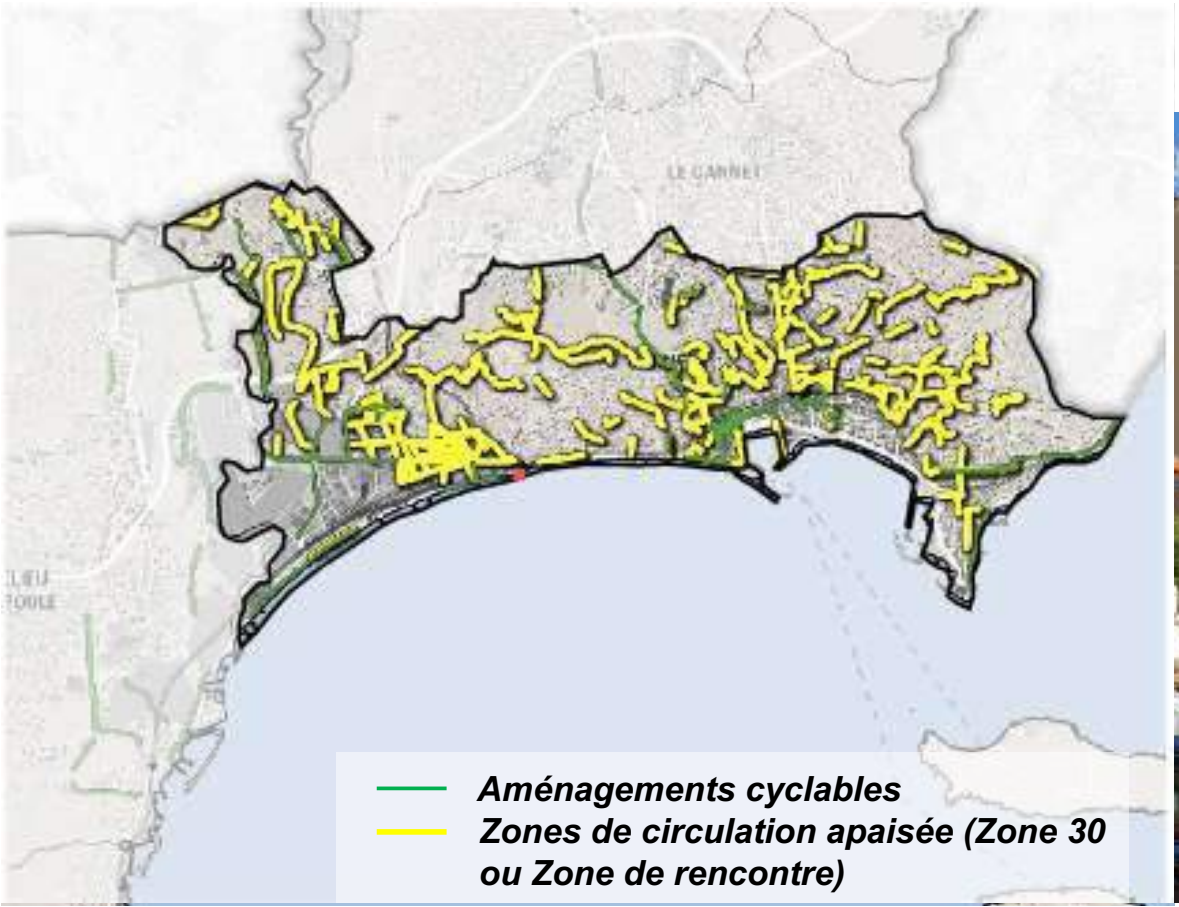






MODES ACTIFS – MARCHE À PIEDS

- **33%** des déplacements tous motifs se font à pied
- **- 15%** pour les déplacements domicile-travail
- Relief = contrainte forte hors du centre ville



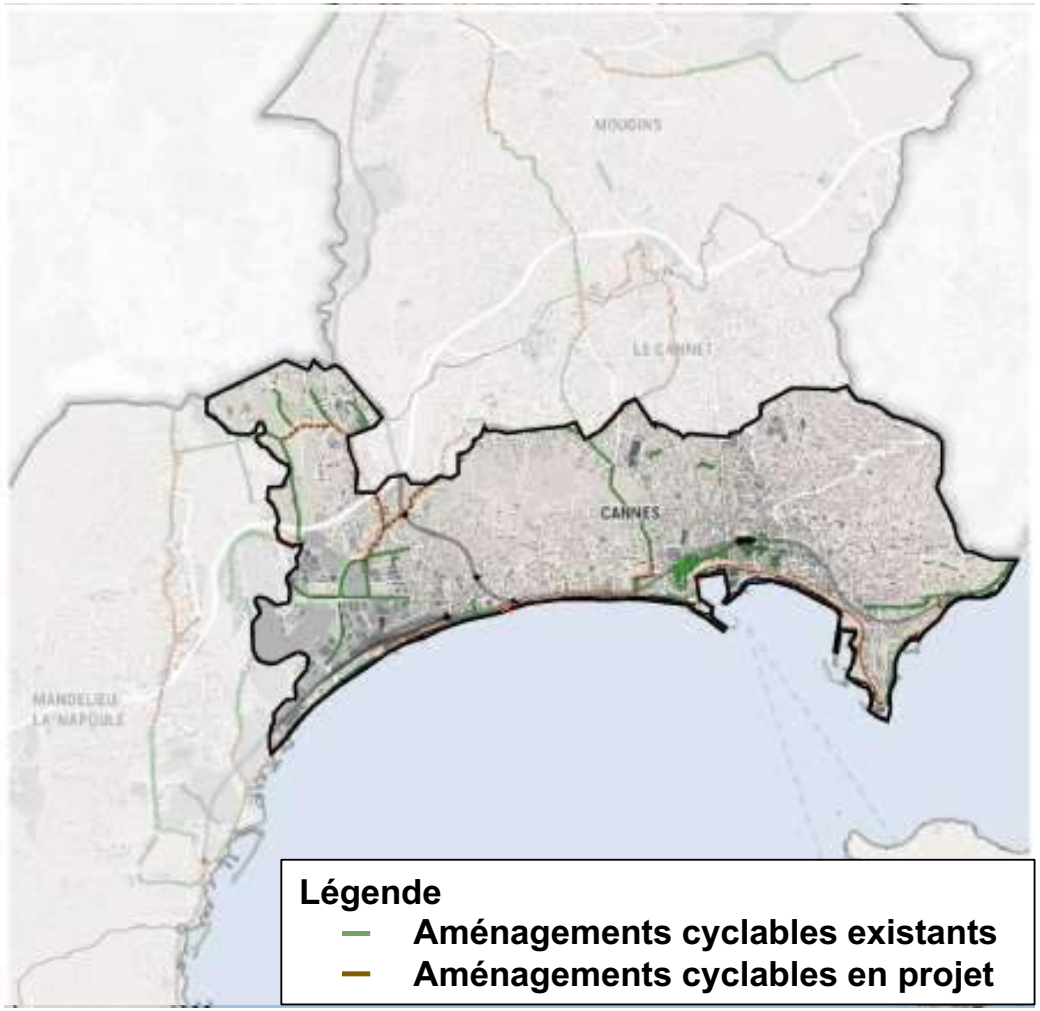


Zone de rencontre à la Bocca

MODES ACTIFS – VÉLO

- **1% d'utilisation du vélo (2009)**
- **Hausse des usages constatée visuellement**
- **Environ 40 km d'aménagements cyclables**

- **Discontinuité dans les aménagements cyclables existants**
- **Actions pour le développement du vélo : adaptation des aménagements, projet d'offre VLS et location longue durée, convention avec l'association *Choisir le vélo***
- **Eurovéloroute n°8 : continuité sur Cannes sur le littoral notamment**





Tracé de l'Eurovéloroute 8

CANNES PAYS DE LÉRINS

MOBILITES ALTERNATIVES

- **Covoiturage**
- **Compagnon de mobilité**
- **Electromobilité (réseau Wiiiz) : 10 stations**
- **Voiture autonome partagée**
- **Autopartage : Koolicar (location de voitures entre particuliers)**

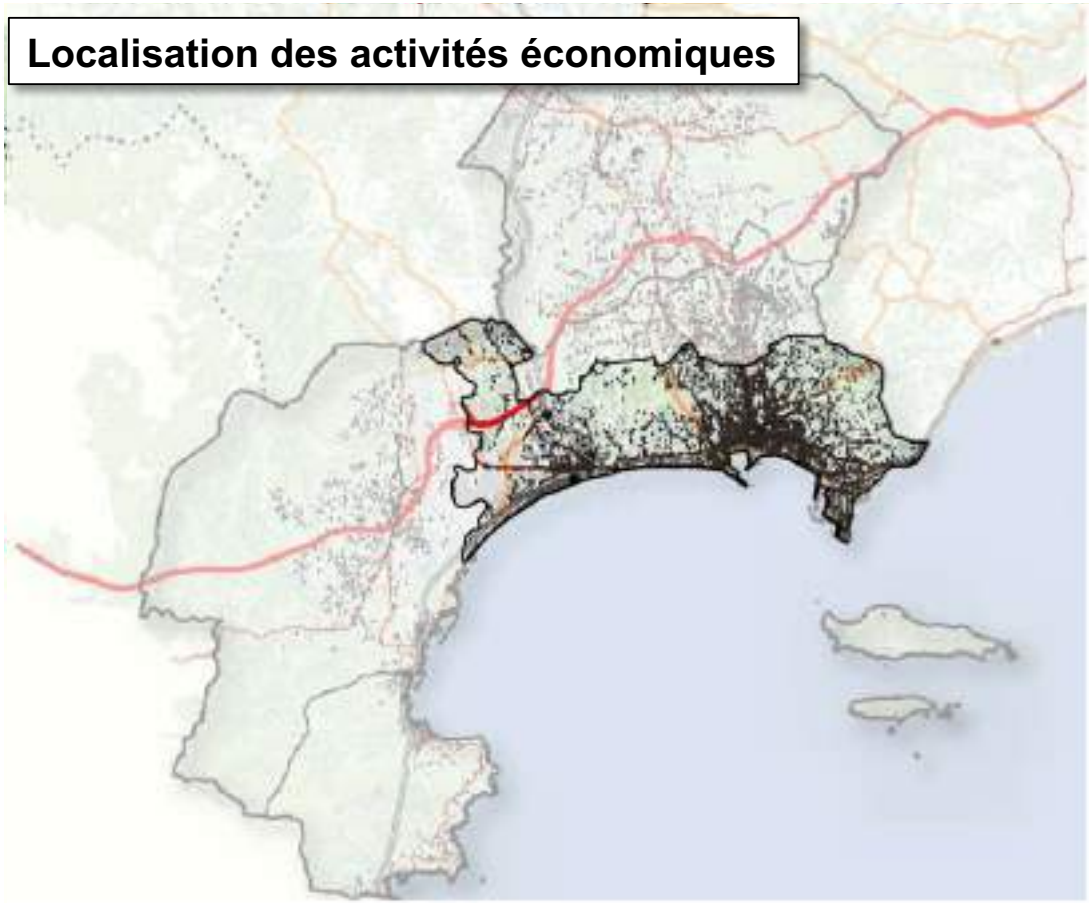






LOGISTIQUE URBAINE

- 7 400 véhicules de livraison par jour
- 25 600 établissements actifs, dont 31% localisés en hypercentre
- 41 000 mouvements soit 150 000 km parcourus dans la commune par semaine
  - → Commerces (42%)
  - → Artisanat-services (21%)
- 349 espaces de livraison dont 102 en hypercentre
- Saisonnalité des flux



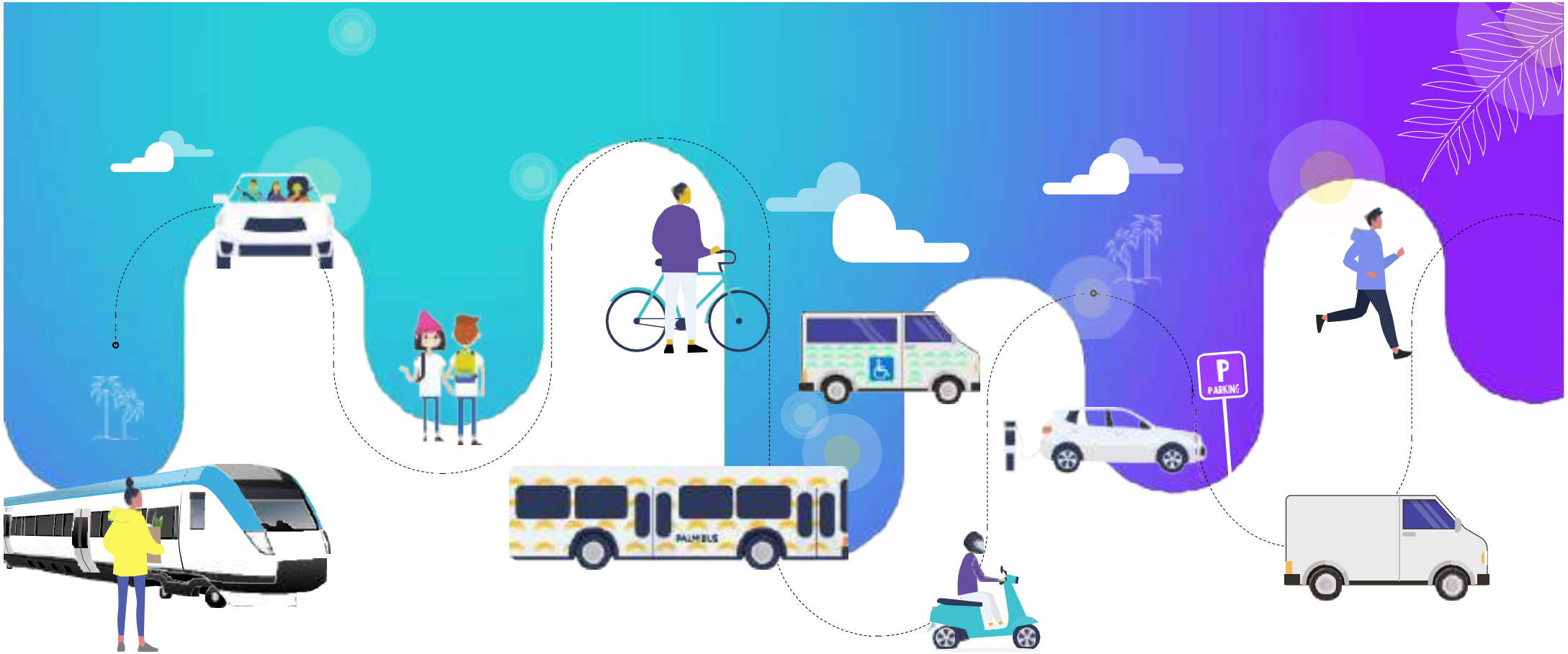
LOGISTIQUE URBAINE

Les livraisons coexistent avec la circulation générale de Cannes :

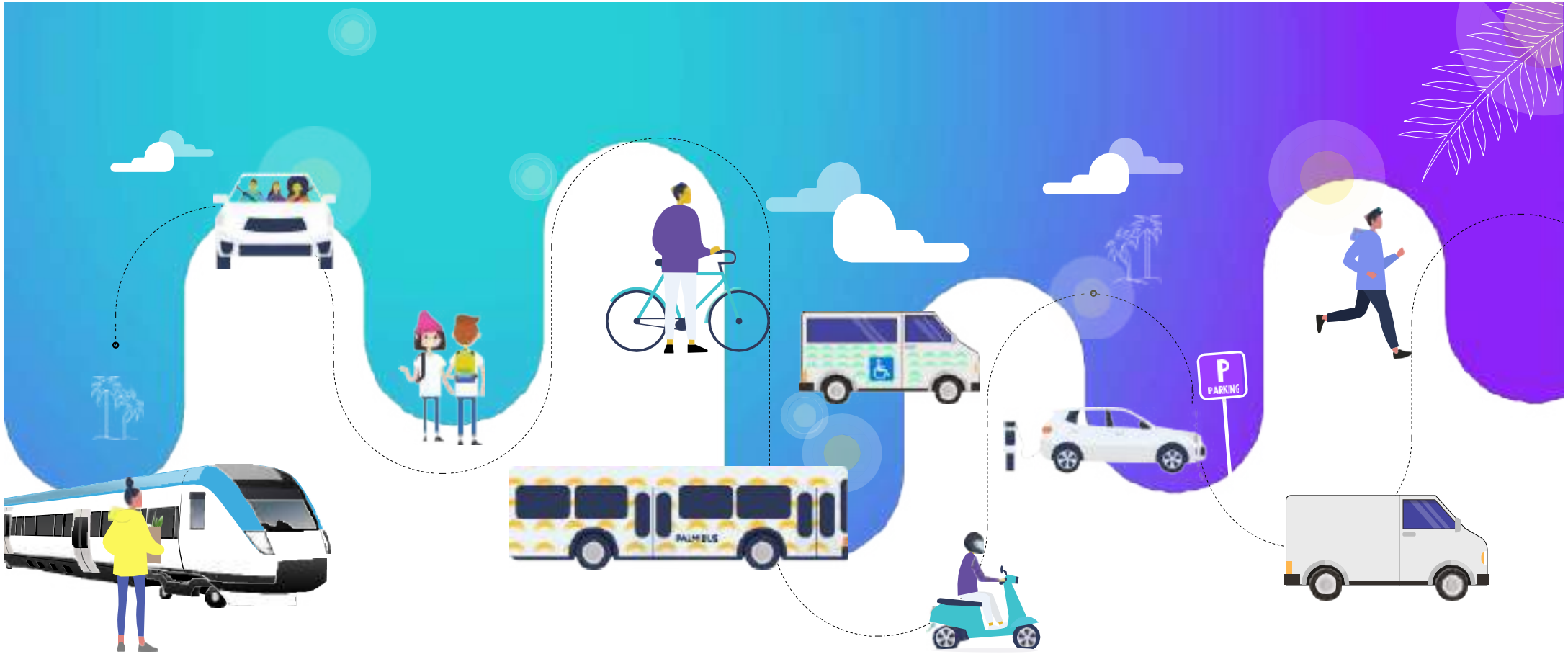
- **En hypercentre, où les commerces sont très nombreux (~2 340 heures par semaine en double file) et concentrés principalement sur 12 rues**
- **Sur l'axe Nord-Sud et en provenance de l'Ouest**

➢ **Initiatives et expérimentations engagées, notamment la mise en place de 350 capteurs sur les places de livraison permettant de connaitre l'occupation en temps réel**





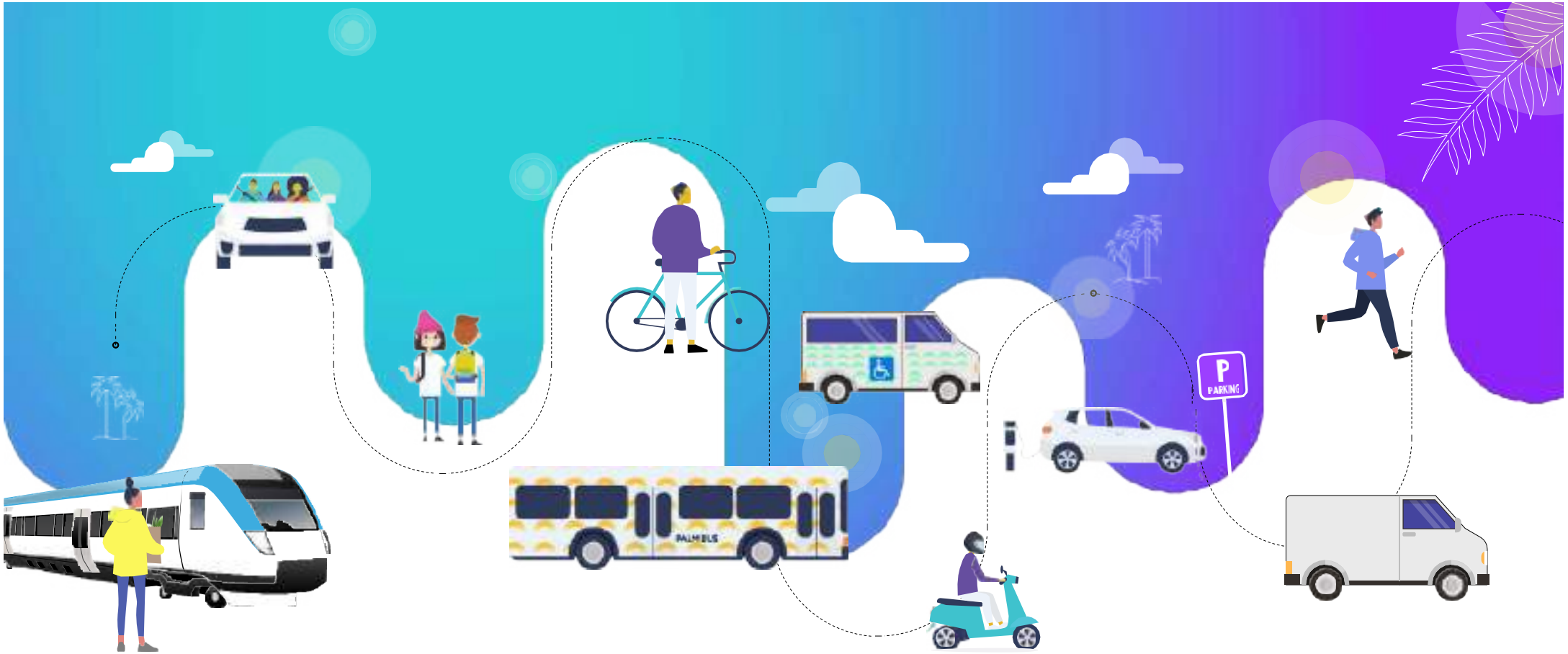
3. TRAVAIL EN SOUS-GROUPES



4. Les suites

LES SUITES

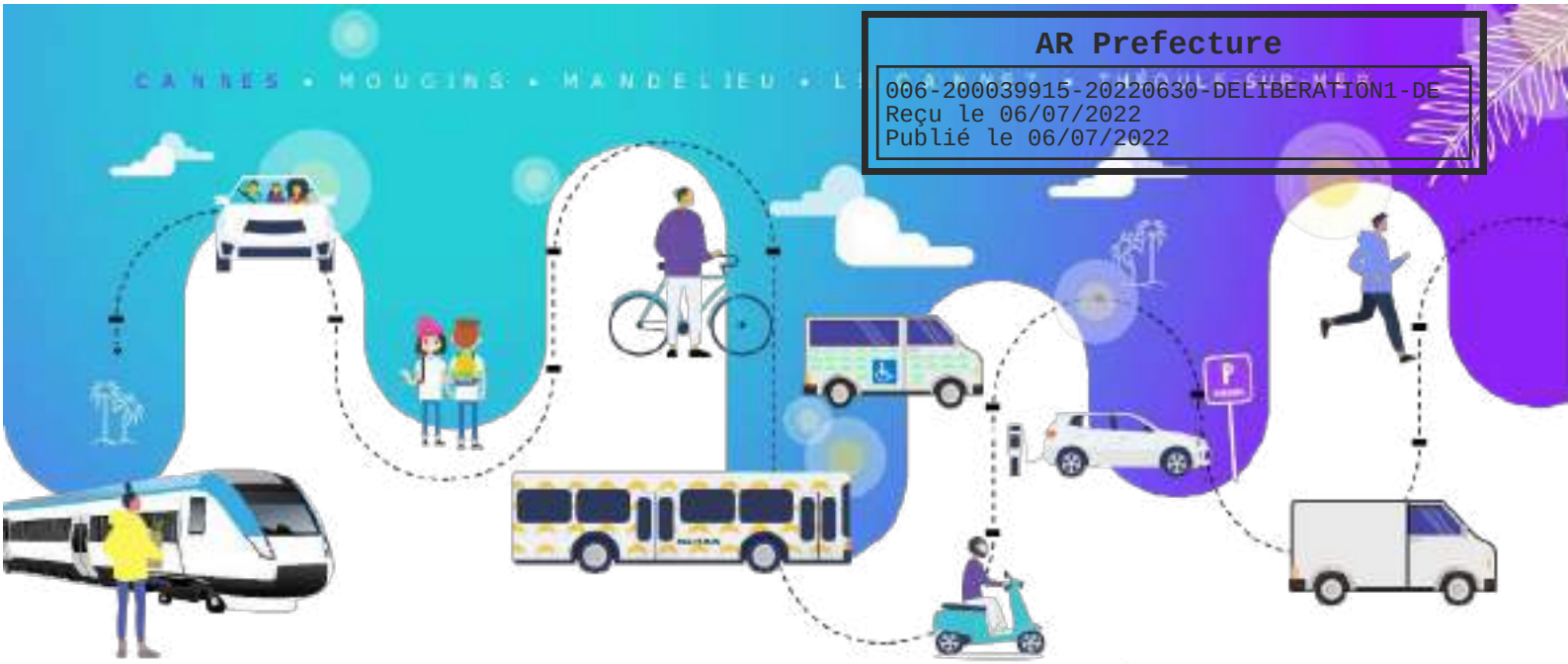
Dates	Étapes
Semaine prochaine	• Envoi de la synthèse des contributions d'atelier aux participants
19 janvier 2021	• Atelier N°2 : orientations pour améliorer les déplacements
9 mars 2021	• Atelier N°3 : propositions d'actions pour un projet communal /intercommunal de mobilité
Courant 2021	• Réunion publique de partage du Plan de Mobilité



MERCI POUR VOTRE ATTENTION

CANNES PAYS DE LÉRINS

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

Cannes
Atelier N°1 – État des lieux partagés

Note de Synthèse

15 décembre 2020

CANNES PAYS DE LÉRINS

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

SOMMAIRE

1 DISPOSITIF DE CO-CONSTRUCTION DU PLAN DE MOBILITES 3

2 DEROULEMENT DE L'ATELIER N°1 : ETAT DES LIEUX PARTAGES 4

3 SYNTHESE DES ECHANGES EN PLENIERE 4

3.1 SUR LES ATTENTES ET BESOINS 4
3.2 SUR LA DEMARCHE PARTICIPATIVE 5
3.3 SUR LES DONNEES MOBILITES DE CANNES 5

4 SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS EN SOUS-GROUPES 5

4.1 ATOUTS DES MOBILITES SUR CANNES 6
4.2 FAIBLESSES DES MOBILITES SUR CANNES 6
4.3 OPPORTUNITES POUR LES MOBILITES SUR CANNES 7
4.4 MENACES POUR LES MOBILITES SUR CANNES 7

5 LES SUITES DE L'ATELIER 8

6 LE MOT DE LA FIN 8

7 ANNEXES 9

7.1 ANNEXE 1 : CONTRIBUTIONS EN SOUS-GROUPES ET PRIORISATION 9
7.2 ANNEXE 2 : LISTE DES PARTICIPANTS 14

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

1 Dispositif de co-construction du Plan de Mobilités

L'Agglomération Cannes Lérins, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, a engagé l'élaboration de son Plan de Mobilité qui définit la politique globale du territoire en matière de transports et de déplacements pour les 10 prochaines années.

L'Agglomération Cannes Lérins a souhaité que ce Plan de Mobilité (PDM) fasse l'objet d'une véritable démarche partenariale qui associe les habitants, entreprises et associations des 5 communes pour construire un projet cohérent, au service du territoire.

Cette démarche de co-construction a vocation à définir, au sein de chaque commune, des plans communaux de mobilité, à conjuguer ces plans entre eux pour aboutir à un PDM de la CACPL cohérent, efficace et qui fasse sens pour le territoire.

Elle se décline en 4 étapes : 3 ateliers participatifs organisés dans chaque commune, suivis d'une réunion publique à l'échelle du territoire.

Sur Cannes, le dispositif est le suivant :



AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

2 Déroulement de l'atelier N°1 : Etat des lieux partagés

Le premier atelier cannois s'est déroulé le 15 décembre 2020, de 18h à 20h, en distanciel.

19 personnes (hors élus et services cannois, équipe CACPL et Nicaya Conseil) ont participé à cet atelier dont l'objectif est d'établir une connaissance partagée de la situation des déplacements à l'échelle de la commune de Cannes, puis d'évaluer cette situation et ses perspectives d'évolution.

Après la présentation des intervenants et des consignes de réunion à distance, l'atelier s'est déroulé en 5 temps :

- Introduction par Frédéric Marandon, chargé de la mobilité à l'Agglomération Cannes Lérins, qui remercie les participants de leur présence et rappelle la volonté de la CACPL et de la Ville de Cannes d'associer les habitants à l'élaboration du plan de mobilité.
- Recueil des attentes et présentation de la démarche participative et des objectifs de l'atelier N°1 par Laurence Gontard, du cabinet Nicaya Conseil
- Partage de données sur la ville de Cannes et sur ses mobilités, par Nathalie Perigault, du cabinet INGEROP en charge de l'élaboration du Plan de Mobilité pour l'Agglomération Cannes Lérins.
- Travail en sous-groupes pour évaluer les mobilités sur Cannes (identification puis hiérarchisation d'atouts, faiblesses, opportunités, menaces).
- Suites de l'atelier et mot de la fin par Laurence Gontard, du cabinet Nicaya.

3 Synthèse des échanges en plénière

3.1 Sur les attentes et besoins

Les participants ont été invités au début de l'atelier à exprimer leurs attentes et besoins pour cette réunion. Ils ont exprimé le souhait d'obtenir des précisions et éléments de compréhension sur :

- La prise en compte des deux roues motorisées dans le Plan de Mobilité
- Le développement des navettes pour limiter l'utilisation des voitures particulières
- Le développement et l'interconnexion des pistes cyclables sur le territoire
- Le fonctionnement du cadencement et de la fréquence de circulation des bus.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

3.2 Sur la démarche participative

La présentation du dispositif de concertation et de la démarche initiés par l'Agglomération Cannes Lérins a donné lieu à des demandes de clarification sur :

- Le champ géographique de cet atelier
  - Nicaya Conseil indique que l'atelier est centré sur les déplacements depuis et vers Cannes et que le lien sera fait par la suite avec les mobilités des autres communes.
- La possibilité de participer à cet atelier en tant qu'habitant du Cannet
  - Nicaya Conseil partage l'incertitude sur la tenue d'ateliers au Cannet et indique qu'il est donc tout à fait pertinent de participer aux ateliers Cannois. Tout ce qui sera dit sur les communes avoisinantes sera pris en compte lors de cet atelier.

3.3 Sur les données mobilités de Cannes

La présentation des données sur le territoire cannois et les différents modes de mobilité a donné lieu à une question portant sur le partage des données présentées avec les participants :

  - Nicaya Conseil indique que tous les participants recevront le support de présentation ainsi qu'une synthèse des productions et des contributions.

4 Synthèse des contributions en sous-groupes

Après la séquence de présentation en plénière, les participants ont été invités à travailler en sous-groupes pour formuler leurs contributions sur :

- Les atouts des mobilités sur Cannes
- Les faiblesses des mobilités sur Cannes
- Les opportunités pour les mobilités sur Cannes
- Les menaces pour les mobilités sur Cannes

L'ensemble des contributions des sous-groupes a ensuite été partagé et enrichi en plénière.
Ces contributions ont été adressées aux participants afin qu'ils puissent indiquer les 3 contributions leur paraissant prioritaires sur chacun des 4 critères (atouts, faiblesses, opportunités, menaces).
Le détail des contributions priorisées par les participants à l'issue de l'atelier est proposé en annexe à la présente note de synthèse.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

4.1 Atouts des mobilités sur Cannes

Les principaux atouts des mobilités sur le territoire identifiés par les participants portent sur :

- Le projet « Cannes, capitale du sport en plein air » qui s'articule autour de la création de pistes dédiées aux modes actifs ;
- La desserte de Cannes par deux lignes ferroviaires et une future gare TER / TGV à Cannes La Bocca ;
- La piétonnisation du centre-ville qui le rend agréable ;
- L'existence du réseau PalmExpress et des projets de parc relais associés ;

  L'existence de EuroVélo 8, sur le bord de mer

4.2 Faiblesses des mobilités sur Cannes

Les principales faiblesses des mobilités sur le territoire, identifiées par les participants sont les suivantes :

- Le manque d'aménagements cyclables (pistes, signalétique, respect des règles CEREMA) et d'interconnexions entre les pistes cyclables (en particulier sur le boulevard Carnot et autour du nouveau complexe cinématographique) qui rendent la pratique du vélo peu sûre
- L'absence de cadencement des lignes de bus (notamment sur les avenues Picaud et Francis Tonner et sur le boulevard Carnot)
- Le manque de lignes de rabattement depuis et vers les collines et vers Sophia Antipolis
- Le manque de lignes de transports diurnes ou nocturnes pour certains quartiers plus reculés
- Le système de billettique (vente à bord, tarifs)

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

4.3 Opportunités pour les mobilités sur Cannes

Les participants ont identifié comme principales opportunités pour les mobilités sur le territoire :

- L'existence de larges axes routiers dont la requalification pourrait faciliter le développement des modes actifs et des transports en commun (végétalisation de la voie rapide)
- L'existence du réseau ferroviaire qui pourrait permettre de développer des liaisons urbaines et interurbaines, un tram-train ou des haltes en milieu urbain
- Les obligations réglementaires en faveur du développement des modes actifs et de la réduction des émissions (aménagements cyclables, double-sens cyclable, ZFE)
- Les projets d'aménagement urbain (notamment sur Cannes Ouest) qui pourraient s'accompagner d'aménagements pour les modes actifs
- Le projet de nouvelle ligne ferroviaire avec une gare TGV à Cannes La Bocca et des connexions vers Nice et Sophia Antipolis
- La météo, le contexte sanitaire et le développement des engins de déplacement personnel qui favorisent la pratique des modes actifs.

4.4 Menaces pour les mobilités sur Cannes

Les principales menaces pour mobilités sur le territoire, identifiées par les participants, portent sur :

- Le manque de sensibilisation des usagers à la cohabitation des différents modes qui accroit le risque d'accident (cyclistes / piétons / automobilistes)
- L'absence d'anticipation sur les aménagements cyclables et pour les transports en commun (stationnement vélo, voies dédiées, tunnel ferroviaire…)
- Le projet Bastide Rouge et la gare TER/TGV à La Bocca qui vont générer d'importants flux de voitures
- Le manque de sensibilisation sur la nécessité du changement des pratiques de mobilité
- L'augmentation du nombre de livraisons en centre-ville
- Le changement climatique (augmentation des précipitations et montée des eaux)
- Le manque de place pour construire de nouveaux parkings en entrée de ville, les parkings actuels ayant été construits en centre-ville.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

5 Les suites de l'atelier

- La présente synthèse est adressée aux participants début janvier 2021.
- L'atelier n°2 se déroulera le mardi 19 janvier, soit à 18h30 en mairie de Cannes si les conditions sanitaires le permettent, soit à 18h à distance dans le cas contraire.
- Les participants seront informés des modalités de déroulement de l'atelier la semaine précédente.
- L'objectif de cet atelier sera de proposer, sur la base de l'état des lieux partagé construit lors de l'atelier n°1, des orientations pour améliorer les déplacements sur Cannes.

6 Le mot de la fin

Au terme de l'atelier, Nicaya conseil a demandé aux participants un mot d'appréciation sur l'atelier. Les contributions des participants sont les suivantes :

- Très intéressant
- Ouvert
- Enrichissant
- Partage
- Constructif
- Intéressant
- Ludique
- Varié
- Respectueux
- Joli mélange

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

7 Annexes

7.1 Annexe 1 : contributions en sous-groupes et priorisation

Les contributions des sous-groupes de travail ont été consignées en séance. Elles sont retranscrites littéralement ci-dessous pour chacun des 4 critères abordés. Le résultat de la priorisation des contributions par les participants est proposé dans la colonne de droite (nombre de suffrages recueillis).

7.1.1 Atouts

Capitale du sport de plein air : développer les transports en conséquence sur les aménagements cyclables en termes de continuité et de sécurité	9
Partie piétonne du centre urbain – rues piétonnes qui rendent agréables les circulations piétonnes	7
Future gare TER / TGV, présence de la gare de Cannes La Bocca	4
Double voie BHNS PALM Express qui dessert le territoire : de Mandelieu à Mougins en passant par cannes centre	4
Desserte de cannes par une double ligne de train : vers grasse et ligne littorale	3
Réalisation de l'EUROLIGNE 8 piste cyclable en bord de mer : important d'assurer la continuité cyclable	3
Ligne CityPalm : navette à revaloriser et à rendre plus lisible dans son tracé	3
Présence / projet de parc relais reliés aux lignes Palm Express pour dissuader les automobilistes à pénétrer en centre-ville	3
Parking vélo sécurisé de la gare : atout à développer / avec des inconvénients sur l'aménagement	2
Nombre de place de stationnement	1
Un territoire quadrillé en transport en commun : du nord sud à l'est ouest	1
Un bon maillage en termes de nombre de lignes de bus	1
Connaît les points sur lesquels on a à travailler : la livraison	1

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

7.1.2 Faiblesses

Du point de vue cycliste, les cyclistes ne se sentent pas en sécurité. Manque d'interconnexion entre les pistes cyclables	5
Pas de cadencement entre les lignes qui utilisent un même tracé (avenue Picaud, avenue Francis Tonner) les bus se suivent et passent tous en même temps et ensuite pendant 10-15 minutes il n'y a plus de bus Ce même problème se répète boulevard Carnot : Manque de vue d'ensemble, c'est primordial pour rendre le réseau incitatif	4
Manque de lignes de rabattement dans les collines, idée de mettre en place des navettes autonomes dans les collines pour rabattre vers les axes structurants (secteur du funiculaire)	4
Le lien vers Sophia-Antipolis est déficient pour les travailleurs et les étudiants	3
Manque de piste cyclable autour du nouveau complexe cinématographique et les étudiants qui seront présents	3
Rien de prévu pour les vélos sur le boulevard Carnot qui est pourtant neuf, manque d'anticipation dans la création des pistes cyclables qui peut conduire les cyclistes à ne pas utiliser l'aménagement	2
Peu de respect des règles des aménagements cyclables organisés par le CEREMA	2
Prévoir davantage de bus nocturnes, aujourd'hui seul le Boulevard Carnot est bien desservi. Du côté du quartier République aucune liaison	2
Problème au niveau du train : manque de haltes modales	2
Pas de gratuité du bus pour les Cannois	2
Manque de signalisation pour les cyclistes, difficulté à interpréter le code de la route dans certains quartiers	1
Les bus n'ont pas une réelle priorité	1
La billettique est extrêmement longue : délai de vente des billets est anormalement longue, argent perdu à cause du temps passé à émettre les billets	1
Inciter les utilisateurs à transport en commun à acheter le billet avant de monter dans le bus en passant par supprimer la vente de ticket dans le bus, dissuader les personnes d'acheter dans le bus. Possibilité de rendre la vente de titre automatique dans le bus plutôt que d'utiliser un distributeur à l'extérieur.	1

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Manque de cohérence et d'harmonisation entre les différents modes de transport : développer des City Scoot pour pallier les difficultés quotidiennes, voitures partagées, trottinettes électriques.	1
Faire des stations vélo pour que les personnes puissent louer des vélos	1
Possibilité d'accrocher les vélos au bus pour pouvoir remonter les cyclistes à cause du relief	1
L'application Palm Bus n'est pas satisfaisante, temps très long pour trouver l'itinéraire et l'horaire : Palm Bus pourrait renvoyer sur une application qui existe déjà type Moovit	1
Pas de prise en compte des chiens, aucun caniveau dans les nouveaux aménagements	1
Tarif du bus un peu cher 3 euros l'aller-retour	1
Manque de zones ombragées pour les piétons	1
Absence de de parking pour les 2 roues motorisés	1
Manque d'éducation des voitures pour la zone bleue pour permettre aux 2 roues de doubler sur le boulevard Carnot	1
Pas de dispositif d'écrans à la gare routière, l'arrêt Paul Doumer n'a pas d'écrans non plus	
Couloir BHNS sur l'avenue Picaud avec une voie dédiée au bus sur l'arrêt Le Méridien, mais le bus même s'il ne s'arrête pas à cet arrêt mais doit marquer l'arrêt au feu	
Certains participants trouvent cette idée positive car les voitures peuvent doubler	
Point de vue des piétons : avancée des kiosques de plage qui peuvent provoquer des accidents	
Beaucoup de cyclistes sont sur la route alors qu'ils ont des pistes cyclables, comment faire pour les obliger à utiliser ses voies qui leur sont dédiées + Beaucoup de cyclistes passent également au feu rouge et cela peut provoquer des accidents. Entretien des pistes cyclables car à certains endroits de la végétation encombre	
Problème au niveau des parkings à vélo au niveau de la gare routière : faire connaître l'abri présent à la gare principale	

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

7.1.3 Opportunités

Opportunité du réseau ferroviaire existant / développement du tram – train : liaisons urbaines et inter-urbaines possibles / développement des haltes en milieu urbain	7
Végétalisation de la voie rapide (avec réaménagement de certains tronçons de cet axe très direct) -> apaisement / modes doux + favoriser le développement des TC	6
Il existe des axes routiers sur la commune de Cannes suffisamment larges pour pouvoir être requalifiés avec de la place pour d'autres mobilités (modes doux)	6
Obligation réglementaire faite à toutes les villes de France de généraliser les double sens cyclables (rue pour les vitesses limitées à 30 km/h, sauf exception)	4
Obligation réglementaire lors d'une requalification urbaine de mettre en place des pistes cyclables (en cohérence avec les contraintes et possibilités d'aménagement) – article 228-2 du Code de l'environnement	4
Développement de la partie Cannes Ouest qui va entrainer des flux supplémentaires (campus universitaire, cinéma, liaison avec l'A8, …) avec des opportunités de développement des TC et modes doux sur Cannes	3
Future ligne ferroviaire avec gare TGV à la Bocca vers Nice et Sophia Antipolis	2
Développement des ZFE (zones à faibles émissions) pour limiter les émissions de polluants (avec des difficultés pour certains citoyens ayant des véhicules anciens plus polluants)	2
Projets d'aménagement urbain qui sont plus agréables / propices pour les modes pédestres	2
Développement d'engins de déplacement personnel (trottinettes, …)	2
Météo favorable à la pratique de la marche à pied, du vélo ou des modes de déplacement personnel, voiture décapotable, …	2
Contexte actuel de sensibilité santé / environnement qui consiste à favoriser le développement des modes doux	1
Augmentation des coûts des véhicules personnels avec des opportunités pour développer les autres modes : TC, vélo, …	1
Développement des véhicules électriques, des véhicules à hydrogène (bus)	

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

7.1.4 Menaces

Se déplacer en 2 roues nécessite un stationnement espaces dédiés pas en nombre suffisant	5
Augmentation des piétons / pas éducation / pas séparation piéton vélo -> augmentation du risque de collision piéton vélo	4
Force de l'habitude qui empêche de modifier son comportement	4
L'arrivée de l'Université (Projet Bastide Rouge) va générer d'importants flux de voitures que ce soit vers la A8 ou le centre-ville de Cannes, l'offre de transport doit tenir compte également de la gare TGV à Cannes La Bocca, des étudiants et personnels empruntant les transports en commun pour limiter la saturation aux heures de pointes	4
Risques sur routes non équipées de pistes cyclables, nombre accru d'accidents	3
Manque de formation des équipes municipales pour prendre en compte les besoins des cyclistes et des piétons	3
Multiplication du nombre de trains – TGV / ter à la bocca – déplacement de flux depuis Cannes centre vers Cannes la Bocca -> impact voirie	2
La piste cyclable sur la croisette est très bien car les voitures ne roulent plus à vive allure par contre les cyclistes sont très dangereux et ne s'arrêtent pas lorsque nous sommes sur un passage clouté	2
Manque d'anticipation - Depuis longtemps, tunnel ferroviaire pour réduire les nuisances sonores et visuelles et libérer des emprises – Encore obligé de partager le bord de mer avec une voie ferrée (cf Italie)	2
Voies en site propre avec partage de la voirie compliqué	2
Augmentation du nombre de livraisons en centre-ville : embouteillages sur le dernier km, double file	2
Pb des parkings faits en centre-ville	2
Ne pas bloquer les bus dans les embouteillages	2
Augmentation population – Est-ce qu'un seuil est fixé ? :	1
Menace climatique : pluie	1
Montée des eaux (Boccacabana)- schéma d'évacuation en cas de tsunami- danger lié à la présence de la voie ferrée – mobilité des piétons en cas d'urgence	1
Multiplication des stationnements électriques qui réduit les places pour les autres véhicules	1

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Manque de place pour construire des parkings en entrée de ville	1
Manque de caniveaux pour les chiens -> trottoirs	
Non accessibilité aux tickets de bus en prenant le bus : touristes catastrophés	
Ne pas changer les modes de fonctionnement en amont / ne pas inciter les mentalités à changer pour intégrer les changements (COVID) - alternatives à proposer	
Non Information sur les tarifications des parkings publics	

7.2 Annexe 2 : liste des participants

- Brigitte GAFFRAN
- Mélanie STRIEBERG
- Benjamin CHANEL
- Olivier RENAULT
- Mary LONGEANIE
- Jean-Pierre LORGNET
- Nour BRADAI
- Jean-Paul LESCAT
- Patrick FLAMENT
- Stéphanie PETIT
- Francis TILMON
- Yves PIETRZAK
- Catherine COUREL
- Anne MAZARE
- Monique STOTZ
- Martine JAMET

Pour la Ville de Cannes / Agglomération Cannes Lérins :

- Sandrine BERGERE MORANT
- Aline BERNARD
- Fanny BRUTUILLE
- Diane LEVEQUE
- Romain FEYTE
- Frédéric MARANDON

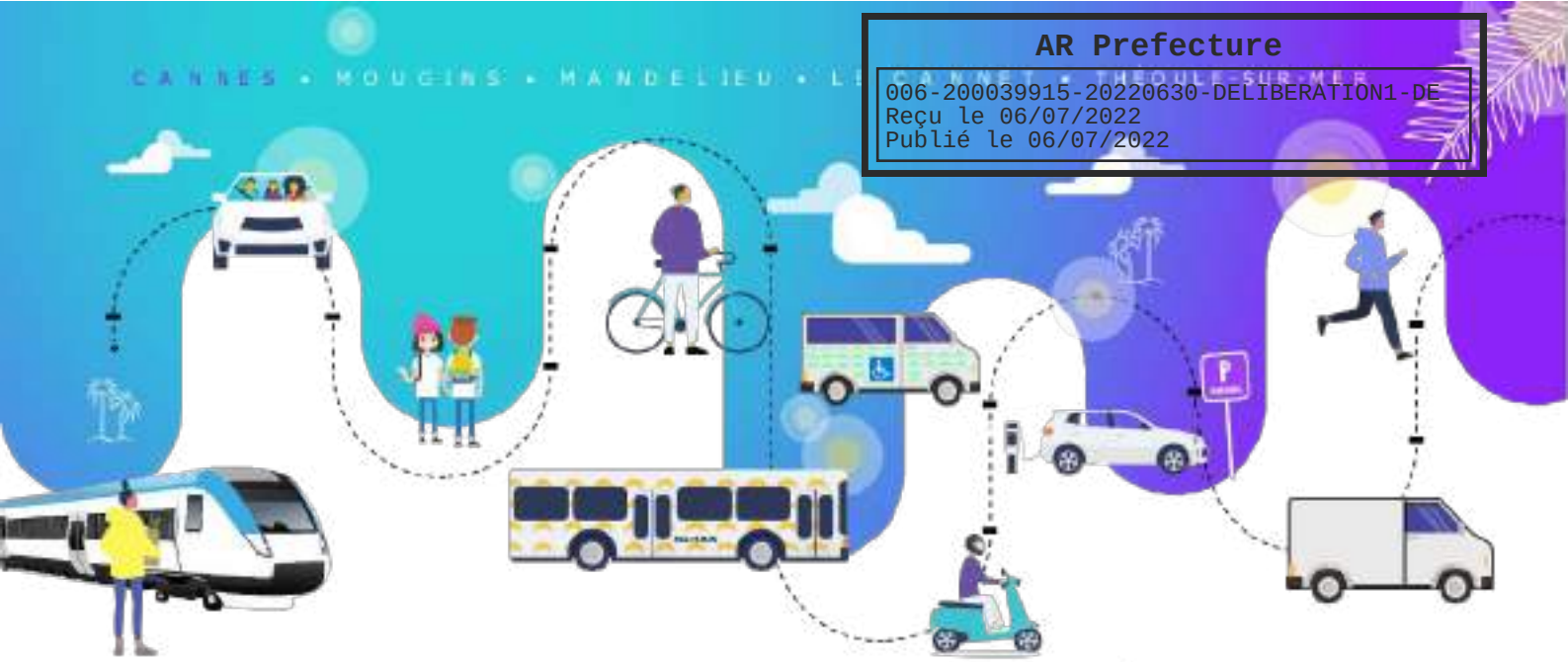
Pour Nicaya Conseil :

- Laurence GONTARD
- Adeline PRATLONG
- Pauline SABOURAUD
- Stéphane SAINT-PIERRE

Pour INGEROP :

- Lauriane BEAUVISAGE
- Nathalie PERIGAULT

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

Mandelieu-La Napoule
Atelier N°1 – État des lieux partagés

Note de Synthèse

20 janvier 2021

CANNES PAYS DE LÉRINS

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

SOMMAIRE

1 DISPOSITIF DE CO-CONSTRUCTION DU PLAN DE MOBILITES 3

2 DEROULEMENT DE L'ATELIER N°1 : ÉTAT DES LIEUX PARTAGES 4

3 SYNTHESE DES ECHANGES EN PLENIERE 4

3.1 SUR LES ATTENTES ET BESOINS 4
3.2 SUR LES DONNEES MOBILITES DE MANDELIEU-LA NAPOULE 5

4 SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS EN PLENIERE 5

4.1 ATOUTS DES MOBILITES SUR MANDELIEU-LA NAPOULE 5
4.2 FAIBLESSES DES MOBILITES SUR MANDELIEU-LA NAPOULE 6
4.3 OPPORTUNITES POUR LES MOBILITES SUR MANDELIEU-LA NAPOULE 6
4.4 MENACES POUR LES MOBILITES SUR MANDELIEU-LA NAPOULE 7

5 LES SUITES DE L'ATELIER 7

6 LE MOT DE LA FIN 8

7 ANNEXES 9

7.1 ANNEXE 1 : CONTRIBUTIONS 9
7.1.1 Atouts 9
7.1.2 Faiblesses 9
7.1.3 Opportunités 10
7.1.4 Menaces 10
7.2 ANNEXE 2 : LISTE DES PARTICIPANTS 11

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

1 Dispositif de co-construction du Plan de Mobilités

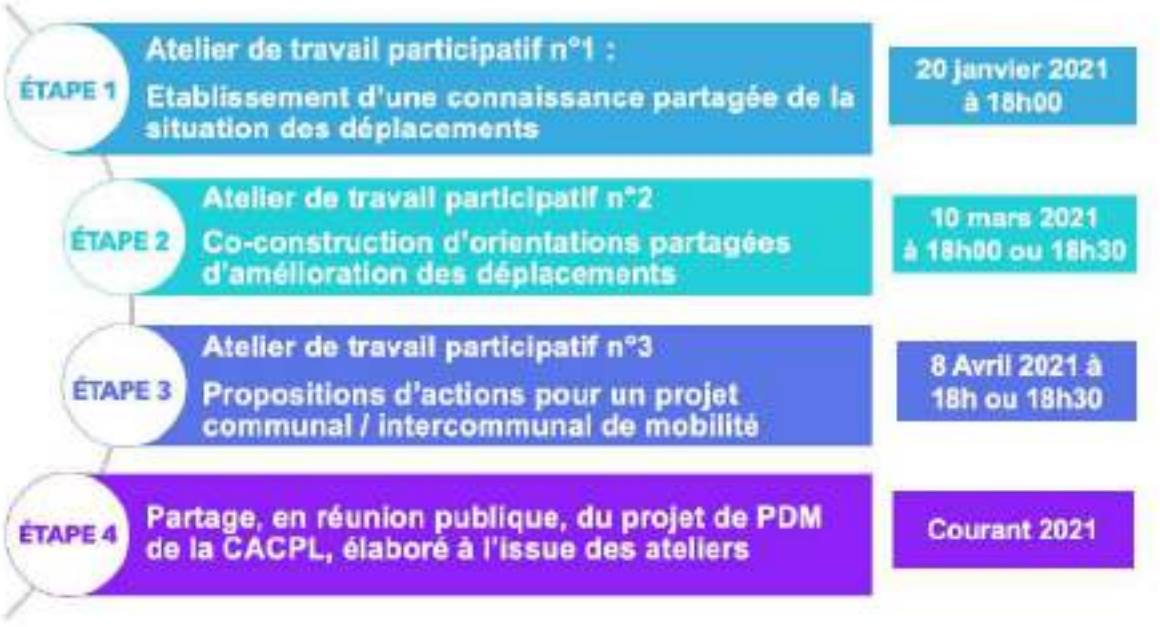
L'Agglomération Cannes Lérins, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, a engagé l'élaboration de son Plan de Mobilité qui définit la politique globale du territoire en matière de transports et de déplacements pour les 10 prochaines années.

L'Agglomération Cannes Lérins a souhaité que ce Plan de Mobilité (PDM) fasse l'objet d'une véritable démarche partenariale qui associe les habitants, entreprises et associations des 5 communes pour construire un projet cohérent, au service du territoire.

Cette démarche de co-construction a vocation à définir, au sein de chaque commune, des plans communaux de mobilité, à conjuguer ces plans entre eux pour aboutir à un PDM de la CACPL cohérent, efficace et qui fasse sens pour le territoire.

Elle se décline en 4 étapes : 3 ateliers participatifs organisés dans chaque commune, suivis d'une réunion publique à l'échelle du territoire.

Sur Mandelieu-La Napoule, le dispositif est le suivant :



AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

2 Déroulement de l'atelier N°1 : État des lieux partagés

Le premier atelier mandolocien s'est déroulé le 20 janvier 2020, de 18h à 19h30, en distanciel.

6 personnes (hors élus et services cannois, équipe CACPL et Nicaya Conseil) ont participé à cet atelier dont l'objectif est d'établir une connaissance partagée de la situation des déplacements à l'échelle de la commune de Cannes, puis d'évaluer cette situation et ses perspectives d'évolution.

Après la présentation des intervenants et des consignes de réunion à distance, l'atelier s'est déroulé en 5 temps :

- Introduction par Frédéric Marandon, chargé de la mobilité à l'Agglomération Cannes Lérins, qui remercie les participants de leur présence et rappelle la volonté de la CACPL et de la Ville de Mandelieu-La Napoule d'associer les habitants à l'élaboration du plan de mobilité.
- Recueil des attentes et présentation de la démarche participative et des objectifs de l'atelier N°1 par Laurence Gontard, du cabinet Nicaya Conseil
- Partage de données sur la ville de Mandelieu-La Napoule et sur ses mobilités, par Nathalie Perigault, du cabinet INGEROP en charge de l'élaboration du Plan de Mobilité pour l'Agglomération Cannes Lérins.
- Travail en plénière pour évaluer les mobilités sur Mandelieu-La Napoule (identification d'atouts, faiblesses, opportunités, menaces).
- Suites de l'atelier et mot de la fin par Laurence Gontard, du cabinet Nicaya.

3 Synthèse des échanges en plénière

3.1 Sur les attentes et besoins

Les participants ont été invités au début de l'atelier à exprimer leurs attentes et besoins pour cette réunion. Ils ont exprimé le souhait d'obtenir des précisions et éléments de compréhension sur :

- La signalétique et l'accès aux transports en commun pour les personnes en situation de handicap ;
- La facilitation des mobilités pour les piétons sur le territoire ;
- L'évolution de la mobilité pour les cyclistes.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

3.2 Sur les données mobilités de Mandelieu-La Napoule

La présentation des données sur le territoire mandolocien et les différents modes de mobilité a donné lieu à des interrogations sur :

- La prise en compte des déplacements pour les loisirs dans les chiffres présentés
  - Nathalie Perigault, du cabinet INGEROP indique que les données partagées intègrent l'ensemble des déplacements : déplacements professionnels, touristiques, pour les loisirs et les achats.
- Les indices utilisés pour mesurer la densité du tissu des réseaux de transport en prenant en compte le relief
  - Nathalie Perigault, du cabinet INGEROP indique que les analyses sont faites à partir des données de l'INSEE et des enquêtes ménages-déplacements. Il est ensuite possible de les comparer à celles de territoires ayant des caractéristiques similaires, et donc avec le même type de relief.
- L'intermodalité dans les zones reculées
  - Nathalie Perigault, du cabinet INGEROP précise que les données sont issues de l'enquête ménages-déplacements de 2009. Les pratiques ont pu changer depuis 2009 car l'intermodalité se développe progressivement.

4 Synthèse des contributions en plénière

Après la séquence de présentation en plénière, les participants ont été invités à travailler à l'identification :

- Des atouts des mobilités sur Mandelieu-La Napoule
- Des faiblesses des mobilités sur Mandelieu-La Napoule
- Des opportunités pour les mobilités sur Mandelieu-La Napoule
- Des menaces pour les mobilités sur Mandelieu-La Napoule

Le détail des contributions proposées par les participants à l'issue de l'atelier est proposé en annexe à la présente note de synthèse.

4.1 Atouts des mobilités sur Mandelieu-La Napoule

Les principaux atouts des mobilités sur le territoire, identifiés par les participants portent sur :

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- L'existence de la ligne Palm Express A, dont les véhicules permettent d'accueillir deux fauteuils roulants, qui possède un bon cadencement et permet de relier Cannes ;
- L'existence de navettes (Mimoplage pour la desserte des plages durant la période estivale et pour Cannes La Bocca) ;
- Les déplacements piétons sécurisés dans le centre-ville ;
- L'adaptation du relief communal aux mobilités douces ;
- L'existence du Palm à la Demande pour les personnes à mobilité réduite ;
- L'existence du réseau de nuit.

4.2 Faiblesses des mobilités sur Mandelieu-La Napoule

Les principales faiblesses des mobilités sur le territoire, identifiées par les participants sont les suivantes :

- La faible accessibilité de la gare SNCF et de certains parkings (hauteur) pour les personnes à mobilité réduite
- La congestion routière dans le secteur des Tourrades
- La dangerosité de certains axes et des zones de rencontre piétons / cyclistes sur les trottoirs
- La discontinuité des pistes des cyclables
- L'incivisme qui rend dangereuse la marche à pied (non-respect des priorités piétonnes par les cyclistes et trottoirs envahis par la végétation) et la pratique du vélo dangereuses (stationnement sauvage et anarchique sur les pistes cyclables)
- Le manque, le mauvais positionnement et la faible accessibilité des parkings relais
- Le manque de correspondances entre les lignes de bus ;
- Le faible cadencement des bus de nuit en hiver
- Les temps de parcours trop longs des bus

4.3 Opportunités pour les mobilités sur Mandelieu-La Napoule

Les participants ont identifié comme principales opportunités pour les mobilités sur le territoire :

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- Le développement croissant des pistes cyclables et de leurs aménagements induit par la législation et les évolutions sociétales ;
- L'étude de déplacement du port, avec des navettes régulières
- La proximité des commerces, services, écoles qui favorise la marche à pied ;
- Le changement d'itinéraire du bus 23 pour desservir le bord de mer et La Napoule plus rapidement ;
- La largeur du foncier sur certains axes qui permettrait de créer des pistes cyclables ou d'élargir des trottoirs sur certains axes ;
- La météo qui favorise la pratique des modes actifs.

4.4 Menaces pour les mobilités sur Mandelieu-La Napoule

Les principales menaces pour mobilités sur le territoire, identifiées par les participants, portent sur :

- Les épisodes de forte pluie qui dissuadent les usagers d'utiliser les transports en commun ou le vélo ;
- La force de l'habitude concernant l'utilisation de la voiture ;
- La difficulté politique de s'opposer à la place de la voiture en centre-ville ;
- Le manque de pratique et de connaissance réelle du vélo par les services techniques (angles droits, panneaux, mobiliser urbain…).

5 Les suites de l'atelier

- La présente synthèse est adressée aux participants début février 2021.
- L'atelier n°2 se déroulera le mercredi 10 mars, soit à 18h30 en Salles Méditerranée et Neptune, Boulevard des Écureuils, si les conditions sanitaires le permettent, soit à 18h à distance dans le cas contraire.
- Les participants seront informés des modalités de déroulement de l'atelier la semaine précédente.
- L'objectif de cet atelier sera de proposer, sur la base de l'état des lieux partagé construit lors de l'atelier n°1, des orientations pour améliorer les déplacements sur Mandelieu-La Napoule.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

6 Le mot de la fin

Au terme de l'atelier, Nicaya conseil a demandé aux participants un mot d'appréciation sur l'atelier. Les contributions des participants sont les suivantes :

- Échanges
- Enrichissant
- Positif
- Espoir

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

7 Annexes

7.1 Annexe 1 : contributions

Les contributions ont été consignées en séance. Elles sont retranscrites littéralement ci-dessous pour chacun des 4 critères abordés.

7.1.1 Atouts

Bus A : PALM EXPRESS avec plateforme pour les personnes en fauteuil roulant – Espace dans les grands bus pour les couples en fauteuil
Déplacements piétons – sécurisés dans le centre-ville
Palm express pour aller à Cannes
Minibus en été – Mimo Plages + autre pour Cannes La Bocca
Relief sur une bonne partie de la commune adapté aux mobilités douces
Fréquence / Cadencement du Palm Express
Réseau de nuit, notamment en été, avec fréquence acceptable
Palm à la demande pour les PMR : prise à domicile et transport sur les 5 communes, au tarif d'un ticket de bus

7.1.2 Faiblesses

Accessibilité de la gare de Mandelieu pour les PMR ? Souterrain de la gare de Mandelieu ?
Parkings avec portiques d'1,9m pas compatibles avec les véhicules plus hauts (nouvelle gare routière, complexes sportifs)
Saturation des Tourrades
Trop de parkings sauvages (face 3 rivières, sous pont de l'autoroute)
Stationnement sauvage/anarchique sur les pistes cyclables, y compris de camions
Dangerosité pour les piétons et cyclistes de l'avenue Gaston de Font-Michel – 50 km/h non respecté
Priorité piétonne non respectée par les cyclistes

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Zones de rencontres piétons / cyclistes sur les trottoirs dangereuses (manque de visibilité)
Trottoirs réduits par la végétation des propriétés privées non taillée
Discontinuité des pistes cyclables avec fin ou début mal positionné / mal signalé
Faible cadencement des bus de nuit en hiver – pas adapté à l'arrivée du dernier train
Mauvaises connexions entre les différentes lignes
Temps d'accès à la mer
Manque de parkings relais pour prendre des navettes (Tourrades)
Parking relai existant non utilisé : positionnement à l'extérieur de la zone commerciale, cheminement piéton complexe et dangereux (passage piéton)

7.1.3 Opportunités

Législation sur l'aménagement des pistes cyclables
Étude du déplacement fluvial du port avec des navettes régulières
Conserver une offre importante à La Bocca tout en améliorant les temps de parcours de l'Express
Tendance du développement des réseaux cyclables
Proximité des commerces, des services, des écoles qui favorise la marche à pied
Le bus 23 mériterait de changer de tracé pour desservir le bord de mer, la Napoule plus rapidement
Largeur du foncier sur certains axes qui permettrait de créer des pistes cyclables ou d'élargir les trottoirs
Mobilier urbain avec moins de places au sol
Météo favorable aux modes doux

7.1.4 Menaces

Épisodes de pluies fortes qui dissuadent de prendre les TC et les vélos
Force de l'habitude qui fait que l'on utilise trop sa voiture

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Difficulté politique d'aller contre la place de la voiture en centre-ville : cap à passer
Manque de pratique / connaissance du vélo par les services techniques (angles droits, panneaux, …)

7.2 Annexe 2 : liste des participants

- Benjamin CHANEL
- Laetitia CELOT
- Claire PARISOT
- Amandine AUBIN
- Julien HOLTZER
- Jean-Marie HERLORY

Pour la Ville de Cannes / Agglomération Cannes Lérins :

- Frédéric MARANDON
- Roger BARRESI

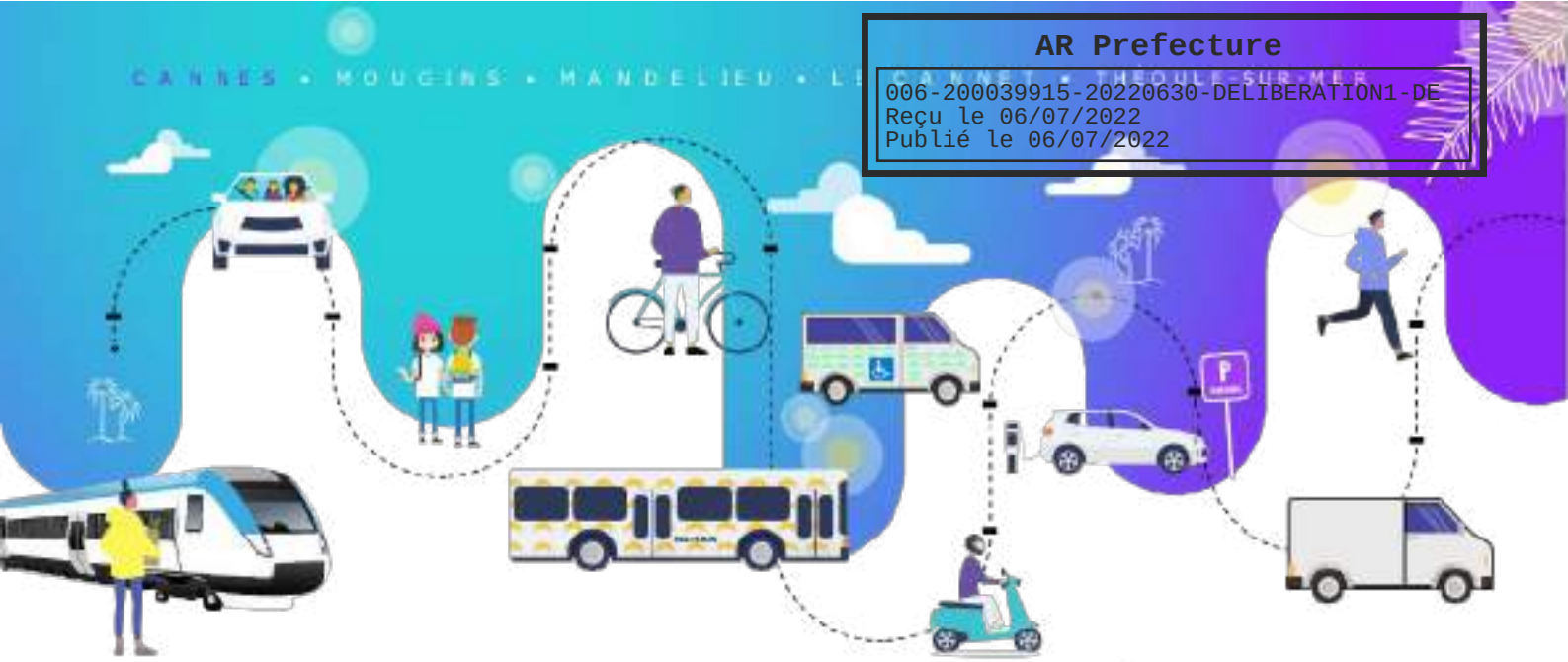
Pour Nicaya Conseil :

- Laurence GONTARD
- Jordan FLEURUS
- Pauline SABOURAUD

Pour INGEROP :

- Lauriane BEAUVISAGE
- Nathalie PERIGAULT

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

Mougins
Atelier N°1 – État des lieux partagés

Note de Synthèse

21 janvier 2021

CANNES PAYS DE LÉRINS

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

SOMMAIRE

1 DISPOSITIF DE CO-CONSTRUCTION DU PLAN DE MOBILITES 3

2 DEROULEMENT DE L'ATELIER N°1 : ÉTAT DES LIEUX PARTAGES 4

3 SYNTHESE DES ECHANGES EN PLENIERE 4

3.1 SUR LES ATTENTES ET BESOINS 4
3.2 SUR LES DONNEES MOBILITES DE MOUGINS 5

4 SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS EN SOUS-GROUPES 5

4.1 ATOUTS DES MOBILITES SUR MOUGINS 5
4.2 FAIBLESSES DES MOBILITES SUR MOUGINS 6
4.3 OPPORTUNITES POUR LES MOBILITES SUR MOUGINS 6
4.4 MENACES POUR LES MOBILITES SUR MOUGINS 6

5 LES SUITES DE L'ATELIER 7

6 LE MOT DE LA FIN 7

7 ANNEXES 8

7.1 ANNEXE 1 : CONTRIBUTIONS 8
7.1.1 Atouts 8
7.1.2 Faiblesses 8
7.1.3 Opportunités 9
7.1.4 Menaces 10
7.2 ANNEXE 2 : LISTE DES PARTICIPANTS ..... 10~~11~~

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

1 Dispositif de co-construction du Plan de Mobilités

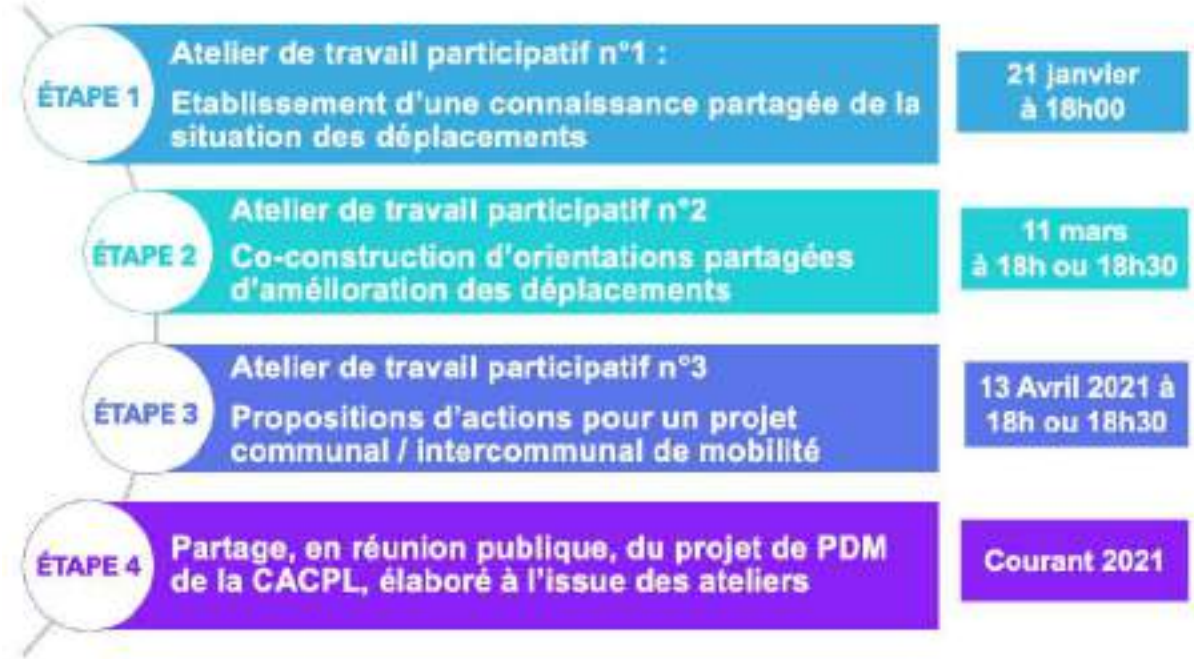
L'Agglomération Cannes Lérins, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, a engagé l'élaboration de son Plan de Mobilité qui définit la politique globale du territoire en matière de transports et de déplacements pour les 10 prochaines années.

L'Agglomération Cannes Lérins a souhaité que ce Plan de Mobilité (PDM) fasse l'objet d'une véritable démarche partenariale qui associe les habitants, entreprises et associations des 5 communes pour construire un projet cohérent, au service du territoire.

Cette démarche de co-construction a vocation à définir, au sein de chaque commune, des plans communaux de mobilité, à conjuguer ces plans entre eux pour aboutir à un PDM de la CACPL cohérent, efficace et qui fasse sens pour le territoire.

Elle se décline en 4 étapes : 3 ateliers participatifs organisés dans chaque commune, suivis d'une réunion publique à l'échelle du territoire.

Sur Mougins, le dispositif est le suivant :



AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

2 Déroulement de l'atelier N°1 : État des lieux partagés

Le premier atelier mouginois s'est déroulé le 21 janvier 2021, de 18h à 20h, en distanciel.

9 personnes (hors équipe CACPL, INGEROP et Nicaya Conseil) ont participé à cet atelier dont l'objectif est d'établir une connaissance partagée de la situation des déplacements à l'échelle de la commune de Mougins, puis d'évaluer cette situation et ses perspectives d'évolution.

Après la présentation des intervenants et des consignes de réunion à distance, l'atelier s'est déroulé en 5 temps :

- Introduction par Richard Galy, maire de Mougins et Vice-président de la Communauté d'Agglomération Cannes Lérins en charge de la mobilité, qui remercie les participants de leur présence et rappelle les objectifs et le rôle des habitants dans l'élaboration du Plan de Mobilité
- Recueil des attentes et présentation de la démarche participative et des objectifs de l'atelier N°1 par Laurence Gontard, du cabinet Nicaya Conseil
- Partage de données sur la ville de Mougins et sur ses mobilités, par Nathalie Perigault, du cabinet INGEROP en charge de l'élaboration du Plan de Mobilité pour l'Agglomération Cannes Lérins
- Travail en sous-groupes pour évaluer les mobilités sur Mougins (identification d'atouts, faiblesses, opportunités, menaces)
- Suites de l'atelier et mot de la fin par Laurence Gontard, du cabinet Nicaya

3 Synthèse des échanges en plénière

3.1 Sur les attentes et besoins

Les participants ont été invités au début de l'atelier à exprimer leurs attentes et besoins pour cette réunion. Ils ont exprimé le souhait d'obtenir des précisions et éléments de compréhension sur :

- Le développement des pistes cyclables sur Mougins ;
- Les interconnexions avec les territoires voisins notamment Sophia-Antipolis ;
- Les déplacements des lycéens mouginois vers les lycées cannois ;
- L'impact du projet Open Sky sur les mobilités ;

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- L'implantation de parkings de covoiturage sur la ville de Mougins ;
- La desserte du quartier des Bréguières.

3.2 Sur les données mobilités de Mougins

La présentation des données sur le territoire mouginois et les différents modes de mobilité a donné lieu à une remarque sur l'impact de l'essor des livraisons Amazon sur la ville de Mougins.

- Nathalie Perigault, du cabinet INGEROP indique avoir pris bonne note de cette information pour l'inclure dans les données sur la livraison des particuliers.

4 Synthèse des contributions en sous-groupes

Après la séquence de présentation en plénière, les participants ont été invités à travailler en sous-groupes à l'identification :

- Des atouts des mobilités sur Mougins
- Des faiblesses des mobilités sur Mougins
- Des opportunités pour les mobilités sur Mougins
- Des menaces pour les mobilités sur Mougins

L'ensemble des contributions des sous-groupes a ensuite été partagé et enrichi en plénière.
Les participants ont été invités à voter pour les 3 contributions leur paraissant prioritaires sur chacun des 4 critères (atouts, faiblesses, opportunités, menaces).
Le détail des contributions priorisées par les participants à l'issue de l'atelier est proposé en annexe à la présente note de synthèse.

4.1 Atouts des mobilités sur Mougins

Les principaux atouts des mobilités sur Mougins, identifiés par les participants sont :

- Le développement des pistes cyclables notamment pour faire la liaison Mougins Le Haut – Sophia-Antipolis ;
- Le stationnement en zone bleue qui favorise l'accès aux commerces ;
- L'aide à l'achat de vélos électriques ;
- La présence de nombreuses infrastructures routières qui facilite l'accès à la commune.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- Les différentes poches de densité d'habitat permettant d'envisager différentes polarités.

4.2 Faiblesses des mobilités sur Mougins

Les principales faiblesses des mobilités sur le territoire, identifiées par les participants sont les suivantes :

- Un choix modal complexe avec des transports alternatifs et collectifs apportant plus de contraintes que d'avantages ;
- La situation de transit de la commune qui amplifie les problèmes de circulation ;
- L'absence de continuité des pistes cyclables dans la Valmasque et dans l'arrière-pays ;
- Des dessertes en transport en commun trop peu nombreuses, aux horaires peu adaptées et avec des temps de transport ralentis, notamment vers de Sophia-Antipolis.

4.3 Opportunités pour les mobilités sur Mougins

Les participants ont identifié comme principales opportunités pour les mobilités sur le territoire :

- Le développement des voies partagées bus-vélo ;
- La gratuité de la sortie 44 ;
- Les projets de nouvelle sortie d'autoroute, de tram sur les lignes A et B et Mouans Sartoux – Mougins et de la LNPCA ;
- Le dialogue constructif entre Envibus et Palmbus ;
- Les aires de covoiturage ;
- Le développement de la fibre et des espaces de coworking pour limiter les déplacements.

4.4 Menaces pour les mobilités sur Mougins

Les principales menaces pour mobilités sur le territoire, identifiées par les participants, portent sur :

- La nouvelle sortie d'autoroute et autres équipements structurants (nouvelle gare, Open Sky, complexe Diagana…) générant des déplacements qui pourraient être néfastes à la commune ;

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- Les espaces naturels à protéger empêchant le développement d'équipements pour les modes actifs ;
- Le vol de vélos en l'absence de stationnement sécurisé qui en freine l'usage ;
- Le manque de planification préalable des équipements de mobilité dans les projets de développement et le maintien des services.

5 Les suites de l'atelier

- La présente synthèse est adressée aux participants début février 2021.
- L'atelier n°2 se déroulera le jeudi 11 mars, soit à 18h30 en présentiel si les conditions sanitaires le permettent, soit à 18h à distance dans le cas contraire.
- Les participants seront informés des modalités de déroulement de l'atelier la semaine précédente.
- L'objectif de cet atelier sera de proposer, sur la base de l'état des lieux partagé construit lors de l'atelier n°1, des orientations pour améliorer les déplacements sur Mougins.

6 Le mot de la fin

Au terme de l'atelier, Nicaya conseil a demandé aux participants un mot d'appréciation sur l'atelier. Les contributions des participants sont les suivantes :

- Intelligence collective
- Moment de partage et de réflexion
- Convivialité
- Échange
- Constructif
- Bonne réflexion
- Diversité des échanges
- Avenir

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

7 Annexes

7.1 Annexe 1 : contributions

Les contributions des sous-groupes de travail ont été consignées en séance. Elles sont retranscrites littéralement ci-dessous pour chacun des 4 critères abordés. Le résultat de la priorisation des contributions par les participants est proposé dans la colonne de droite (nombre de suffrages recueillis).

7.1.1 Atouts

Une dynamique de la commune sur la réalisation des pistes cyclables notamment liaison Mougins Le Haut-Sophia Antipolis, belle piste cyclable avenue Maurice Donat	6
Aide à l'achat de VAE sur la commune bienvenue surtout vu les pentes (300 / 25%)	6
La zone bleue permet de faire de la rotation près des commerces sans pénaliser via une tarification	6
Différentes poches de densité d'habitat réparties sur la commune qui permettent d'envisager différentes polarités	3
La présence d'infrastructures routières, autoroutes et pénétrantes qui permettent d'avoir une bonne accessibilité sur la commune	3
Un cadre de vie qualitatif	2
Mise en œuvre de bornes électriques, une bonne initiative	1

7.1.2 Faiblesses

Des transports alternatifs, covoiturage, transports collectifs qui apportent des contraintes et peu d'avantages, le choix modal est complexe	4
Une situation de transit de la commune qui amplifie les problèmes de circulation	4
Des dessertes faibles et très espacées en transports collectifs peu adaptables hors horaires fixes	3

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Un bus dans les bouchons vers Sophia-Antipolis donc aucun gain de temps voire une perte de temps car correspondance à la gare routière de Sophia-Antipolis	3
Absence de continuité des pistes cyclables sur la Valmasque notamment sur des sections particulièrement dangereuses (800m rédhibitoires). Le département travaille actuellement sur la résolution du problème	3
Difficile avec deux acteurs de la mobilité CASA / CACPL, par exemple Vallauris et Antibes Nord vers Mougins le Haut pas possible en transports collectifs, une articulation à approfondir	2
Desserte Mougins le Haut – Sophia Antipolis dernier départ à 18h15 pas adapté aux besoins de certains salariés	2
Étroitesse des chemins pour permettre l'aménagement des modes actifs --> vigilance sur les zones en développement	2
Logements collectifs pas d'abris dédiés aux vélos permettant de les stationner facilement et de manière sécurisée	1
Le stationnement est très compliqué sur toute la commune sur tous les secteurs et en particuliers les secteurs résidentiels. Nécessaire d'avoir un parking chacun chez soi. Pas de solution sur la commune, nécessite d'avoir moins de voiture	1
Stationnements à vélo pas développés près des commerces (hors Tournamy)	
Les infrastructures vélos sont plus que nécessaires sur les sections plus en arrière-pays	

7.1.3 Opportunités

Développement des voies partagées bus-vélo	6
Rendre gratuite la sortie 44	5
Nouvelle sortie d'autoroute qui pourrait décongestionner la route du parc	4
Mise en chantier d'un tram sur Palm Bus A et B et Mouans Sartoux – Mougins – Sophia Antipolis en correspondance avec le TER	3
Dialogue constructif entre Envibus et Palmbus	3
Aire de covoiturage	2
Projet LNPCA : rouvrir une halte sur Mougins	2

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Étroitesse des chemins pour permettre l'aménagement des modes actifs --> vigilance sur les zones en développement	1
Développement de la fibre pour faciliter le télétravail	
Développement des espaces de co-working pour limiter les déplacements	

7.1.4 Menaces

Nouvelles sorties d'autoroutes et autres grands équipements structurants qui ne font que reporter la congestion ailleurs ou qui génèrent des déplacements pour y accéder --> Mougins pourrait en faire les frais	5
Espaces à préserver (Valmasque)	4
Développement d'Open Sky, complexe Diagana, Sophipolis, St-Bernard qui vont amener encore plus de personnes sur la commune	4
Vol de vélo si le stationnement sécurité n'existe pas	3
Disparition de services dans certains quartiers qui génèrent des déplacements (pharmacie)	3
Développement de certains quartiers sans planification préalable des équipements de mobilité (activités économiques et logements)	2
Fermeture des chemins (utilisés comme voies piétonnes ou cyclables)	2
Développement de Sophia-Antipolis (de 20.000 à 40.000 emplois) --> disperser plutôt les emplois	1
Multiplication des applications de mobilité qui disperse les utilisateurs potentiels	
Intempéries génératrices d'accidents sur des routes inadaptées	

7.2 Annexe 2 : liste des participants

- Jérémy RICHARD
- Alexandre DUSFOUR
- Pierre BOURGEOIS
- Frédéric ESPINASSE
- François CIMA
- Bernard HEUSE
- Jessica LIONNE
- Mariette YVINEC

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- Jean-Jacques BREGEAUT

Pour la Ville de Mougins / Agglomération Cannes Lérins :

- Richard GALY
- Frédéric MARANDON
- Fanny BUTRUILLE

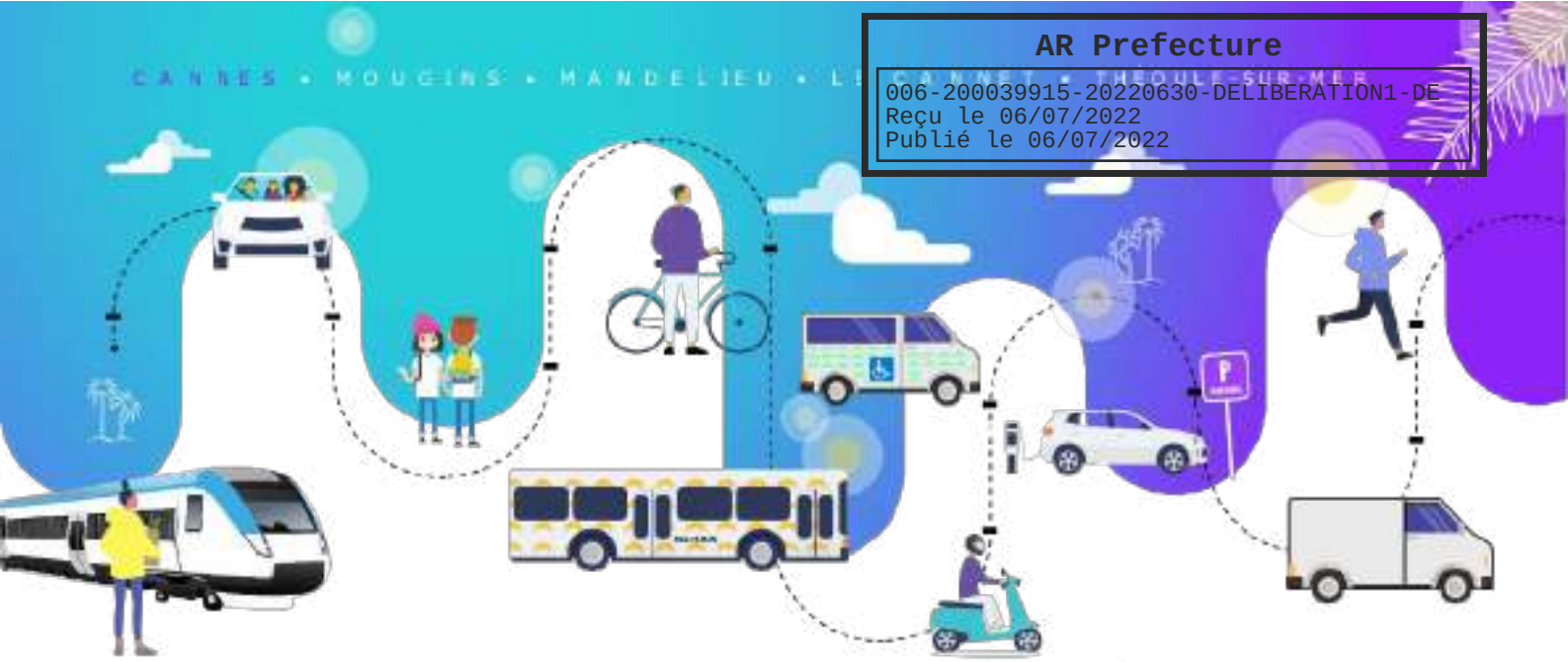
Pour Nicaya Conseil :

- Laurence GONTARD
- Pauline SABOURAUD

Pour INGEROP :

- Nathalie PERIGAULT

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

Théoule-sur-Mer
Atelier N°1 – État des lieux partagés

Note de Synthèse

28 janvier 2021

CANNES PAYS DE LÉRINS

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

SOMMAIRE

1 DISPOSITIF DE CO-CONSTRUCTION DU PLAN DE MOBILITES 3

2 DEROULEMENT DE L'ATELIER N°1 : ÉTAT DES LIEUX PARTAGES 4

3 SYNTHESE DES ECHANGES EN PLENIERE 4

3.1 SUR LES ATTENTES ET BESOINS 4
3.2 SUR LES DONNEES MOBILITES DE THEOULE-SUR-MER 4

4 SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS EN PLENIERE 5

5 LES SUITES DE L'ATELIER 6

6 LE MOT DE LA FIN 6

7 ANNEXE – LISTE DES PARTICIPANTS 7

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

1 Dispositif de co-construction du Plan de Mobilités

L'Agglomération Cannes Lérins, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, a engagé l'élaboration de son Plan de Mobilité qui définit la politique globale du territoire en matière de transports et de déplacements pour les 10 prochaines années.

L'Agglomération Cannes Lérins a souhaité que ce Plan de Mobilité (PDM) fasse l'objet d'une véritable démarche partenariale qui associe les habitants, entreprises et associations des 5 communes pour construire un projet cohérent, au service du territoire.

Cette démarche de co-construction a vocation à définir, au sein de chaque commune, des plans communaux de mobilité, à conjuguer ces plans entre eux pour aboutir à un PDM de la CACPL cohérent, efficace et qui fasse sens pour le territoire.

Elle se décline en 4 étapes : 3 ateliers participatifs organisés dans chaque commune, suivis d'une réunion publique à l'échelle du territoire.

Sur Théoule-sur-Mer, le dispositif est le suivant :



AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

2 Déroulement de l'atelier N°1 : État des lieux partagés

Le premier atelier théoulien s'est déroulé le 28 janvier 2020, de 18h à 19h en distanciel.

Un seul habitant (hors équipe CACPL et Nicaya Conseil) a participé à cet atelier sur 10 personnes préinscrites. L'objectif est d'établir une connaissance partagée de la situation des déplacements à l'échelle de la commune de Théoule-sur-Mer, puis d'évaluer cette situation et ses perspectives d'évolution.

Après la présentation des intervenants et des consignes de réunion à distance, l'atelier s'est déroulé en 4 temps :

- Introduction par Frédéric Marandon, chargé de la mobilité à l'Agglomération Cannes Lérins, qui remercie le participant de sa présence et rappelle la volonté de la CACPL et de la Ville de Théoule-sur-Mer d'associer les habitants à l'élaboration du plan de mobilité.
- Recueil des attentes et présentation de la démarche participative et des objectifs de l'atelier N°1 par Laurence Gontard, du cabinet Nicaya Conseil.
- Partage de données sur la ville de Théoule-sur-Mer et sur ses mobilités, par Nathalie Perigault, du cabinet INGEROP en charge de l'élaboration du Plan de Mobilité pour l'Agglomération Cannes Lérins.
- Echange avec le participant et recueil de sa vision des besoins sur la mobilité.

3 Synthèse des échanges en plénière

3.1 Sur les attentes et besoins

Le participant a été invité au début de l'atelier à exprimer ses attentes et besoins pour cette réunion. Il a exprimé le souhait :

- d'obtenir des précisions et des éléments de compréhension sur e contenu du Plan de Mobilité et
- de faire part de ses constats sur la situation actuelle des mobilités à Théoule-sur-Mer.

3.2 Sur les données mobilités de Théoule-sur-Mer

La présentation des différents modes de mobilité données sur Théoule a donné lieu à des interrogations sur :

- Le contenu du Plan de Mobilité

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- Laurence Gontard, du cabinet Nicaya, indique que le contenu du Plan de Mobilité ne peut pas être précisé puisqu'il est en cours de co-construction notamment à travers les ateliers participatifs.

- Les projets de la ville en termes de stationnement
  - Nathalie Perigault, du cabinet INGEROP, indique que deux projets sont en cours sur les parkings de la ville notamment le parking du Vallon de l'Autel qui possède 68 places.

4 Synthèse des contributions en plénière

Après la séquence de présentation en plénière, le participant a été invité à proposer ses contributions sur l'état des lieux partagé. Ses constats ont été les suivants :

- Théoule-sur-Mer est une commune touristique qui subit des contraintes de communes péri-urbaine dont la route départementale connait des flux de trafic important en été, avec des vélos, piétons, plagistes, voitures… qu'il faut pouvoir mettre en sécurité
- Concernant la voirie,
  - Sa gestion est indigne d'une ville touristique
  - La réduction de la vitesse sur la RD à 50 et 30 km/h est un point positif pour la sécurité, cependant elle n'a pas conduit à une réduction dans les faits de la vitesse des usagers, des contrôles routiers plus nombreux sont nécessaires
  - Les cheminements piétons sont à rétablir
  - Des voies réservées aux vélos sont à aménager, là où c'est possible notamment sur les secteurs où il n'y a pas de fréquentations piétonnes
  - Ouvrir des parcs de stationnement supplémentaires n'est pas une bonne idée car cela attirera davantage de voitures. Le projet de parking dans le Vallon de l'Autel dans l'Estérel est incompréhensible.
- Concernant les transports collectifs
  - Des efforts sont faits à Théoule-sur-Mer pour amener les transports en commun mais il faut encore les développer
  - Les arrêts de bus ne sont pas abrités et sécurisés
  - La fréquence est pensée uniquement pour les scolaires ou les personnes qui travaillent (6h/7h du matin – creux – puis reprend à 13h)
  - Il est très compliqué de se rendre à Mandelieu – La Napoule ou à Cannes en transport en commun alors que ce serait pratique et pas cher.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- Les correspondances avec les TER sont inexistantes, il est important de travailler sur la combinaison des deux modes de transports bus / TER depuis la gare de Théoule et la gare du Trayas sur Saint-Raphaël qui n'est pas desservie par les bus.
- En été, lorsque les routes sont encombrées il est aussi rapide de rejoindre St Raphaël que de rejoindre Cannes.
- L'enjeu de développement des TC est essentiel pour limiter l'usage de la voiture.

5 Les suites de l'atelier

- La présente synthèse est adressée aux personnes inscrites à l'atelier début février 2021.
- L'atelier n°2 se déroulera le mercredi 10 mars, sous réserve qu'un plus de grand nombre de personnes confirment leur participation, le participant a été amené à communiquer auprès d'autres habitants qui pourraient être intéressés pour participer Sinon, il pourra être associé à un atelier sur une autre commune.
- Les personnes inscrites seront informées des modalités de déroulement de l'atelier la semaine précédente.
- L'objectif de cet atelier sera de proposer, sur la base de l'état des lieux partagé construit lors de l'atelier n°1, des orientations pour améliorer les déplacements sur Théoule-sur-Mer.

6 Le mot de la fin

Au terme de l'atelier, Nicaya conseil a demandé au participant un mot d'appréciation sur l'atelier. Les contributions du participant sont les suivantes :

- Concertation importante
- Regret qu'il n'y ait pas d'autres personnes qui se soient impliquées

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

7 Annexe – Liste des participants

- Christian CURE

Pour l'Agglomération Cannes Lérins :

- Frédéric MARANDON
- Fanny BUTRUILLE

Pour Nicaya Conseil :

- Laurence GONTARD
- Adeline PRATLONG

Pour INGEROP :

- Lauriane BEAUVISAGE
- Nathalie PERIGAULT

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION CANNES PAYS DE LERINS

ANALYSE QUESTIONNAIRE DIGITAL N°1

MARS 2021

ANALYSE QUESTIONNAIRE DIGITAL

05/03/2021 – V0

Mobiliser l'intelligence collective

Nicaya

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

SOMMAIRE

1 Éléments de méthode 4
1.1 Préparation du questionnaire 4
1.1.1 Population interrogée 4
1.1.2 Composition du questionnaire 4
1.1.3 Le type de question utilisée 4
2 Analyse des résultats 4
2.1 Participation 4
2.2 Fiche d'identité 5
2.2.1 Question 1 : Quel est votre statut ? 5
2.2.2 Le code postal du lieu de résidence 5
2.2.3 Le lieu de travail ou d'études 5
2.3 Évaluation des mobilités sur Cannes 6
2.3.1 Évaluation des atouts des mobilités sur Cannes 6
2.3.2 Évaluation des faiblesses des mobilités sur Cannes 7
2.3.3 Évaluation des opportunités pour les mobilités sur Cannes 8
2.3.4 Évaluation des menaces pour les mobilités sur Cannes 8
2.4 Évaluation des mobilités sur Mandelieu-La Napoule 9
2.4.1 Évaluation des atouts des mobilités sur Mandelieu-La Napoule 10
2.4.2 Évaluation des faiblesses des mobilités de Mandelieu-La Napoule 11
2.4.3 Évaluation des opportunités pour les mobilités sur Mandelieu-La Napoule 11
2.4.4 Évaluation des menaces pour les mobilités sur Mandelieu-La Napoule 12
2.5 Évaluation des mobilités sur Mougins 13
2.5.1 Évaluation des atouts des mobilités sur Mougins 14
2.5.2 Évaluation des faiblesses des mobilités sur Mougins 14
2.5.3 Évaluation des opportunités pour les mobilités sur Mougins 15
2.5.4 Évaluation des menaces pour les mobilités sur Mougins 16
2.6 Évaluation des mobilités sur Théoule-sur-Mer 17
2.6.1 Évaluation des atouts des mobilités sur Théoule-sur-Mer 18
2.6.2 Évaluation des faiblesses des mobilités sur Théoule-sur-Mer 18
2.6.3 Évaluation des opportunités pour les mobilités sur Théoule-sur-Mer 19
2.6.4 Évaluation des menaces pour les mobilités sur Théoule-sur-Mer 20

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

2.7 Conclusion 21

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

1 Éléments de méthode

1.1 Préparation du questionnaire

1.1.1 Population interrogée

- Le questionnaire a été envoyé par mail aux 100 participants inscrits à la concertation digitale via le formulaire en ligne
- Le questionnaire a également été diffusé sur les réseaux sociaux de :
  - L'Agglomération Cannes Pays de Lérins
  - La ville de Cannes
  - La ville de Mougins
  - La ville de Mandelieu-La Napoule

1.1.2 Composition du questionnaire

- Le questionnaire est composé :
  - D'une page d'accueil informant l'usager
    - De l'objectif de l'enquête
    - De la confidentialité des réponses
  - D'une fiche d'identité comprenant
    - Le statut du participant
    - Le lieu de résidence
    - Le lieu de travail ou d'études
    - La possibilité de laisser une adresse mail pour être tenu informé des suites de la démarche
  - De vingt questions, réparties en 4 thèmes :
    - Évaluation des mobilités sur Cannes
    - Évaluation des mobilités sur Mandelieu-La Napoule
    - Évaluation de mobilités sur Mougins
    - Évaluation des mobilités sur Théoule-sur-Mer

1.1.3 Le type de question utilisée

- Les participants ont été invités à :
  - Classer par ordre de priorité les propositions
  - Proposer de nouvelles idées s'ils le souhaitent

2 Analyse des résultats

2.1 Participation

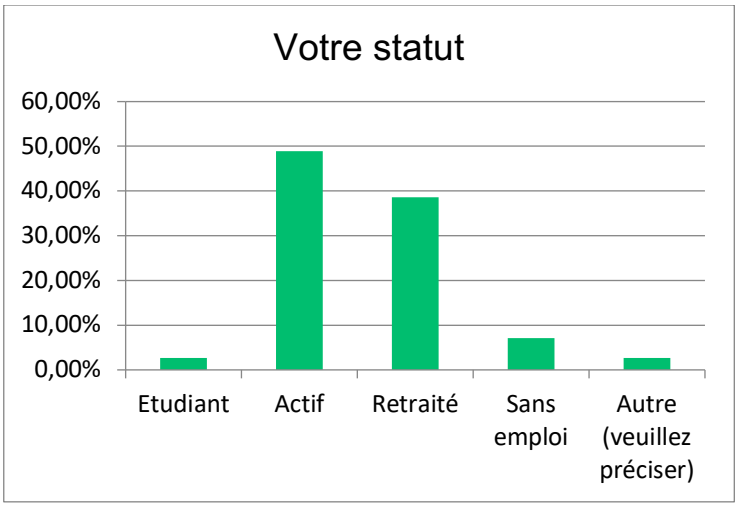
- 223 personnes ont répondu au questionnaire ouvert du 17 février au 3 mars 2021

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- Durée moyenne du questionnaire : 7 minutes

2.2 Fiche d'identité

2.2.1 Question 1 : Quel est votre statut ?



- La majorité des répondants au questionnaire est active (48,8%). Les personnes retraitées ont également largement participé au questionnaire (38,57%).

2.2.2 Le code postal du lieu de résidence

- La majorité des personnes qui ont répondu habitent dans les villes suivantes :
  - Cannes
  - Mougins
  - Cannes-La Bocca
  - Nice

- Quelques participants proviennent de communes de « l'arrière-pays » :
  - Mouans-Sartoux
  - Auribeau-sur-Siagne

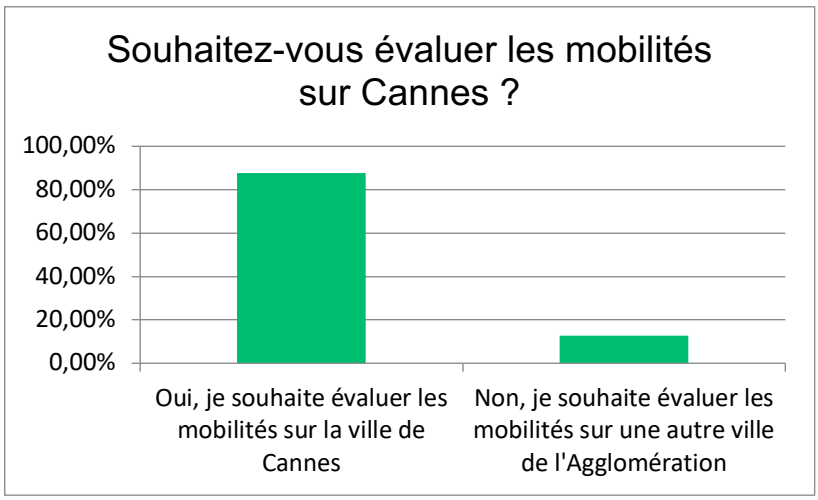
2.2.3 Le lieu de travail ou d'études

- 169 participants ont répondu à cette question.

- La majorité des personnes qui ont répondu travaillant dans les villes suivantes :
  - Cannes
  - Mougins
  - Sophia-Antipolis

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

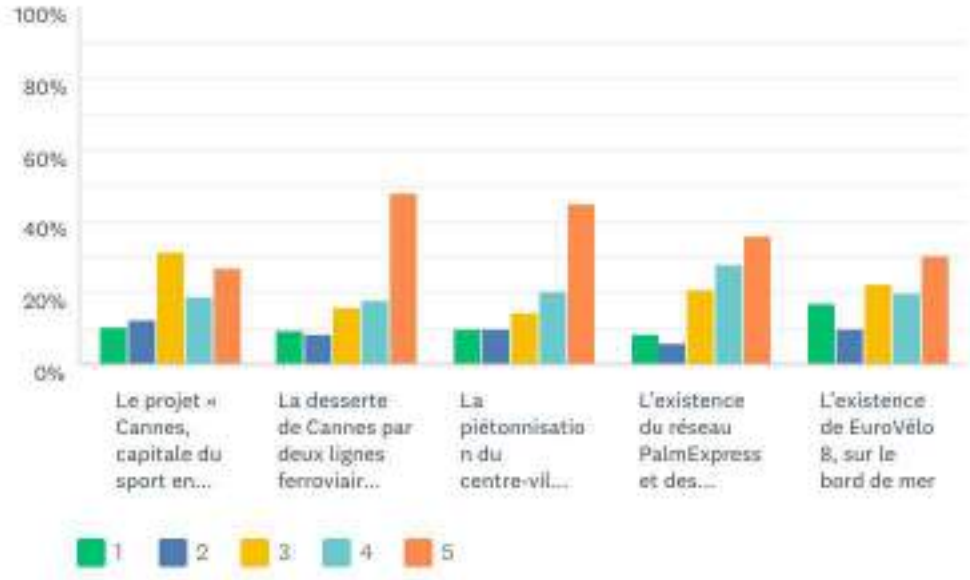
2.3 Évaluation des mobilités sur Cannes



- 87,79% des participants soit 187 participants ont souhaité évaluer les mobilités sur Cannes.

2.3.1 Évaluation des atouts des mobilités sur Cannes

Les participants ont été invités à choisir les principaux atouts des mobilités sur Cannes, en votant de 1 à 5. 5 étant l'atout le plus important.



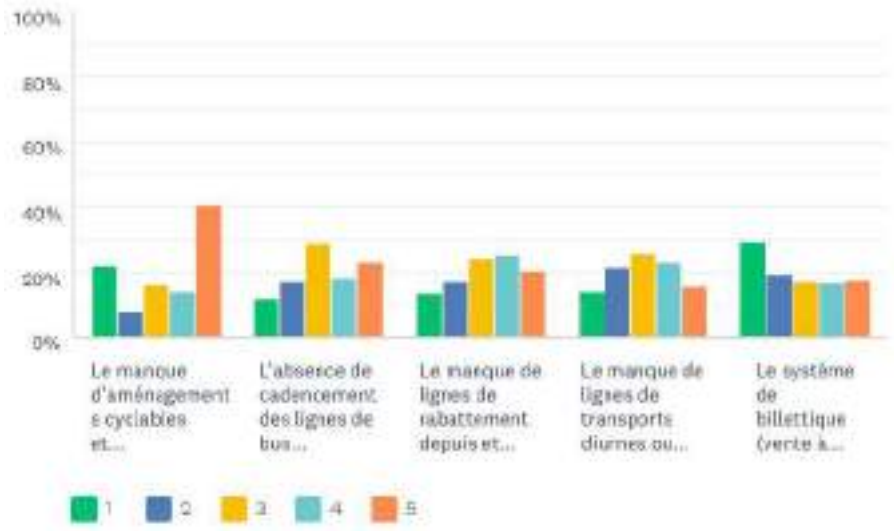
- La desserte de Cannes par deux lignes ferroviaires et une future gare TGV / TER à Cannes La Bocca est considéré à 47,83% comme le principal atout des mobilités sur Cannes pour 77 participants.
- La piétonisation du centre-ville est considérée comme le second atout le plus important des mobilités sur Cannes à 45,12% pour 74 participants.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- Les propositions d'atouts formulées par les participants concernent majoritairement :
    - L'accessibilité favorisée pour les personnes à mobilité réduite
    - La fréquence de certaines lignes de bus
    - La taille humaine de la ville avec des commerces de proximité accessibles à pied, en vélo, en transports en commun
    - Les couloirs de bus en site propre

2.3.2 Évaluation des faiblesses des mobilités sur Cannes

Les participants ont été invités à choisir les principales faiblesses des mobilités sur Cannes, en votant de 1 à 5. 5 étant l'atout le plus important.

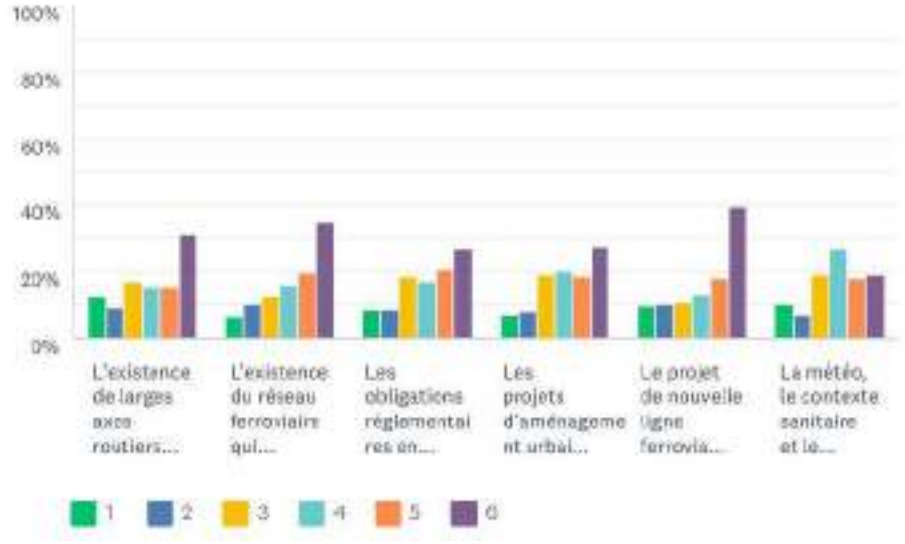


- Le manque d'aménagements cyclables et d'interconnexions entre les pistes cyclables est considéré à 40,40% comme la faiblesse principale des mobilités sur Cannes pour 61 participants.
- L'absence de cadencement des lignes de bus est considérée à 23,18% comme la seconde principale faiblesse des mobilités sur Cannes pour 35 participants.
- Les propositions de faiblesses exprimées par les participants concernent majoritairement :
    - La congestion routière et le « tout voiture »
    - Le manque d'une liaison maritime entre les ports des principaux bassins d'emplois du littoral
    - Le manque d'une « vraie offre » pour les vélos électriques en libre-service
    - La faible fréquence de certaines lignes
    - La desserte difficile de certains secteurs (Hôpital Oxford à Cannes, Clinique Arnaud Tzank à Mougins, l'accessibilité vers les autres villes voisines comme Sophia-Antipolis...)

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

2.3.3 Évaluation des opportunités pour les mobilités sur Cannes

Les participants ont été invités à choisir les principales opportunités pour les mobilités sur Cannes, en votant de 1 à 6. 6 étant l'atout le plus important.

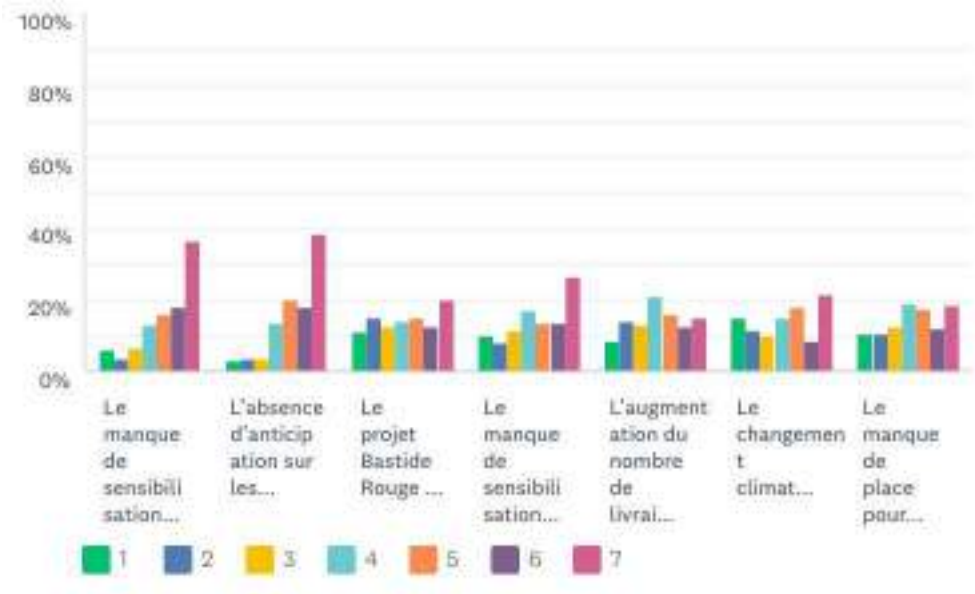


- Le projet de nouvelle ligne ferroviaire avec une gare TGV à Cannes La Bocca et des connexions vers Nice et Sophia-Antipolis est considéré à 39,29% comme la principale opportunité pour les mobilités sur Cannes pour 55 participants.
- L'existence du réseau ferroviaire qui pourrait permettre de développer des liaisons urbaines et interurbaines, un tram-train ou des haltes en milieu urbain est considérée à 35,21 8% comme la seconde principale opportunité pour les mobilités sur Cannes pour 50 participants.
- Les propositions d'opportunités exprimées par les participants concernent majoritairement :
    - Le développement de navettes maritimes
    - Les aménagements de Cannes La Bocca et de Cannes Ouest
    - Les 5 gares SNCF à Cannes, à faire connaître aux habitants
    - Le développement d'une offre de vélos électriques

2.3.4 Évaluation des menaces pour les mobilités sur Cannes

Les participants ont été invités à choisir les principales menaces pour les mobilités sur Cannes, en votant de 1 à 7. 7 étant l'atout le plus important.

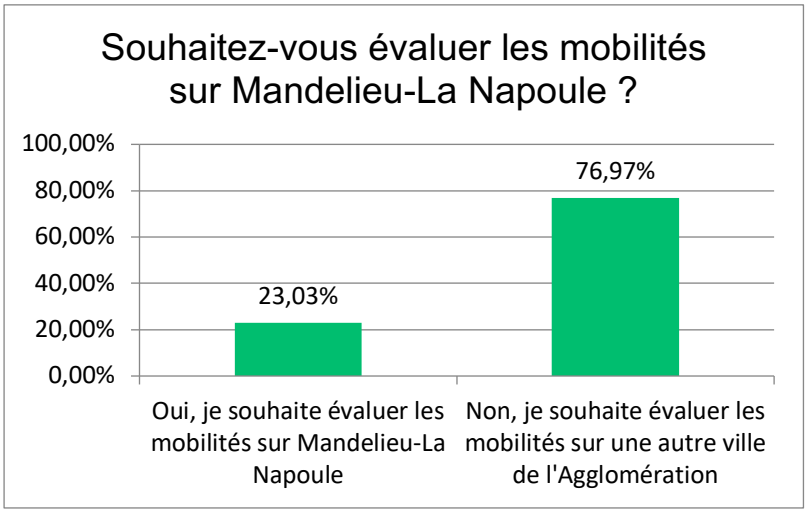
AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



- L'absence d'anticipation sur les aménagements cyclables et pour les transports en commun (stationnement vélo, voies dédiées, tunnel ferroviaire…) est considérée à 38,57% comme la principale menace pour les mobilités sur Cannes pour 54 participants.
- Le manque de sensibilisation des usagers à la cohabitation des différents modes actifs qui accroit le risque d'accident est considérée à 36,50% comme la seconde principale menace pour les mobilités sur Cannes pour 50 participants.
- Les propositions de menaces exprimées par les participants concernent majoritairement :
  - L'absence de parking de covoiturage
  - La saturation prévisible de l'A8 sur le secteur Cannes-Antibes qui engendrera des répercussions sur les mobilités de Cannes et de l'Agglomération
  - La désertification des centres-villes au profit des espaces commerciaux comme les Tourrades où tout est fait pour accueillir gratuitement les véhicules
  - La multiplication de plusieurs zones de travaux en même temps
  - La réduction des voies de circulation qui peut réduire la fluidité du trafic

2.4 Évaluation des mobilités sur Mandelieu-La Napoule

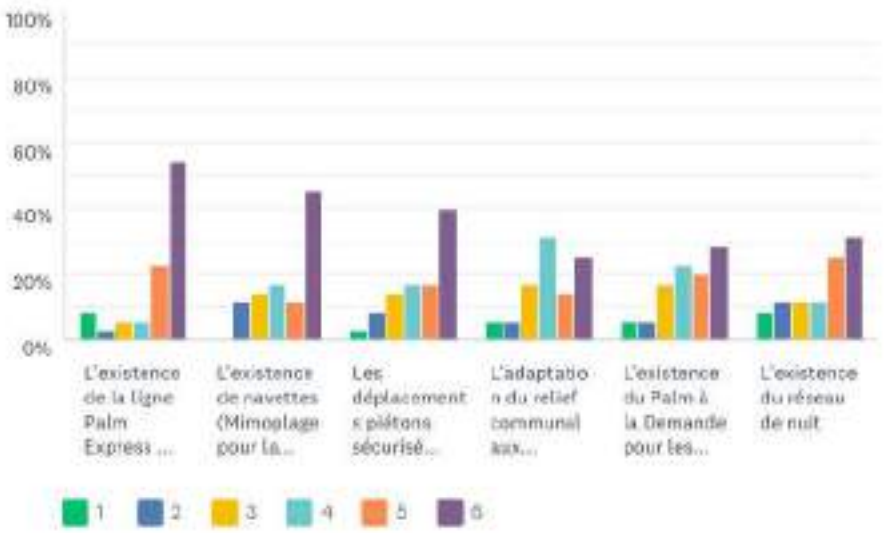
AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



- 23,03% des participants soit 38 participants ont souhaité évaluer les mobilités sur Mandelieu-La Napoule.

2.4.1 Évaluation des atouts des mobilités sur Mandelieu-La Napoule

Les participants ont été invités à choisir les principaux atouts des mobilités sur Mandelieu-La Napoule, en votant de 1 à 6. 6 étant l'atout le plus important.



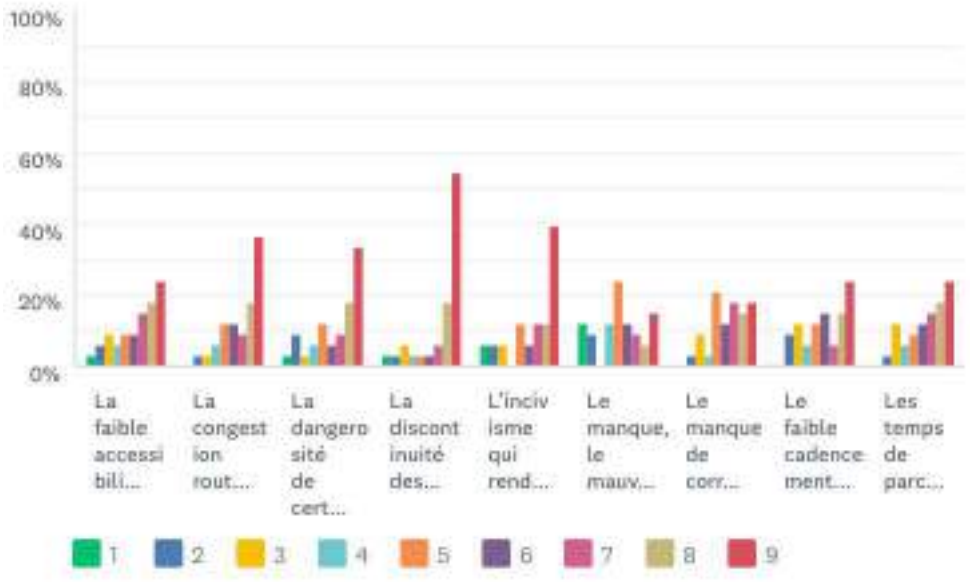
- L'existence de la ligne Palm Express A, dont les véhicules permettent d'accueillir deux fauteuils roulants sur les véhicules articulés, qui possède un bon cadencement et permet de relier Cannes est considérée à 54,29% comme le principal atout des mobilités sur Mandelieu-La Napoule pour 19 participants.
- L'existence de navette estivale pour la desserte des plages est considérée à 45,71% comme le second principal atout des mobilités sur Mandelieu-La Napoule pour 16 participants.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- Les propositions d'atouts exprimées par les participants concernent majoritairement :
  - Le développement de pistes cyclables sécurisées
  - L'accessibilité de la gare SNCF

2.4.2 Évaluation des faiblesses des mobilités de Mandelieu-La Napoule

Les participants ont été invités à choisir les principales faiblesses des mobilités sur Mandelieu-La Napoule, en votant de 1 à 9. 9 étant la faiblesse la plus importante.

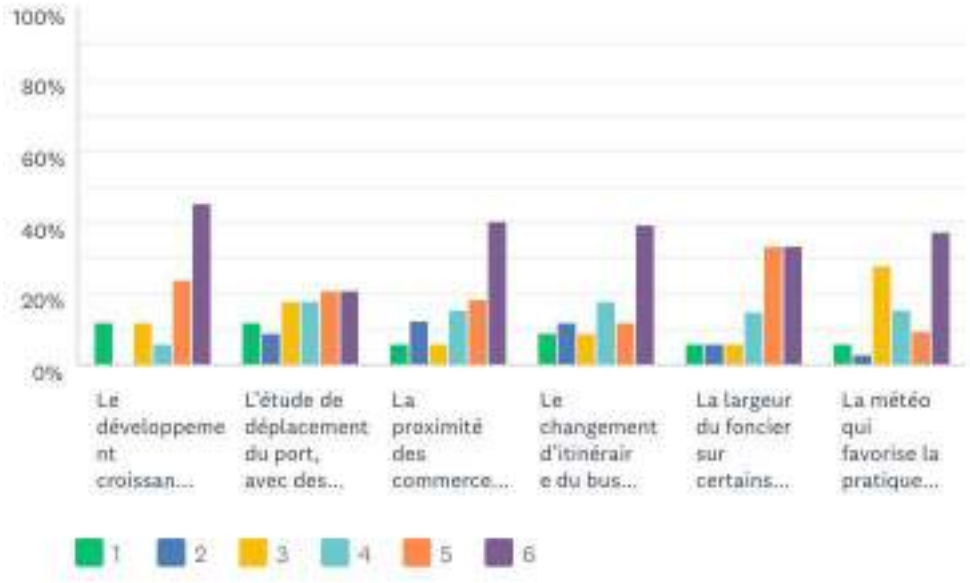


- La discontinuité des pistes cyclables est considérée à 54,55% comme le principal atout des mobilités sur Mandelieu-La Napoule pour 18 participants.
- L'incivisme qui rend dangereuse la marche à pied et la pratique dangereuse du vélo sont considérés à 39,39% comme le second principal atout des mobilités sur Mandelieu-La Napoule pour 13 participants.
- Les propositions de faiblesse exprimées par les participants concernent majoritairement :
  - La fréquence de certaines lignes de bus
  - Le manque de train sur la ligne concernant Mandelieu-La Napoule
  - Les stationnements sauvages
  - L'accès facilité à Mandelieu-La Napoule pour les voitures ce qui n'incite pas à changer son mode de transport

2.4.3 Évaluation des opportunités pour les mobilités sur Mandelieu-La Napoule

Les participants ont été invités à choisir les principales opportunités pour les mobilités sur Mandelieu-La Napoule, en votant de 1 à 6. 6 étant l'opportunité la plus importante.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

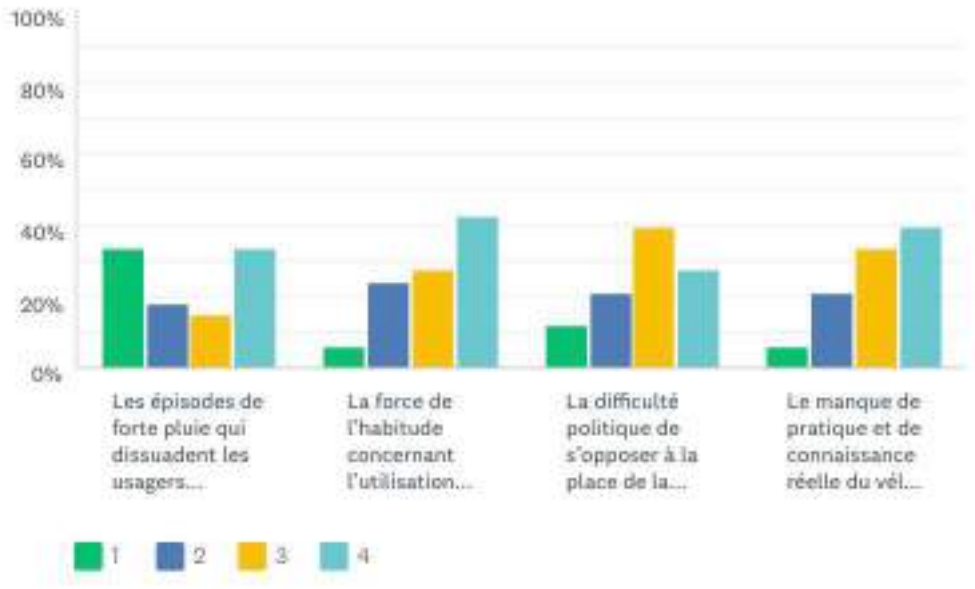


- Le développement croissant des pistes cyclables et de leurs aménagements est considéré à 45,15% comme la principale opportunité pour les mobilités sur Mandelieu-La Napoule pour 15 participants.
- La proximité des services et commerces, accessibles à pied est considérée à 40,63% comme la seconde principale opportunité pour les mobilités sur Mandelieu-La Napoule pour 13 participants.
- Les propositions d'opportunités exprimées par les participants concernent majoritairement :
    - L'utilisation du stationnement 100% gratuit
    - Le développement d'une offre de vélo électrique

2.4.4 Évaluation des menaces pour les mobilités sur Mandelieu-La Napoule

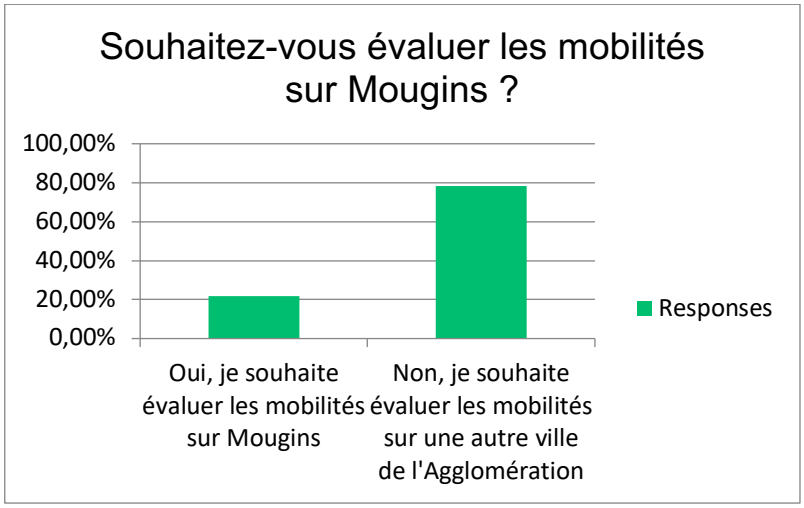
Les participants ont été invités à choisir les principales menaces pour les mobilités sur Mandelieu-La Napoule, en votant de 1 à 4. 4 étant la menace la plus importante.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



- La force de l'habitude concernant l'utilisation de la voiture est considéré à 42,42% comme la principale menace pour les mobilités sur Mandelieu-La Napoule pour 14 participants.
- Le manque de pratique et de connaissance réelle du vélo par les services techniques lors de la réalisation d'aménagements cyclables est considéré à 39,39% comme la seconde principale opportunité pour les mobilités sur Mandelieu-La Napoule pour 13 participants.
- Les propositions de menaces exprimées par les participants concernent majoritairement :
  - L'augmentation du trafic et les problèmes de circulation dans le secteur Capitou
  - Le non-respect du partage de la route entre les différents utilisateurs
  - Les difficultés d'accès aux collines
  - La sortie de l'autoroute saturée en permanence

2.5 Évaluation des mobilités sur Mougins

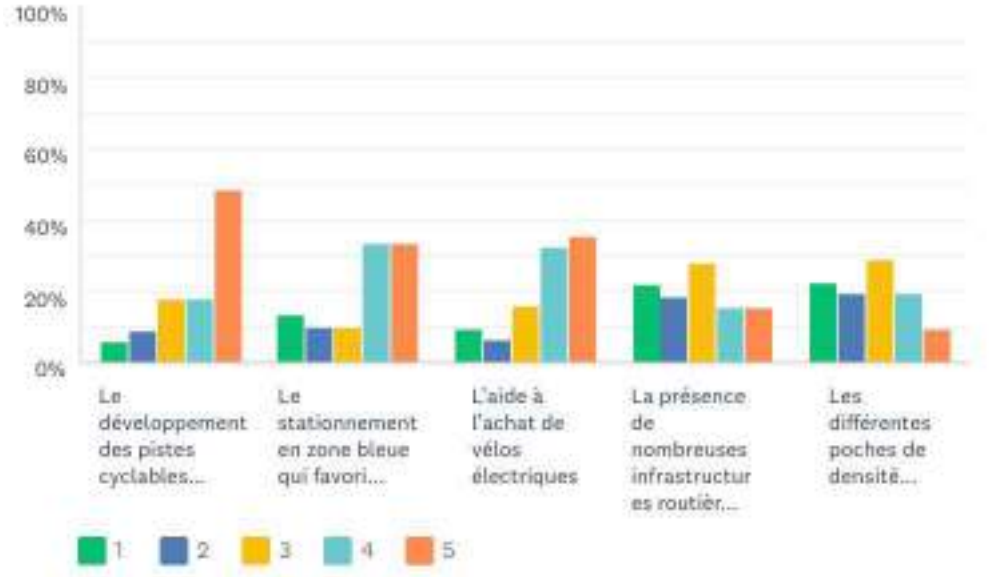


AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- 22,15% des participants soit 35 participants ont souhaité évaluer les mobilités sur Mougins.

2.5.1 Évaluation des atouts des mobilités sur Mougins

Les participants ont été invités à choisir les principaux atouts des mobilités sur Mougins, en votant de 1 à 5. 5 étant l'atout le plus important.

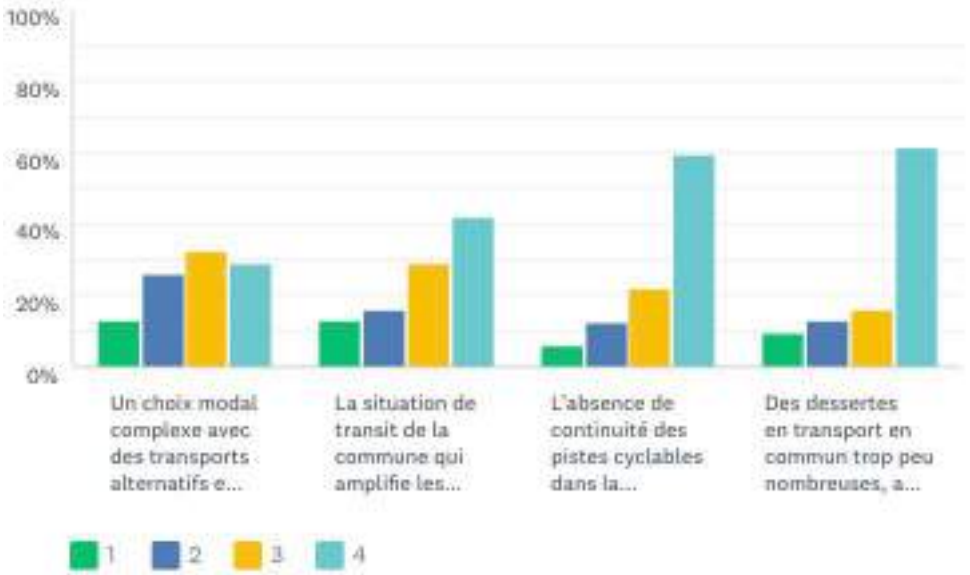


- Le développement des pistes cyclables notamment pour faire le trajet Mougins le Haut – Sophia-Antipolis est considéré à 48,48% comme le principal atout pour les mobilités sur Mougins pour 16 participants.
- L'aide à l'achat de vélos électriques est considéré à 35,48% comme la seconde principale opportunité pour les mobilités sur Mandelieu-La Napoule pour 11 participants.
- Les propositions d'atout exprimées par les participants concernent majoritairement :
  - L'accès à l'A8 via la sortie 42
  - Les lignes de bus Cannes - Sophia-Antipolis, Cannes-Grasse et Cannes-Valbonne qui passent par Mougins

2.5.2 Évaluation des faiblesses des mobilités sur Mougins

Les participants ont été invités à choisir les principales faiblesses des mobilités sur Mougins, en votant de 1 à 4. 4 étant la faiblesse la plus importante.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

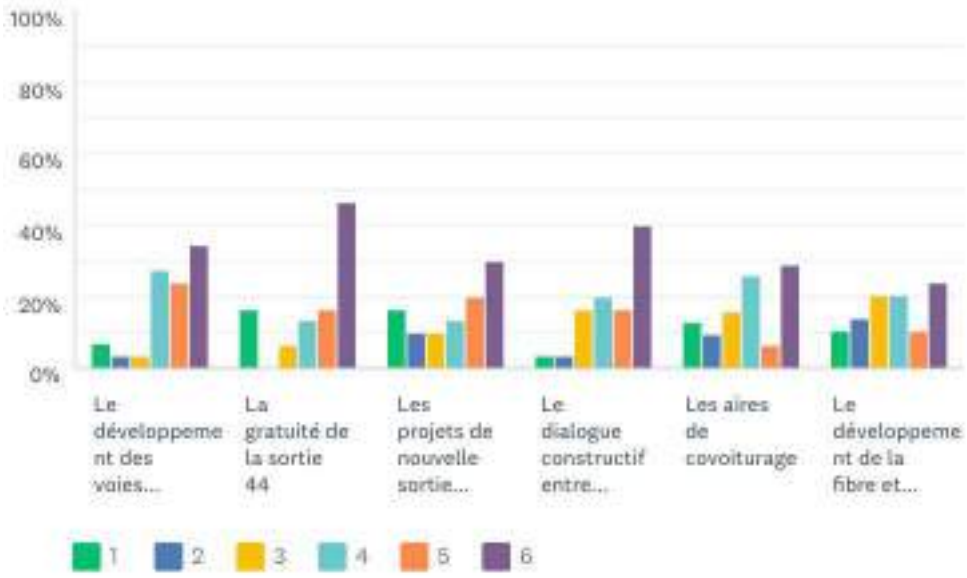


- Les dessertes en transport en commun trop peu nombreuses, aux horaires peu adaptés et avec d'importants temps de transport sont considérées à 61,29% comme la principale faiblesse des mobilités sur Mougins pour 19 participants.
- L'absence de continuité des pistes cyclables dans la Valmasque et dans l'arrière-pays considéré à 59,38% comme la seconde principale faiblesse des mobilités sur Mandelieu-La Napoule pour 18 participants.
- Les propositions de faiblesse exprimées par les participants concernent majoritairement :
  - Les aménagements routiers peu sécurisés pour le vélo
  - Un manque de lignes de bus et de clarté sur les dessertes intra-ville et depuis le Cannet sur certains quartiers notamment autour de Saint-Basile et Notre-Dame-de-Vie
  - L'absence de transports en commun pour se rendre dans les autres agglomérations
  - La desserte de Mougins le Haut depuis Cannes et Antibes
  - L'absence de parking-relais ou de covoiturage
  - Des axes de circulation étroits

2.5.3 Évaluation des opportunités pour les mobilités sur Mougins

Les participants ont été invités à choisir les principales opportunités des mobilités sur Mougins, en votant de 1 à 6. 6 étant l'opportunité la plus importante.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

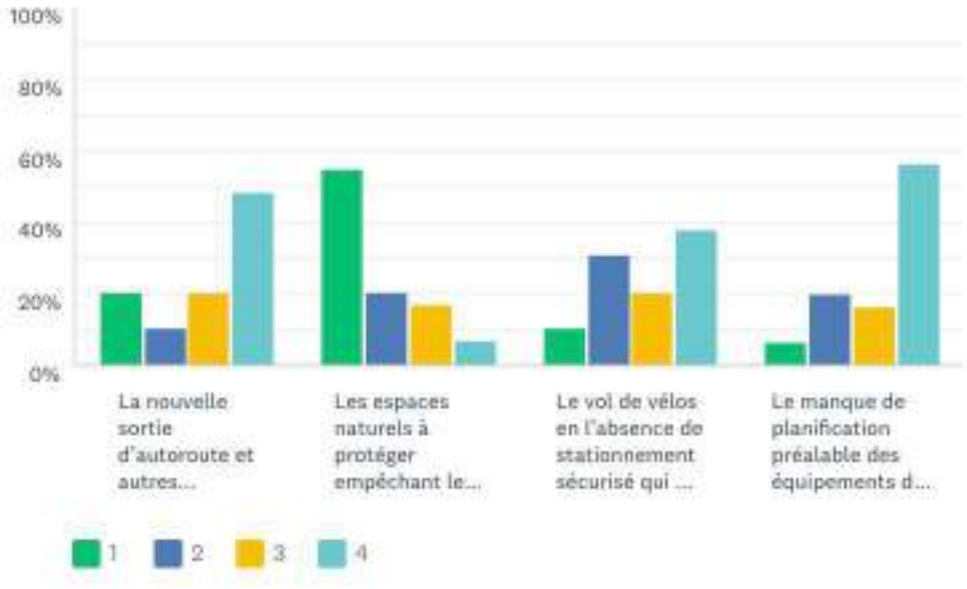


- La gratuité de la sortie d'autoroute 44 est considérée à 46,67% comme la principale opportunité pour les mobilités sur Mougins pour 14 participants.
- Le dialogue constructif entre Envibus et Palmbus est considéré à 40% comme la seconde principale opportunité pour les mobilités sur Mougins pour 12 participants.
- Les propositions d'opportunités exprimées par les participants concernent majoritairement :
    - La création de pistes cyclables sécurisées
    - La pérennité du télétravail pour éviter la saturation des axes routiers
    - La création de stationnements pour les vélos
    - Le développement des relations intercommunales

2.5.4 Évaluation des menaces pour les mobilités sur Mougins

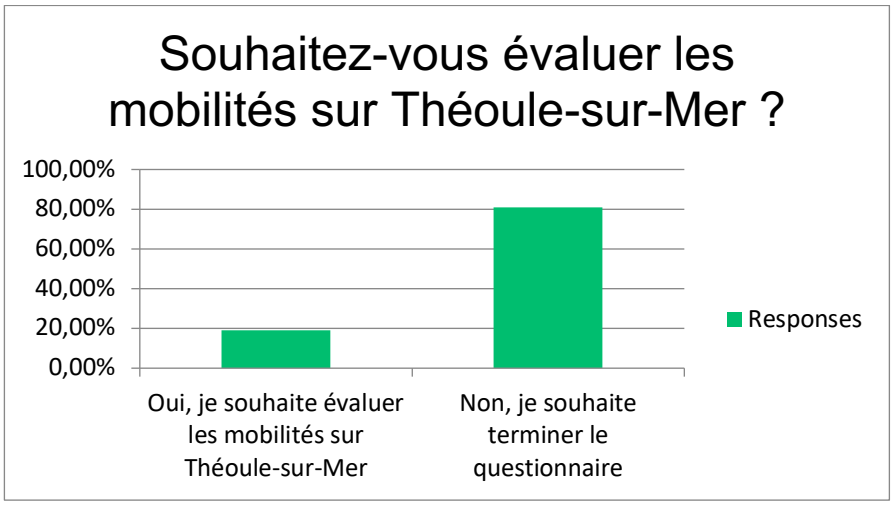
Les participants ont été invités à choisir les principales menaces des mobilités sur Mougins, en votant de 1 à 4. 4 étant la menace la plus importante.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



- Le manque de planification préalable des équipements de mobilité dans les projets de développement et le maintien des services est considéré à 56,67% comme la principale menace pour les mobilités sur Mougins pour 74 participants.
- La nouvelle sortie d'autoroute et autres équipements structurants (nouvelle gare, Open Sky, complexe Diagana…) générant des déplacements qui pourraient être néfastes à la commune est considéré à 48,28% comme la seconde principale menace pour les mobilités sur Mougins pour 14 participants.
- Les propositions de menaces exprimées par les participants concernent majoritairement :
  - La dangerosité de certaines routes pour les piétons
  - La résistance du modèle « tout voiture » dans l'esprit des habitants
  - Le centre Amazon avec un fort développement des livraisons

2.6 Évaluation des mobilités sur Théoule-sur-Mer

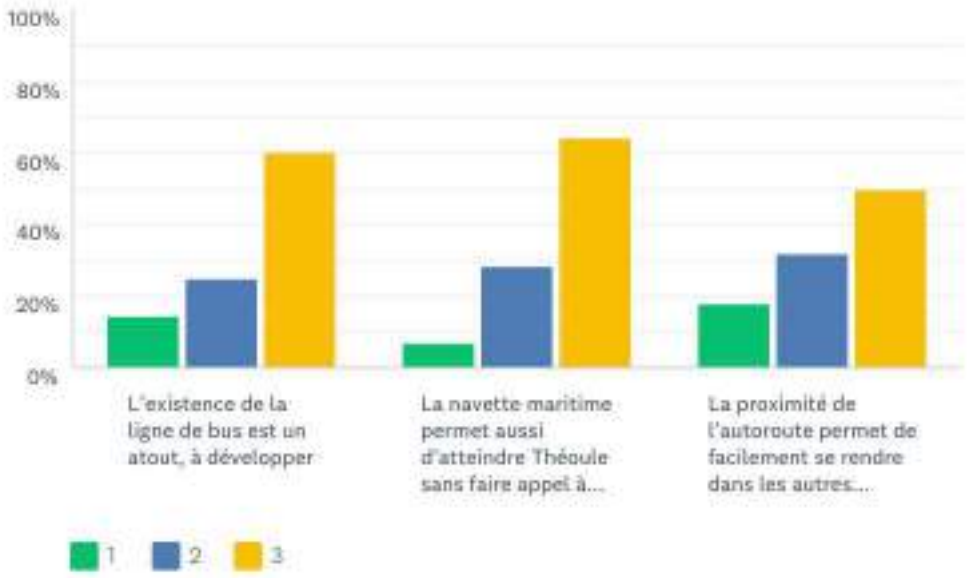


AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- 19,08% des participants soit 29 participants ont souhaité évaluer les mobilités sur Théoule-sur-Mer.

2.6.1 Évaluation des atouts des mobilités sur Théoule-sur-Mer

Les participants ont été invités à choisir les principaux atouts des mobilités sur Théoule-sur-Mer, en votant de 1 à 3. 3 étant l'atout le plus important.

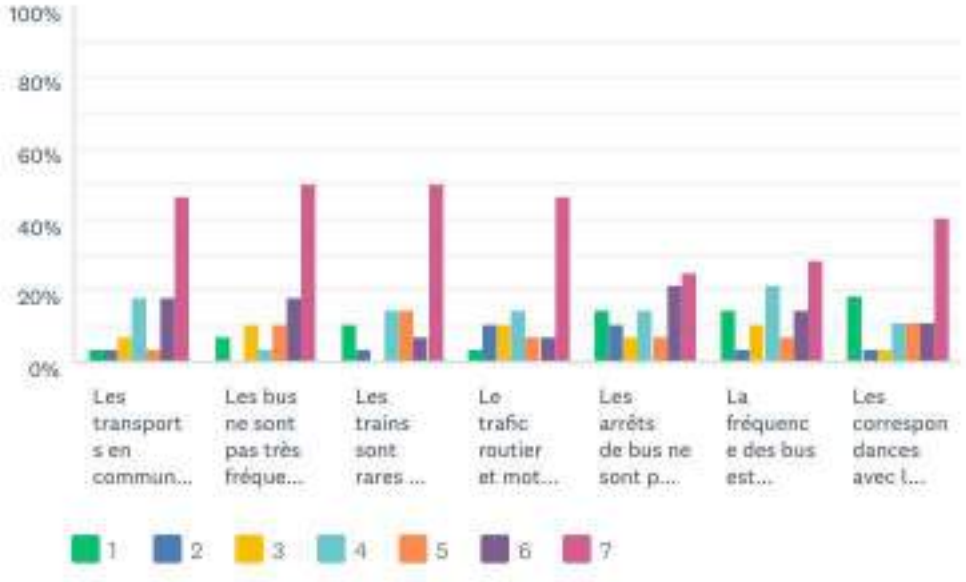


- La navette maritime qui permet de rejoindre Théoule-sur-Mer est considérée à 64,29% comme le principal atout des mobilités sur Théoule-sur-Mer pour 18 participants.
- L'existence de plusieurs lignes de bus est considérée à 60,71% comme le second principal atout des mobilités sur Théoule-sur-Mer pour 17 participants.
- Les propositions d'atouts exprimées par les participants concernent majoritairement :
  - La présence du train

2.6.2 Évaluation des faiblesses des mobilités sur Théoule-sur-Mer

Les participants ont été invités à choisir les principales faiblesses des mobilités sur Théoule-sur-Mer, en votant de 1 à 7. 7 étant la faiblesse la plus importante.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

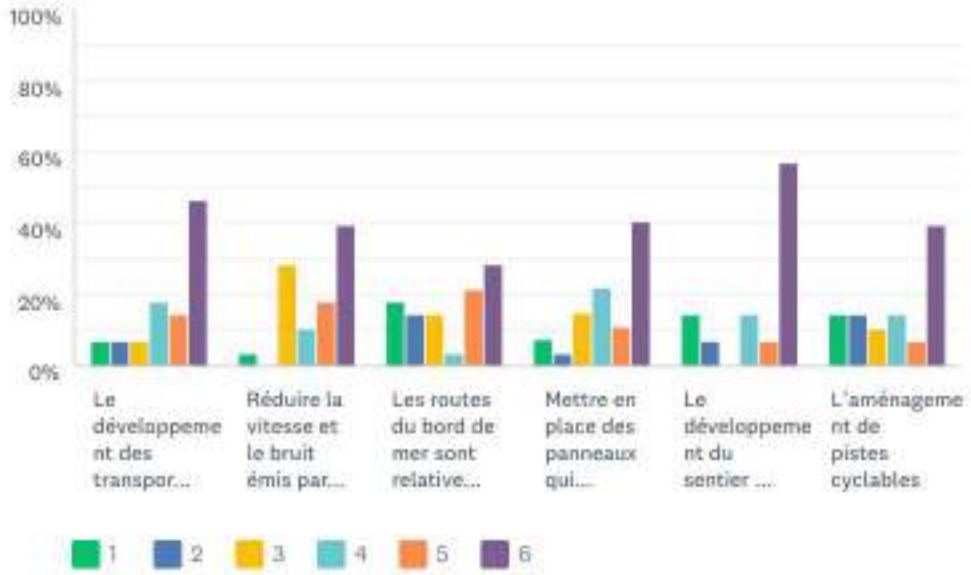


- Les participants ont considéré deux faiblesses comme étant les plus importantes à hauteur de 50% :
  - La rareté des trains (14 participants)
  - Le manque de fréquence des bus qui sont par conséquent peu utilisés (14 participants)
- L'importance du trafic routier et moto est considérée à 46,43% comme la seconde principale faiblesse sur Théoule-sur-Mer pour 13 participants.
- Les propositions de faiblesses exprimées par les participants concernent majoritairement :
  - Le manque d'aménagement cyclable
  - Le manque de stationnement pour faire revivre les commerces
  - La connexion des TER avec le cadencement des lignes de bus
  - Un seul axe routier très fréquemment engorgé et saturé surtout en période estivale

2.6.3 Évaluation des opportunités pour les mobilités sur Théoule-sur-Mer

Les participants ont été invités à choisir les principales opportunités pour les mobilités sur Théoule-sur-Mer, en votant de 1 à 6. 6 étant l'opportunité la plus importante.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

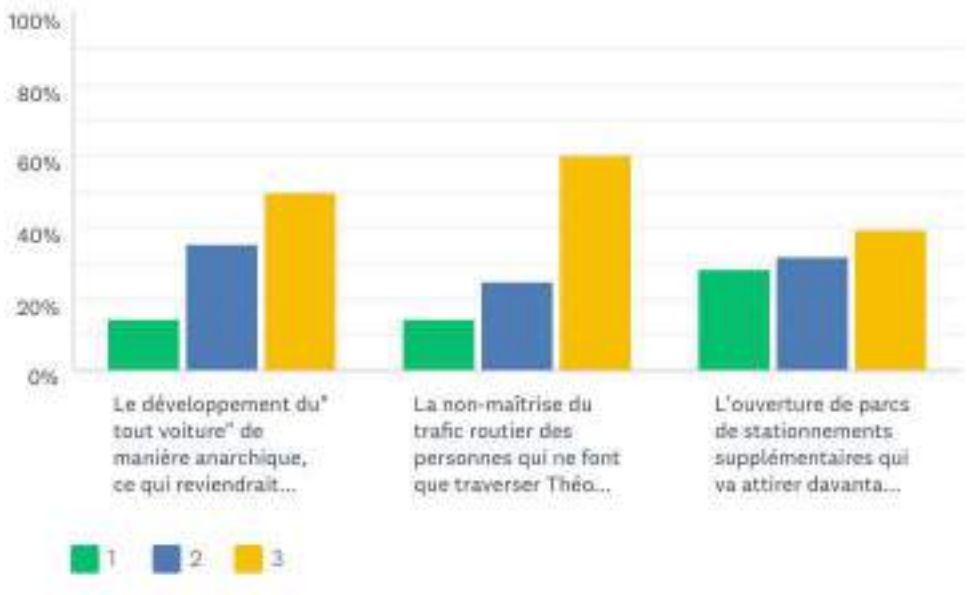


- Le développement du sentier du littoral pour faire de Théoule-sur-Mer une commune accessible à pied est considérée à 57,14% comme la principale opportunité pour les mobilités sur Théoule-sur-Mer pour 16 participants.
- Le développement des transports en commun pour réduire le trafic routier est considéré à 46,43% comme la seconde principale opportunité sur Théoule-sur-Mer pour 13 participants.
- Les propositions d'opportunités exprimées par les participants concernent majoritairement :
    - La mise en place de navettes vers Théoule-sur-Mer en provenance des parkings relais des communes voisines
    - La mise en œuvre de la navette maritime à valoriser pour favoriser son utilisation

2.6.4 Évaluation des menaces pour les mobilités sur Théoule-sur-Mer

Les participants ont été invités à choisir les principales menaces pour les mobilités sur Théoule-sur-Mer, en votant de 1 à 3. 3 étant la menace la plus importante.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



- La non-maîtrise du trafic routier qui génère des nuisances est considérée à 60,71% comme la principale menace pour les mobilités sur Théoule-sur-Mer pour 17 participants.
- Le développement du « tout voiture » de manière anarchique est considéré à 50% comme la seconde principale menace sur Théoule-sur-Mer pour 14 participants.
- Les propositions de menaces exprimées par les participants sont liées à la non-maîtrise du trafic routier.

2.7 Conclusion

Les points saillants qui ressortent de cette présentation des résultats sont :

- L'attention à porter à la place du vélo dans le développement des modes actifs
  - Aménagements cyclables sécurisés
  - Pistes cyclables à développer sur certaines zones
  - Un message de prévention à porter pour parvenir à un partage respectueux de l'utilisation de la route entre les différents utilisateurs (vélo, voitures, piétons, transports en commun)

- Le développement des navettes maritimes, point d'attention qui est revenu dans les 3 villes littorales.

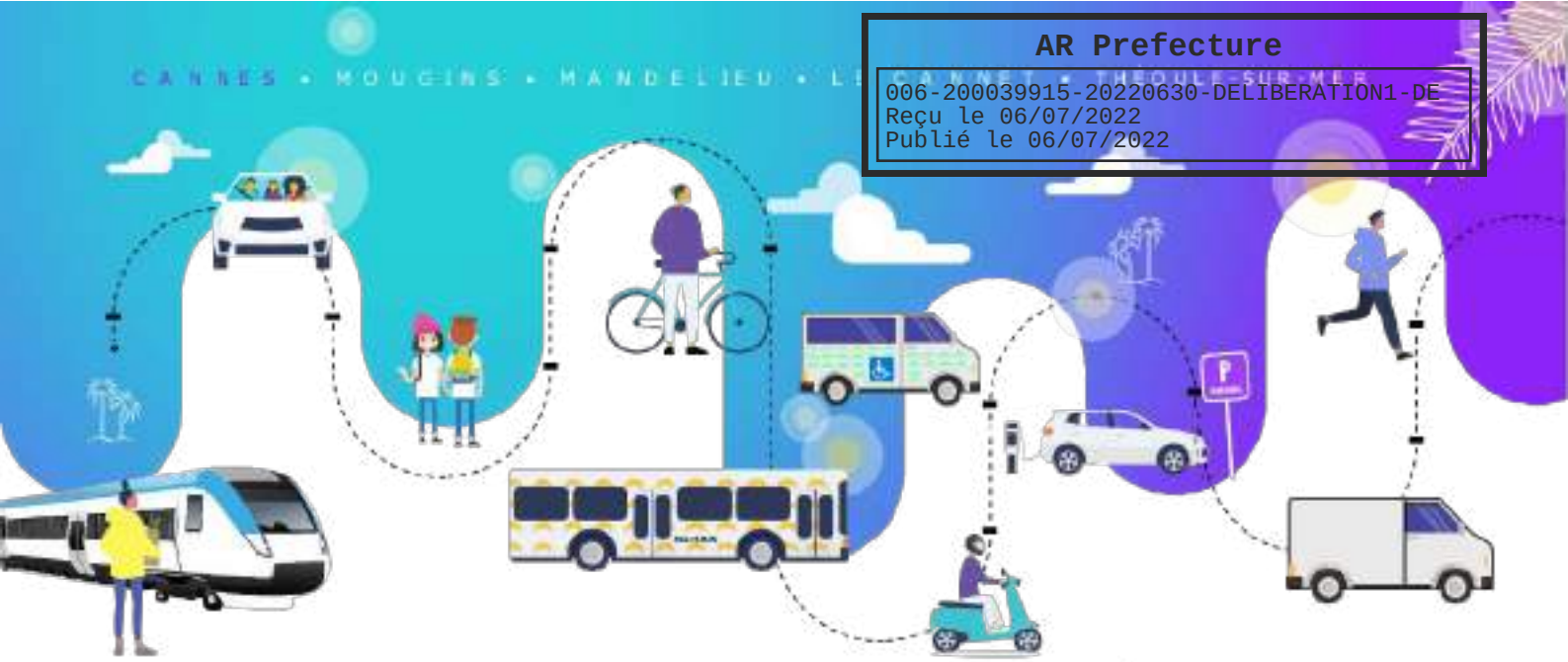
- Concernant les transports en commun :
  - Le manque de fréquence de certaines lignes
  - Le manque de desserte de certains secteurs plus isolés (collines du Capitou à Mandelieu-La Napoule, Mougins le Haut...)
  - Le manque de parkings relais ou de parking de covoiturage

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- La future gare TGV/TER à Cannes La Bocca est vue comme une opportunité

- Concernant le trafic routier :
  - Une saturation de l'axe routier principal de Théoule-sur-Mer et la volonté des habitants de développer les transports en commun pour réduire la circulation sur cet axe notamment durant la période estivale
  - La saturation de certaines zones sorties d'autoroute (42,43) et de certains axes routiers
  - La politique du « tout voiture » très fortement présente dans le comportement des habitants

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

ANNEXES

Ateliers n°2 sur chacune des communes

Enquête digitale n°2

CANNES PAYS DE LÉRINS

CANNES • MOUGINS • MANDELIEU • LE CANNET • THÉOULE-SUR-MER



PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

Orientations pour améliorer les déplacements
Mandelieu

Mobilisons-nous pour la mobilité !

PRÉSENTATION DES ANIMATEURS ET INTERVENANTS

ANIMATION / FACILITATION *NICAYA CONSEIL*

- Laurence Gontard
- Blandine Périchon
- Pauline Sabouraud



INTERVENANTS

CACPL

- Frédéric Marandon

INGEROP

- Nathalie Perigault



- Soutien logistique à contacter en cas de problème technique
  → Jordan FLEURUS



Via le chat de ZOOM



Via téléphone :

DÉROULEMENT DE L'ATELIER N°2

HEURE	DÉROULÉ	DURÉE
18h00 – 18h15	• Processus et objectifs de l'atelier n°2	***15'***
18h15 – 18h35	• Données réglementaires et benchmark prospectif	***20'***
18h35 – 18h50	• Rappel des contributions du 1er atelier	***15'***
18h50 – 19h20	• Travail en sous-groupes	***30'***
19h20 – 19h50	• Partage des productions et priorisation	***30'***
19h50 – 20h00	• Clôture de l'atelier n°1 et suites	***10'***

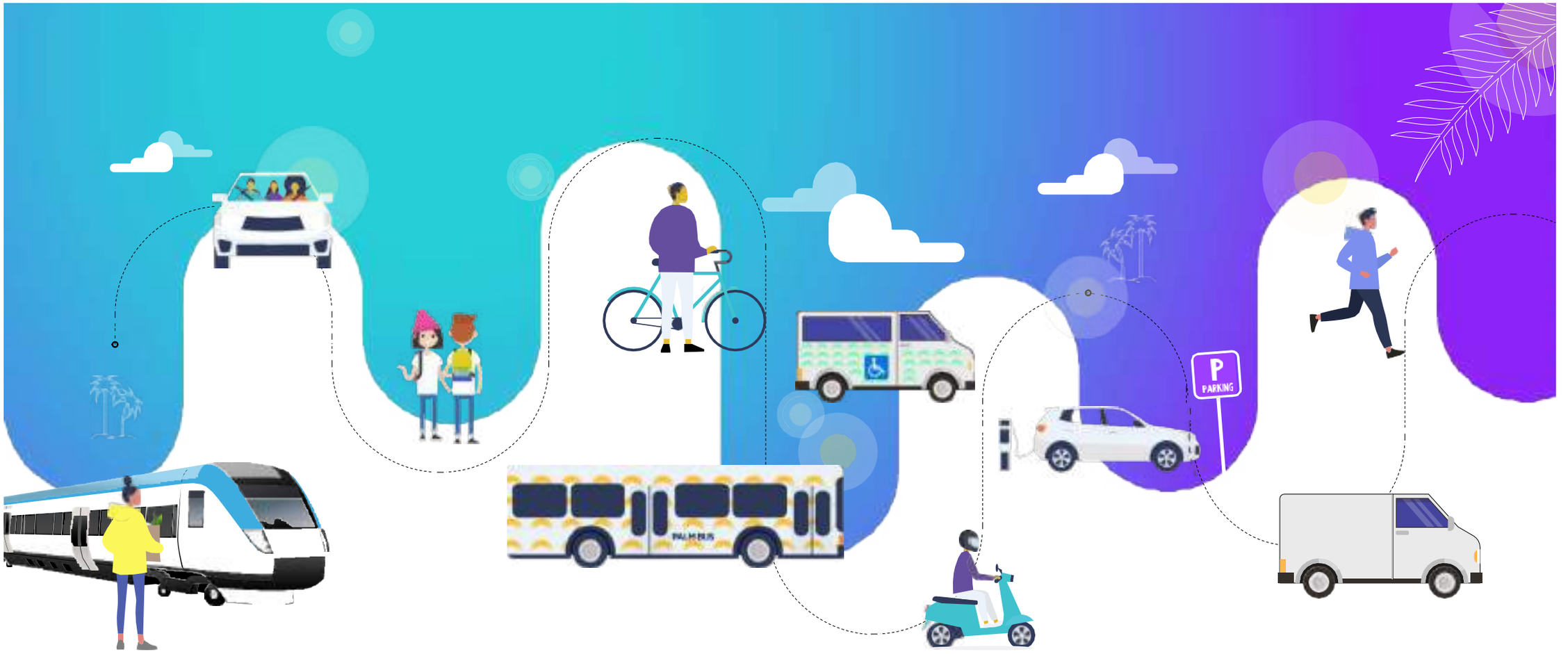
RAPPEL DU PROCESSUS À MANDELIEU

ÉTAPE 1	Atelier de travail participatif n°1 : Etablissement d'une connaissance partagée de la situation des déplacements	20 janvier à 18h00
ÉTAPE 2	Atelier de travail participatif n°2 Co-construction d'orientations partagées d'amélioration des déplacements	10 mars à 18h00
ÉTAPE 3	Atelier de travail participatif n°3 Propositions d'actions pour un projet communal / intercommunal de mobilité	8 avril à 18h30
ÉTAPE 4	Partage, en réunion publique, du projet de PDM de la CACPL, élaboré à l'issue des ateliers	Courant 2021

OBJECTIFS DE L'ATELIER N°2

- Partager l'état des lieux de la situation des déplacements, établi au cours du 1er atelier

- Établir des propositions collectives pour améliorer ces déplacements



2. DONNÉES RÉGLEMENTAIRES ET BENCHMARK PROSPECTIF

LE PDM / LA LOI LOM

Les thématiques traitées dans le Plan de Mobilité

Diminution du trafic automobile	Limitation des gaz à effet de serre	Stationnement	Modes doux, piétons et cycles
Accessibilité / PMR	Nouvelles mobilités : électromobilité, EDPM, mobilité partagée (covoiturage)	Transports en commun : réseau, billettique	Environnement, Pollution
	Sécurité des déplacements	Logistique, transport de marchandises	

Chacune des thématiques est en lien avec la 1ère thématique de diminution du trafic automobile

LE PDM / LA LOI LOM

Nouveautés / Accents donnés par la Loi Orientation Mobilité

- **Mobilité inclusive : aspect social de la mobilité**
- **Plan de Mobilité Entreprises et Plans de Mobilité Scolaires**
- **Ouverture des données transport, stationnement, covoiturage**
- **Nouvelles formes de mobilités**
  - **Freefloating**
  - **EDPM : engins de déplacements personnels motorisés**
  - **Covoiturage**
- **Véhicules propres**
- **Zones à trafic limité**





CANNES PAYS DE LÉRINS

DISCONTINUITÉS / QUALITÉ DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

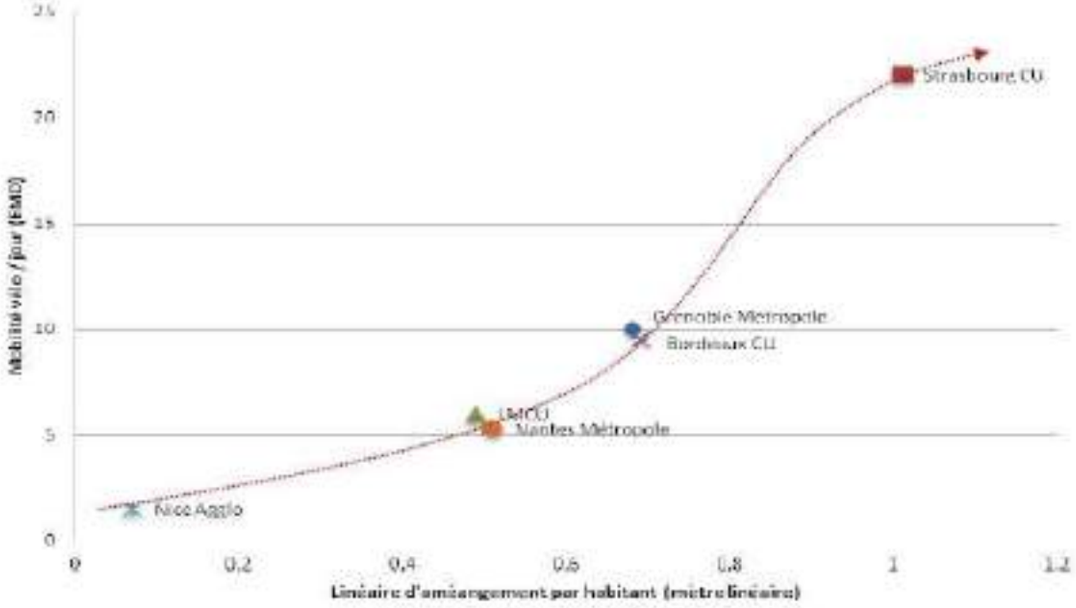
Exemples d'aménagements cyclables, réseaux structurants ayant permis une forte augmentation de la pratique du vélo

Chronovélo à Grenoble





→ Lien entre le linéaire d'aménagement cyclable et le développement de la pratique



Réalisation Inddigo 2014





DISCONTINUITÉS / QUALITÉ DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Aménagements littoraux



Hyères



Corniche Kennedy à Marseille



Sète



Nice

TRANSPORT EN COMMUN / INNOVATIONS

- **Flottes de véhicules moins polluants (bus à hydrogène)**



Scool Bus à Rouen

- **TC / modes doux**



Rack vélo Seine Eure

- **Innovations en secteur moins dense : desserte du dernier km**



Taxis autonomes expérimentés aux Etats-Unis et à Singapour



Expérimentation TAD autonome Rouen



Expérimentation Navette autonome à Sophia Antipolis

RÉAMÉNAGEMENT URBAIN AXÉ SUR LES MODES ACTIFS

Rénovation urbaine d'un axe majeur en favorisant les modes actifs

- **en maintenant un usage relativement important des VP**
- **tout en développant des TC (et voies propres)**
- **et en récupérant de l'espace pour créer des lieux de vie**









Le Jarret à Marseille

RÉNOVATION URBAINE D'UN AXE MAJEUR AXÉE SUR LES MODES ACTIFS

- **Autoroute urbaine transformée en boulevard urbain**
  - Etude en cours sur l'A7 à Marseille





Autoroute Bonaventure à Montréal



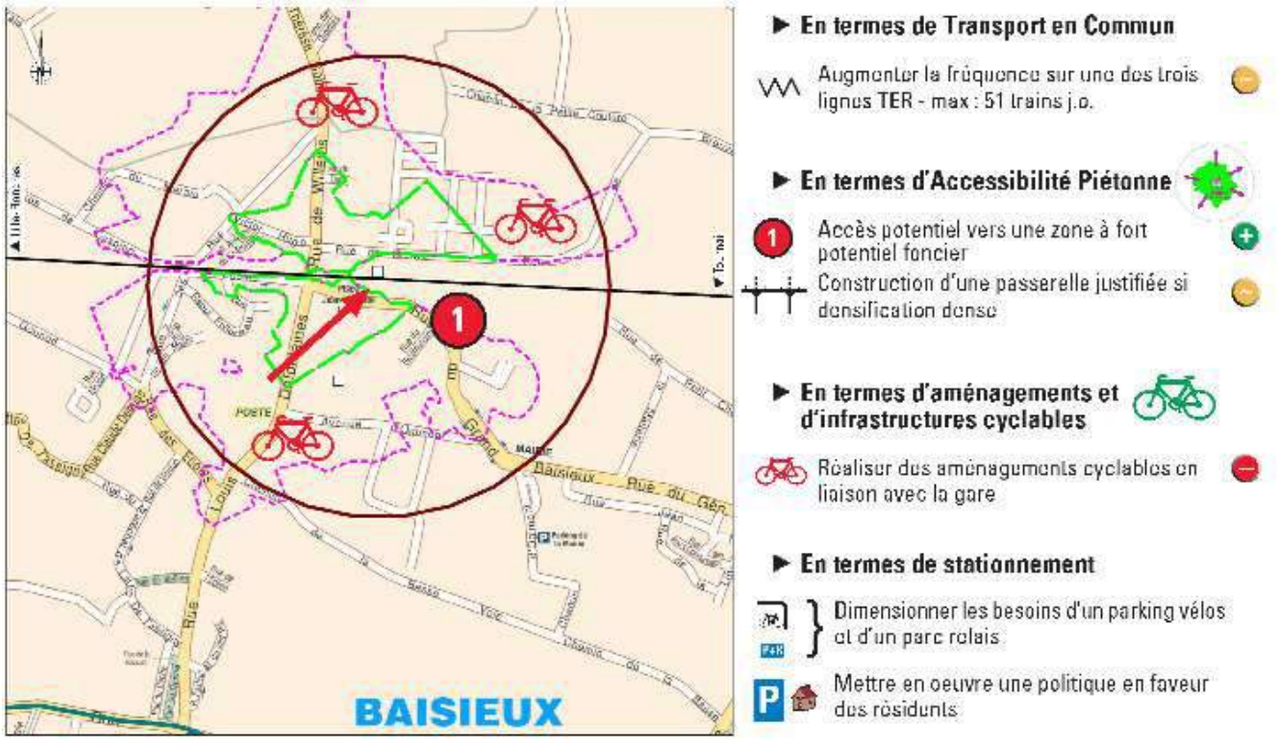
Projet à l'horizon 2030 sur l'A6/A7 à Lyon

- **Piétonnisation**

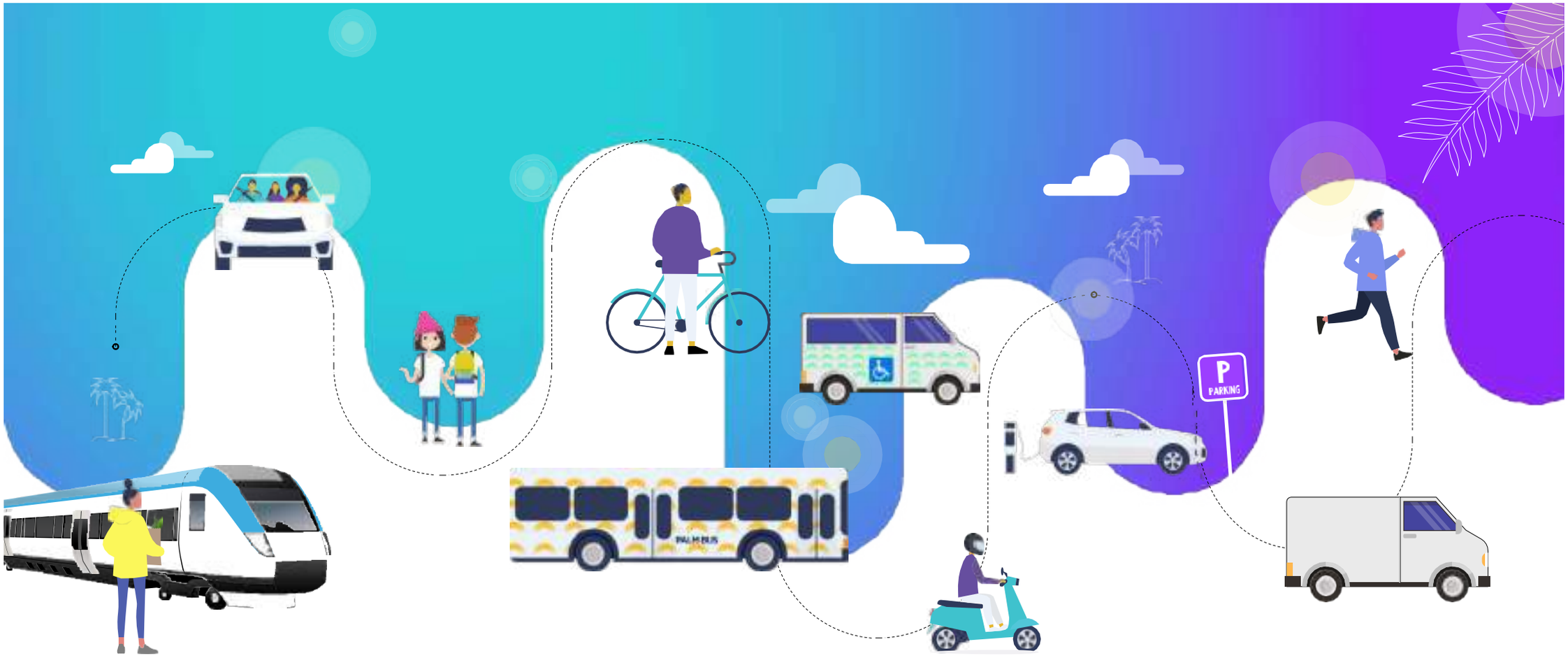
Articulation urbanisme et mobilité

Notion de DIVAT « Disque de Valorisation des Axes de Transport »

- Disques de 500m autour des stations de métro, tramway, gares (+ arrêts TCSP) ayant une accessibilité en moins de 10min
  - Développement urbain cohérent : objectif d'un maximum de population habitant dans les DIVAT
  - Développer des aménagements appropriés : règlementation spécifique du stationnement voiture, mise en place de stationnement vélo, liaisons modes doux etc







3. RAPPEL DES CONTRIBUTIONS DE L'ATELIER N°1

LES ATOUTS DES MOBILITÉS SUR MANDELIEU

Contributions
• Bus A : PALM EXPRESS avec plateforme pour les personnes en fauteuil roulant – Espace dans les grands bus pour les couples en fauteuil
• Déplacements piétons – sécurisés dans le centre-ville
• Palm express pour aller à Cannes
• Minibus en été – Mimo Plages + autre pour Cannes La Bocca
• Relief sur une bonne partie de la commune adapté aux mobilités douces
• Fréquence / Cadencement du Palm Express
• Réseau de nuit, notamment en été, avec fréquence acceptable
• Palm à la demande pour les PMR : prise à domicile et transport sur les 5 communes, au tarif d'un ticket de bus
• Bus A : PALM EXPRESS avec plateforme pour les personnes en fauteuil roulant – Espace dans les grands bus pour les couples en fauteuil
• Déplacements piétons – sécurisés dans le centre-ville
• Palm express pour aller à Cannes
• Minibus en été – Mimo Plages + autre pour Cannes La Bocca
• Relief sur une bonne partie de la commune adapté aux mobilités douces

LES FAIBLESSES DES MOBILITÉS SUR MANDELIEU

Contributions
• Accessibilité de la gare de Mandelieu pour les PMR ? Souterrain de la gare de Mandelieu ?
• Parkings avec portiques d'1,9m pas compatibles avec les véhicules plus hauts (nouvelle gare routière, complexes sportifs)
• Saturation des Tourrades
• Trop de parkings sauvages (face 3 rivières, sous pont de l'autoroute)
• Stationnement sauvage/anarchique sur les pistes cyclables, y compris de camions
• Dangerosité pour les piétons et cyclistes de l'avenue Gaston de Font-Michel – 50 km/h non respecté
• Priorité piétonne non respectée par les cyclistes
• Zones de rencontres piétons / cyclistes sur les trottoirs dangereuses (manque de visibilité)
• Trottoirs réduits par la végétation des propriétés privées non taillée
• Discontinuité des pistes cyclables avec fin ou début mal positionné / mal signalé
• Faible cadencement des bus de nuit en hiver – pas adapté à l'arrivée du dernier train
• Mauvaises connexions entre les différentes lignes
• Temps d'accès à la mer
• Manque de parkings relais pour prendre des navettes (Tourrades)
• Parking relai existant non utilisé : positionnement à l'extérieur de la zone commerciale, cheminement piéton complexe et dangereux (passage piéton)

LES OPPORTUNITÉS POUR LES MOBILITÉS SUR MANDELIEU

Contributions
• Législation sur l'aménagement des pistes cyclables
• Étude du déplacement fluvial du port avec des navettes régulières
• Conserver une offre importante à La Bocca tout en améliorant les temps de parcours de l'Express
• Tendance du développement des réseaux cyclables
• Proximité des commerces, des services, des écoles qui favorise la marche à pied
• Le bus 23 mériterait de changer de tracé pour desservir le bord de mer, la Napoule plus rapidement
• Largeur du foncier sur certains axes qui permettrait de créer des pistes cyclables ou d'élargir les trottoirs
• Mobilier urbain avec moins de places au sol

LES MENACES POUR LES MOBILITÉS SUR MANDELIEU

Contributions
• Episodes de pluies fortes qui dissuadent de prendre les TC et les vélos
• Force de l'habitude qui fait que l'on utilise trop sa voiture
• Difficulté politique d'aller contre la place de la voiture en centre-ville : cap à passer
• Manque de pratique / connaissance du vélo par les services techniques (angles droits, panneaux, …)



4. TRAVAIL EN SOUS-GROUPES



5. LES SUITES

LES SUITES

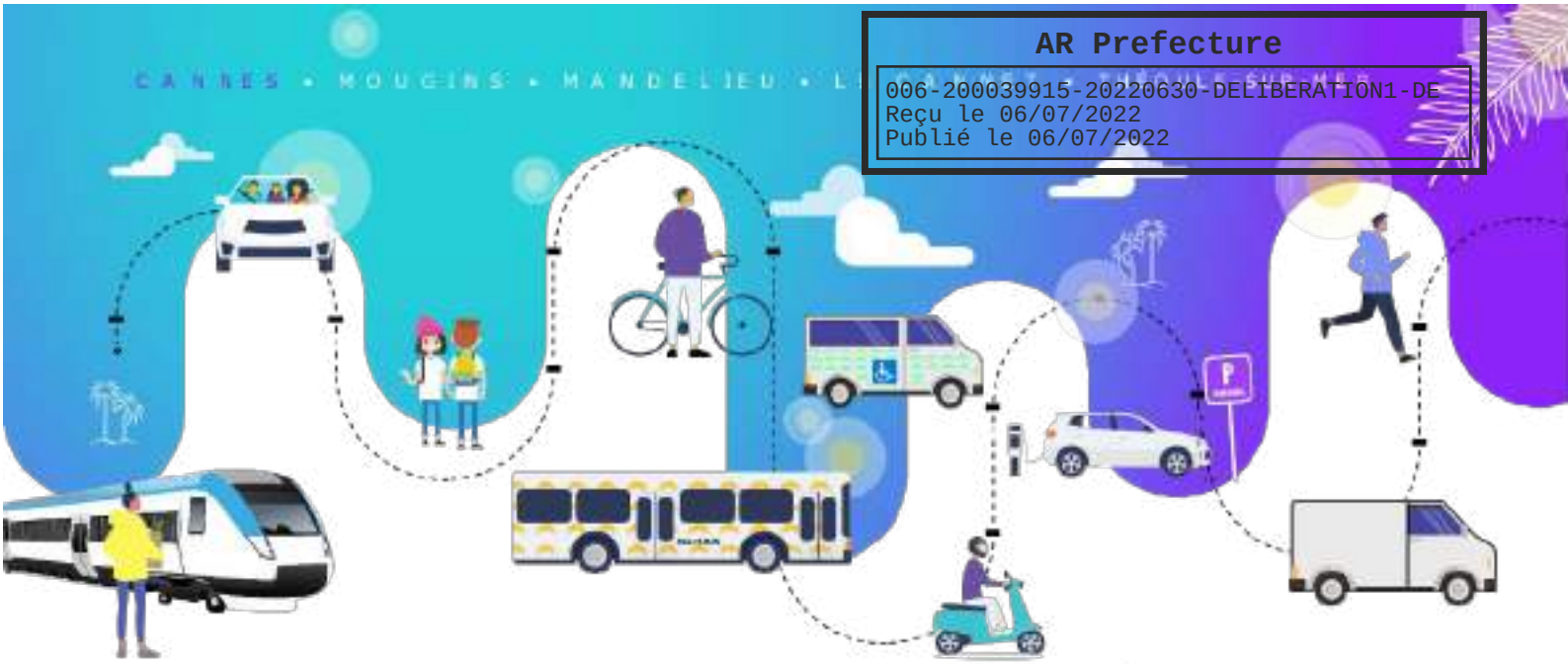
Dates	Étapes
Semaine prochaine	• Envoi de la synthèse des contributions d'atelier aux participants
8 avril 2021	• Atelier N°3 : propositions d'actions pour un projet communal /intercommunal de mobilité
Courant 2021	• Réunion publique de partage du Plan de Mobilité



MERCI POUR VOTRE ATTENTION

CANNES PAYS DE LÉRINS

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

Cannes
Atelier N°2 – Orientations pour améliorer les déplacements

Note de Synthèse

19 janvier 2021

CANNES PAYS DE LÉRINS

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

SOMMAIRE

1 DISPOSITIF DE CO-CONSTRUCTION DU PLAN DE MOBILITES 3

2 DEROULEMENT DE L'ATELIER 2 : ORIENTATIONS POUR AMELIORER LES DEPLACEMENTS . 4

3 SYNTHESE DES ECHANGES EN PLENIERE 4

4 SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS EN SOUS-GROUPES 5

4.1 CHANCES A SAISIR POUR AMELIORER LES MOBILITES SUR CANNES 6
4.2 DEFIS A RELEVER POUR AMELIORER LES MOBILITES SUR CANNES 6
4.3 ZONES DE CONFLITS A NEGOCIER POUR AMELIORER LES MOBILITES SUR CANNES 6
4.4 ZONES DE DANGER A EVITER POUR AMELIORER LES MOBILITES SUR CANNES 7

5 LES SUITES DE L'ATELIER 7

6 LE MOT DE LA FIN 7

7 ANNEXES 8

7.1 ANNEXE 1 : CONTRIBUTIONS EN SOUS-GROUPES ET PRIORISATION 8
7.1.1 Chances à saisir 8
7.1.2 Défis à relever 9
7.1.3 Zones de conflits à négocier 10
7.1.4 Zones de danger à éviter 11
7.2 ANNEXE 2 : LISTE DES PARTICIPANTS 12

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

1 Dispositif de co-construction du Plan de Mobilités

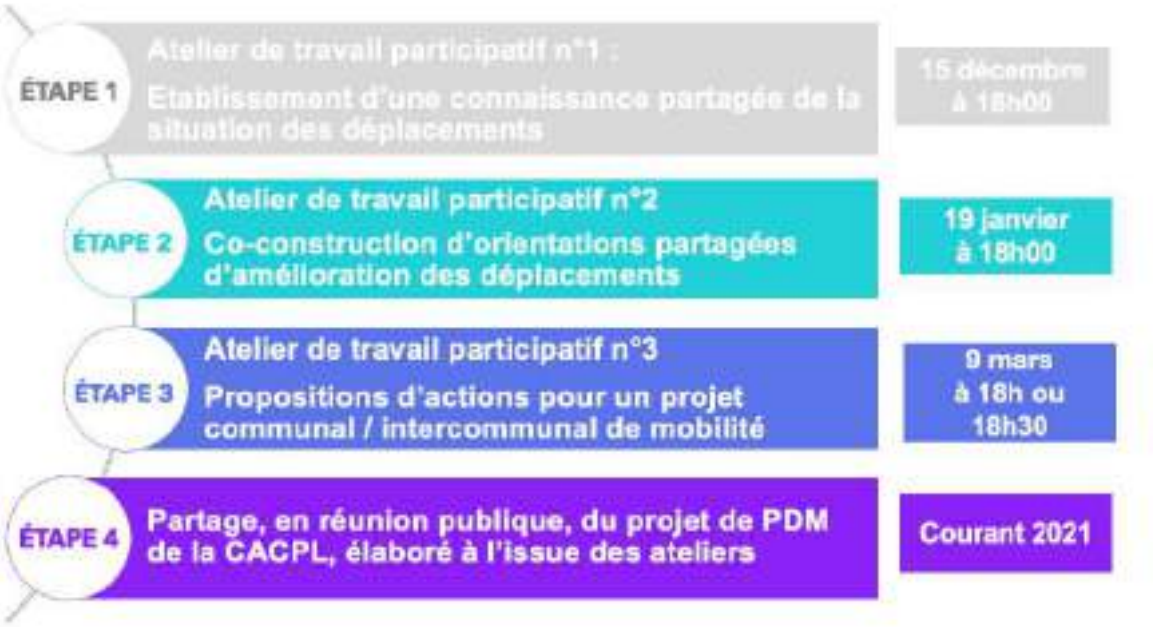
L'Agglomération Cannes Lérins, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, a engagé l'élaboration de son Plan de Mobilité qui définit la politique globale du territoire en matière de transports et de déplacements pour les 10 prochaines années.

L'Agglomération Cannes Lérins a souhaité que ce Plan de Mobilité (PDM) fasse l'objet d'une véritable démarche partenariale qui associe les habitants, entreprises et associations des 5 communes pour construire un projet cohérent, au service du territoire.

Cette démarche de co-construction a vocation à définir, au sein de chaque commune, des plans communaux de mobilité, à conjuguer ces plans entre eux pour aboutir à un PDM de la CACPL cohérent, efficace et qui fasse sens pour le territoire.

Elle se décline en 4 étapes : 3 ateliers participatifs organisés dans chaque commune, suivis d'une réunion publique à l'échelle du territoire.

Sur Cannes, le dispositif est le suivant :



AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

2 Déroulement de l'atelier N°2 : Orientations pour améliorer les déplacements

Le deuxième atelier cannois s'est déroulé le 19 décembre 2020, de 18h à 20h, en distanciel.

11 personnes (hors équipe CACPL et Nicaya Conseil) ont participé à cet atelier dont l'objectif était de partager l'état des lieux de la situation des déplacements réalisé au cours du 1er atelier et d'établir des propositions collectives pour améliorer ces déplacements.

Après la présentation des intervenants et le rappel des consignes de réunion à distance, l'atelier s'est déroulé en 5 temps :

- Présentation des objectifs de l'atelier N°2 par Laurence Gontard, du cabinet Nicaya Conseil
- Partage de données réglementaire et d'un benchmark prospectif sur la ville de Cannes par Nathalie Perigault, du cabinet INGEROP, en charge de l'élaboration du Plan de Mobilité pour l'Agglomération Cannes Lérins.
- Partage des contributions du 1er atelier
- Travail en sous-groupes pour définir les orientations pour améliorer les mobilités sur Cannes (identification puis hiérarchisation des chances à saisir, défis à relever, zones de conflits à négocier, zones de danger à éviter)
- Suites de l'atelier et mot de la fin.

3 Synthèse des échanges en plénière

Les participants ont posé des questions sur :

- La manière dont sont prises en compte les recommandations ou demandes du public dans l'élaboration du plan de mobilité et son processus décisionnel
    - Nicaya Conseil a indiqué qu'à l'issue des ateliers, une synthèse globale serait établie permettant de prendre en compte dans l'élaboration du plan de mobilité les propositions issues de la concertation.
- Les aménagements spécifiques pour favoriser les mobilités en scooter ou en moto
    - INGEROP a indiqué que de nombreux stationnements existaient sur la ville de Cannes pour permettre aux habitants de circuler en scooter ou à moto.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- L'existence d'un ratio de mètres d'aménagements cyclables par habitant à partir duquel on constate une réelle augmentation de la pratique du vélo et la valeur de ce taux sur Cannes.
    - INGEROP a indiqué que pour les linéaires vélo, la valeur de 0,5 m par habitant permettait d'augmenter le report modal et que ce taux s'élevait sur l'agglomération à 0,25 m par habitant.
- L'appel d'offre sur les stations vélos
    - Frédéric Marandon, chargé de la mobilité pour la CACPL, a indiqué que l'Agglomération et la Ville de Cannes s'intéressent à la question des vélos en libre-service.
    - Des services de location de VAE 1 à 3 mois ainsi que de box de vélos sur inscription préalable sont actuellement proposés (« Palm Vélo »).
- La comparaison avec d'autres villes sur la location de vélos, le nombre de vélos loués par la CACPL et la possibilité de disposer de vélos pliables, transportables dans les bus
    - Frédéric Marandon a indiqué qu'un benchmark avait effectivement été réalisé mais que le confinement rendait les chiffres peu probants. En effet, les déplacements ayant baissé de 40% pendant cette période, il est complexe de connaître les chiffres réels.
    - Frédéric Marandon a précisé qu'un travail était en cours avec certaines entreprises pour s'adresser aux salariés et favoriser l'usage du vélo et la location de vélos.

4 Synthèse des contributions en sous-groupes

Après la séquence de présentation en plénière, les participants ont été invités à travailler en sous-groupes pour formuler leurs contributions sur :

- Les **chances à saisir** pour améliorer les mobilités sur Cannes
- Les **défis à relever** pour améliorer les mobilités sur Cannes
- Les **zones de conflits à négocier** pour améliorer les mobilités sur Cannes
- Les **zones de menaces à éviter** pour améliorer les mobilités sur Cannes

L'ensemble des contributions des sous-groupes a ensuite été partagé et enrichi en plénière.
Puis les participants ont été invités à indiquer les 6 contributions leur paraissant prioritaires.
Le détail des contributions priorisées par les participants à l'issue de l'atelier est proposé en annexe à la présente note de synthèse.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

4.1 Chances à saisir pour améliorer les mobilités sur Cannes

Les principales chances à saisir identifiées par les participants ont porté sur :

- L'augmentation des fréquences des transports collectifs qui permet d'en accroitre la fréquentation ;
- Le développement des modes actifs, depuis la croisette vers l'intérieur de la ville, en phase avec le projet « Cannes, capitale du sport en plein air » ;
- La desserte des quartiers aujourd'hui moins bien desservis et du centre-ville piéton, avec de petites navettes fréquentes
- Le développement de solutions de report modal sur le dernier kilomètre, depuis les différentes gares.

4.2 Défis à relever pour améliorer les mobilités sur Cannes

Les principaux défis à relever identifiés par les participants sont les suivants :

- Permettre le développement du vélo en autorisant la circulation sur les voies de bu, en mettant en œuvre le double sens cyclable, avec priorité aux vélos, en sécurisant les itinéraires et en améliorant la signalétique ;
- S'entendre avec les collectivités voisines pour faciliter l'harmonisation des réseaux de transports en communs, notamment pour la desserte de Sophia-Antipolis.

4.3 Zones de conflits à négocier pour améliorer les mobilités sur Cannes

Les participants ont identifié comme principales zones de conflits à négocier pour améliorer les mobilités sur le territoire :

- L'éducation aux règles du « vivre-ensemble » permettrait de sécuriser les déplacements de chacun ;
- Les transports en commun sont nécessaires pour accompagner la réalisation de la future gare TGV
- Le contrôle renforcé du respect des règles de priorité permettrait d'éviter que les bus ne soient bloqués dans le trafic
- L'adaptation des tarifs, horaires et fréquences de bus aux heures de pointe serait de nature à en augmenter l'attractivité

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- La réduction du nombre de voitures améliorerait la qualité de l'air et diminuerait les risques d'exposition.

4.4 Zones de danger à éviter pour améliorer les mobilités sur Cannes

Les participants ont identifié comme principales zones de danger à éviter pour améliorer les mobilités sur Cannes :

- L'absence de parkings-relais connectés au centre-ville par des transports en commun ou des 2 roues
- Le manque de voies en site propre pour les bus et vélos
- Le manque de stationnements et de visibilité pour les 2 roues au niveau des intersections
- La non-optimisation de l'occupation des parkings en ouvrages du centre-ville grâce à des panneaux d'affichages indiquant les places restantes.

5 Les suites de l'atelier

- La présente synthèse est adressée aux participants fin janvier 2021.
- L'atelier n°2 se déroulera le mardi 9 mars, soit à 18h30 en mairie de Cannes si les conditions sanitaires le permettent, soit à 18h à distance dans le cas contraire.
- Les participants seront informés des modalités de déroulement de l'atelier la semaine précédente.
- L'objectif de cet atelier sera de proposer, sur la base des orientations partagées construites lors de l'atelier n°2, des propositions d'actions pour un projet communal et intercommunal de mobilité.

6 Le mot de la fin

Au terme de l'atelier, Nicaya Conseil a demandé aux participants un mot d'appréciation sur l'atelier. Les contributions des participants ont été les suivantes :

- Très intéressant X3
- Regret des 15 mn de retard
- Manque d'anticipation
- Complémentaire
- Challenge à relever
- Dynamique
- Échanges respectueux

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

7 Annexes

7.1 Annexe 1 : contributions en sous-groupes et priorisation

Les contributions des sous-groupes de travail ont été consignées en séance. Elles sont retranscrites littéralement ci-dessous pour chacun des 4 critères abordés. Le résultat de la priorisation des contributions par les participants est proposé dans la colonne de droite (nombre de suffrages recueillis).

7.1.1 Chances à saisir

L'augmentation des fréquences des lignes de transport collectif a un effet d'entrainement sur l'usage, travailler sur l'augmentation des fréquences sur d'autres secteurs que L1 / PalmBus	5
Développer les transports « actifs » en conséquence pour développer la Capitale Sport en Plein Air	3
Faire évoluer le réseau de bus pour les quartiers moins desservis avec des navettes plus petites mais plus nombreuses.	3
Accompagner la piétonisation du centre-ville de navettes / offre de transport permettant aux personnes « chargées » de se déplacer.	3
Poursuivre le développement des vélos sur la Croisette / bord de mer vers la desserte des quartiers	2
Saisir la chance d'avoir plusieurs gares pour développer l'accessibilité du territoire et le report modal sur le dernier kilomètre.	2
Profiter de la présence de différentes gares pour sécuriser les stationnements vélos sur chacune	1
La réalisation de l'EV8 permettra de participer à la requalification urbaine du secteur bocca cabana	1
Réfléchir à la connexion en transport en commun vers la station de sport d'hiver la plus proche	1
Fort développement de la partie piétonne du centre-ville permettant d'améliorer la sécurité incendies et accidents	

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

7.1.2 Défis à relever

Autoriser la circulation des vélos sur les voies bus du Boulevard Carnot ou de trouver des chemins parallèles initialement prévue à l'origine	6
Mettre en œuvre le double sens cyclable et faire les aménagements en conséquence si besoin	5
Amplifier l'entente entre les collectivités pour favoriser la circulation en transports communs notamment pour la desserte de Sophia-Antipolis	4
Piste cyclable qui part de l'Esplanade du golfe de Cannes-Mandelieu qui relie la Gare de la Bocca jusqu'au Lycée international dangereuse pour les cyclistes notamment dans le sens est-ouest, nécessité d'identifier cet axe comme étant un itinéraire cyclable de déviation sécurisé	2
A l'entrée de la rue des Serbes se pose une problématique de circulation : proposition de mettre en place un dispositif de signalisation R8 avec un libellé « Arrêt absolu immédiat », installation d'un panneau de ce type rue des Etats-Unis ce qui équivaut à un passage à niveau, cet aménagement est très présent dans les zones de tramway	1
Obligation réglementaire auprès des différentes collectivités pour mettre en place les doubles sens	1
Installation d'un cédez le passage pour les personnes qui viennent dans le sens est-ouest sur la Croisette	
Pour prévenir les risques d'accidents sur la voie nord de la promenade de Pantiero, de nombreuses voitures qui empruntent le linéaire de ce bus et tournent à droite pour prendre la rue Louis Blanc ce qui engendre des conflits. Idée d'installer une signalisation en orange clignotant	
Acheter des terrains pour créer une voie Cannes / Le Cannet sans empiéter sur le boulevard Carnot	

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

7.1.3 Zones de conflits à négocier

Rappeler les principes du vivre ensemble pour l'ensemble des usagers sur la route	2
Développer des accès en TC à la future gare TGV	2
Mieux faire respecter les priorités des transports en commun (blocages à proximité de la gare)	2
Réduire les voitures sur les axes très fréquentés, pour améliorer la qualité de l'air et réduire le nombre de personnes exposées	2
Revoir les tarifications du bus vers l'aéroport	2
Adapter les horaires et la fréquence des bus aux heures de pointe surtout dans les lieux très fréquentés (future université Bastide Rouge, sortie des voyageurs des gares, sortie des écoles/travail)	1
Anticiper les aménagements du réseau routier dans le secteur de Bastide Rouge et pour accéder à l'autoroute	1
Développer les parkings relais aux abords de la ville pour laisser nos voitures et prendre une navette pour rejoindre le centre	1
Prévoir de nouveaux systèmes de livraison en centre-ville (vélo cargos)	1
Revoir les horaires de ramassage des cartons des boutiques pour qu'ils ne coïncident avec l'ouverture des magasins	1
Développer les TC avec des voies bus respectées	1
En plus de la signalétique de séparation des voies, prévoir des aménagements ou autres dispositifs qui permettent de bien identifier les différentes zones (trottoirs / pistes cyclables)	
Mettre en place une signalisation pour que les cyclistes respectent les passages piétons	
Sécuriser les déplacements cyclistes (potelets sur bord des trottoirs – bvd du Rivage)	
Remettre à niveau les panneaux d'affichage	

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

7.1.4 Zones de danger à éviter

Créer des parkings en dehors du centre-ville de Cannes et augmenter les rotations de transport type bus ou autre transport (2 roues…) vers le centre-ville	4
Proposer des voies partagées bus et vélos en limitant la vitesse (20 à 30 km/h) afin d'enlever les bus des voiries qui peuvent être congestionnées	2
Déplacer la fourrière intercommunale vers le parking de la Canardière afin d'obliger les automobilistes à emprunter la ligne A pour venir rechercher leur véhicule	1
Installer et augmenter les stationnements deux roues au niveau des intersections en remplacement de stationnement voitures et permettre une meilleure visibilité à ces intersections	1
Optimiser l'occupation des parkings en ouvrage existant de centre-ville en proposant des panneaux d'affichage à des points clés indiquant le nombre de places restants et la distance restante pour y accéder. Ex : Parking de la Ferrage, parking Suquet Fort Ville	1
Apporter une attention particulière sur la zone de danger liée à l'acceptation de la transition soit proposée soit imposée	1

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

7.2 Annexe 2 : liste des participants

- Benjamin CHANEL
- Nour BRADAI
- Nicolas CONSTANTIN
- Catherine COUREL
- Patrick FLAMENT
- Bernard HEUSE
- Martine JAMET
- Jean-Paul LESCAT
- Jean-Pierre LORGNET
- Anne MAZARE
- Régine DUGASC
- Francis TILMON
- Yves PIETRZAK
- Catherine COUREL
- Anne MAZARE

Pour la Ville de Cannes / Agglomération Cannes Lérins :

- Fanny BRUTUILLE
- Frédéric MARANDON

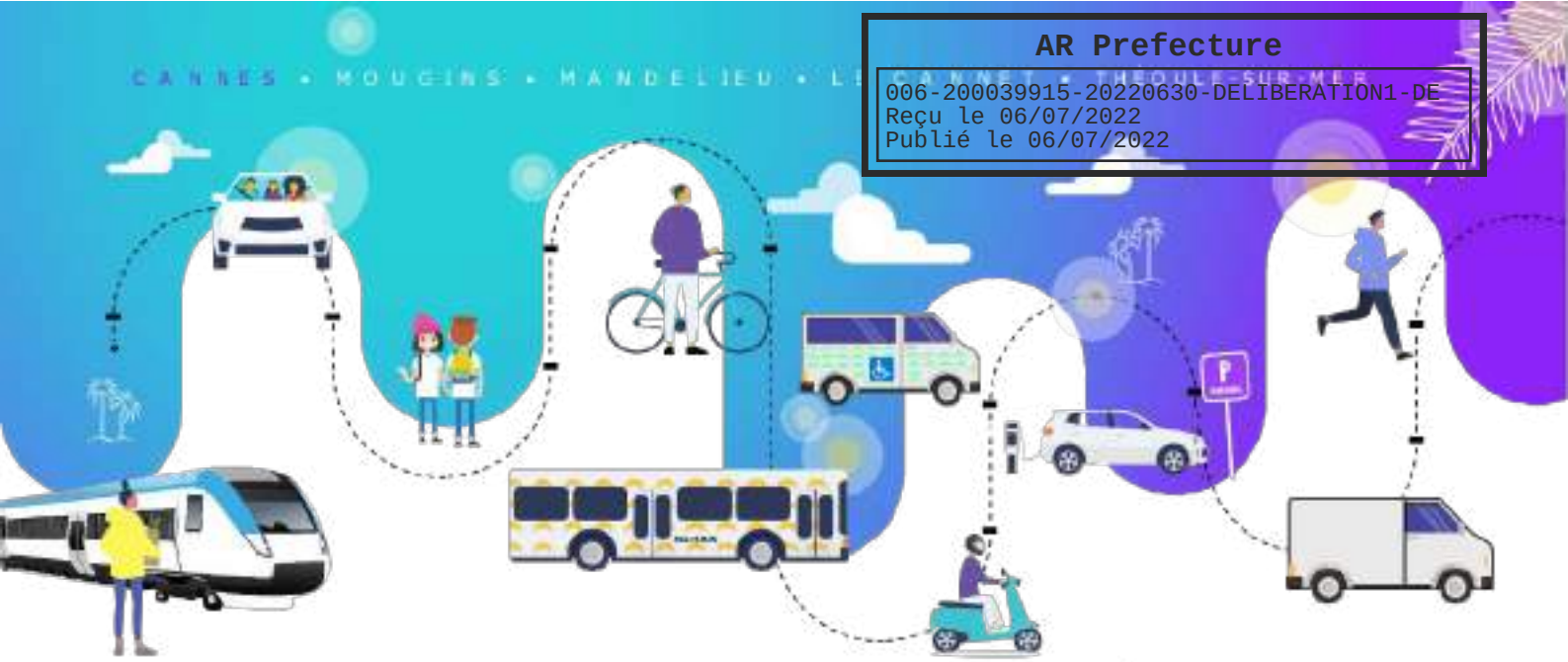
Pour Nicaya Conseil :

- Laurence GONTARD
- Jordan FLEURUS
- Pauline SABOURAUD
- Blandine PERICHON

Pour INGEROP :

- Lauriane BEAUVISAGE
- Nathalie PERIGAULT

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

Mandelieu-La Napoule
Atelier N°2 – Orientations pour améliorer les déplacements

Note de Synthèse

10 mars 2021

CANNES PAYS DE LÉRINS

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

SOMMAIRE

1 DISPOSITIF DE CO-CONSTRUCTION DU PLAN DE MOBILITES 3

2 DEROULEMENT DE L'ATELIER N°2 : ORIENTATIONS POUR AMELIORER LES DEPLACEMENTS 4

3 SYNTHESE DES ECHANGES EN PLENIERE 4

4 SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS EN SOUS-GROUPES 5

4.1 CHANCES A SAISIR POUR AMELIORER LES MOBILITES SUR MANDELIEU-LA NAPOULE 5
4.2 DEFIS A RELEVER POUR AMELIORER LES MOBILITES SUR MANDELIEU-LA NAPOULE 6
4.3 ZONES DE CONFLITS A NEGOCIER POUR AMELIORER LES MOBILITES SUR MANDELIEU-LA NAPOULE 6
4.4 ZONES DE DANGER A EVITER POUR AMELIORER LES MOBILITES SUR MANDELIEU-LA NAPOULE 7

5 LES SUITES DE L'ATELIER 7

6 LE MOT DE LA FIN 7

7 ANNEXES 9

7.1 ANNEXE 1 : CONTRIBUTIONS EN SOUS-GROUPES ET PRIORISATION 9
7.1.1 Chances à saisir 9
7.1.2 Défis à relever 9
7.1.3 Zones de conflits à négocier 10
7.1.4 Zones de danger à éviter 10
7.2 ANNEXE 2 : LISTE DES PARTICIPANTS 12

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

1 Dispositif de co-construction du Plan de Mobilités

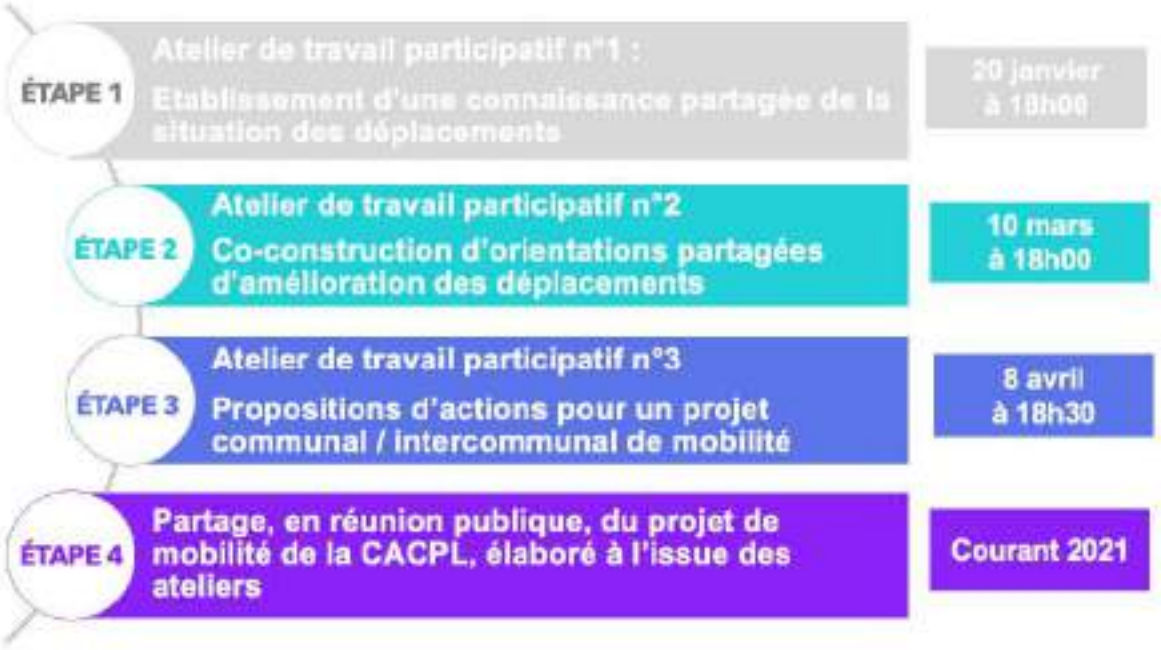
L'Agglomération Cannes Lérins, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, a engagé l'élaboration de son Plan de Mobilité qui définit la politique globale du territoire en matière de transports et de déplacements pour les 10 prochaines années.

L'Agglomération Cannes Lérins a souhaité que ce Plan de Mobilité (PDM) fasse l'objet d'une véritable démarche partenariale qui associe les habitants, entreprises et associations des 5 communes pour construire un projet cohérent, au service du territoire.

Cette démarche de co-construction a vocation à définir, au sein de chaque commune, des plans communaux de mobilité, à conjuguer ces plans entre eux pour aboutir à un PDM de la CACPL cohérent, efficace et qui fasse sens pour le territoire.

Elle se décline en 4 étapes : 3 ateliers participatifs organisés dans chaque commune, suivis d'une réunion publique à l'échelle du territoire.

Sur Mandelieu-La Napoule le dispositif est le suivant :



AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

2 Déroulement de l'atelier N°2 : Orientations pour améliorer les déplacements

Le deuxième atelier mandolocien s'est déroulé le 10 mars 2021 de 18h à 20h, en distanciel.

5 personnes (hors équipe CACPL et Nicaya Conseil) ont participé à cet atelier dont l'objectif était de partager l'état des lieux de la situation des déplacements réalisé au cours du 1er atelier et enrichi par l'enquête digitale, puis d'établir des propositions collectives pour améliorer ces déplacements.

Après la présentation des intervenants et le rappel des consignes de réunion à distance et des objectifs de la séance, l'atelier s'est déroulé en 4 temps :

- Partage d'un benchmark prospectif à partir des thématiques abordées lors du 1er atelier, par Nathalie Perigault, du cabinet INGEROP, en charge de l'élaboration du Plan de Mobilité pour l'Agglomération Cannes Lérins.
- Partage des contributions du 1er atelier, par Laurence Gontard, du Cabinet Nicaya Conseil
- Travail en plénière pour définir les orientations pour améliorer les mobilités sur Mandelieu (identification puis hiérarchisation des chances à saisir, défis à relever, zones de conflits à négocier, zones de danger à éviter)
- Suites de l'atelier et mot de la fin.

3 Synthèse des échanges en plénière

Les participants ont souhaité avoir des compléments sur :

- Le déploiement de bus à hydrogène sur l'agglomération :
    - Frédéric Marandon, en charge de la mobilité à la CACPL, indique que des bus électriques à batterie ont été commandés, le premier circulant déjà à Mandelieu. Ils seront utilisés jusqu'en 2023. Il précise par ailleurs que le territoire va se doter d'une unité de production d'hydrogène vert afin d'alimenter sa flotte de bus, ses véhicules de collecte des ordures ménagères, un bateau entre Cannes et les Iles de Lérins ainsi qu'un hélicoptère. L'hydrogène sur le territoire est pour demain et de manière très concrète. Les collectivités voisines de la CASA et de la CAPG sont également intéressées.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- L'évolution de l'article L228-2 du code l'environnement en lien avec l'aménagement des villes à 30 km/h et la mise en place d'aménagements cyclables et piétons plus contraignants pour les collectivités
    - INGEROP précise que les zones 30 comprenaient déjà la réalisation de pistes cyclables et indique que l'évolution de cet article peut toutefois interférer sur la mise en place d'aménagements autres que cyclables.

4 Synthèse des contributions en sous-groupes

A partir de leurs contributions formulées lors du 1er atelier, les participants ont été invités à travailler en sous-groupes pour identifier :

- Les **chances à saisir** pour améliorer les mobilités sur Mandelieu-La Napoule
- Les **défis à relever** pour améliorer les mobilités sur Mandelieu-La Napoule
- Les **zones de conflits à négocier** pour améliorer les mobilités sur Mandelieu-La Napoule
- Les **zones de menaces à éviter** pour améliorer les mobilités sur Mandelieu-La Napoule

Les participants ont ensuite été invités à indiquer les 6 orientations leur paraissant prioritaires.
Le détail des orientations priorisées par les participants est proposé en annexe à la présente note de synthèse.

4.1 Chances à saisir pour améliorer les mobilités sur Mandelieu-La Napoule

Les principales chances à saisir identifiées par les participants ont porté sur :

- Le maintien en saison hivernale de quelques navettes estivales qui permettent une desserte rapide en centre-ville ;
- Le développement des mobilités douces en utilisant le relief, le foncier, la météo et la dynamique positive en faveur du vélo ;
- Le fait de rendre obligatoire les déplacements piétons à proximité des écoles, permis par les cheminements sécurisés en centre-ville, en impliquant les parents ;
- Le développement du lien entre les navettes estivales et les transports maritimes ;
- L'intégration de la problématique des déplacements aux projets d'aménagements urbains en cours.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- Le développement de parcs à vélos dans les grands parkings existants.

4.2 Défis à relever pour améliorer les mobilités sur Mandelieu-La Napoule

Les principaux défis à relever identifiés par les participants sont les suivants :

- La réalisation d'aménagements attractifs et la résorption des difficultés sur certains secteurs pour les piétons et les vélos, notamment en utilisant la largeur du foncier ;
- L'amélioration des correspondances entre les différents modes de transport à partir d'une réduction du temps d'attente
- La réalisation d'un réseau cyclable continu ;
- Le développement d'une culture du respect mutuel pour faire respecter le partage de l'espace entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes ;
- La mise en place d'une application pour signaler les dysfonctionnements dans l'espace public ;
- La refonte du système de stationnement (incitation à utiliser certains parkings, fonctionnement zone bleue).

4.3 Zones de conflits à négocier pour améliorer les mobilités sur Mandelieu-La Napoule

Les participants ont identifié comme principales zones de conflits à négocier pour améliorer les mobilités sur le territoire :

- Le fait de rompre avec la politique du « tout voiture » au profit des déplacements actifs et en transport en commun ;
- L'arbitrage entre des bus rapides et des arrêts fréquents qui allongent de facto le temps de parcours ;
- Le renforcement de l'incitation des citoyens à utiliser les modes doux et les transports en commun, en particulier en montrant que la contrainte météorologique est quasiment inexistante ;
- L'amélioration de la voirie partagée de La Napoule ;
- L'aménagement des arrêts de bus (visibilité, protection contre la pluie…) ;
- L'accentuation de la promotion de l'application Palm Bus.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

4.4 Zones de danger à éviter pour améliorer les mobilités sur Mandelieu-La Napoule

Les participants ont identifié comme principales zones de danger à éviter pour améliorer les mobilités sur Mandelieu-La-Napoule :

- L'aménagement d'un réseau cyclable et de cheminements piétons sans discontinuité et sécurisés pour constituer une alternative à a voiture ;
- La formation des services techniques à l'usage des modes doux et des transports en commun pour que la réalité vécue soit prise en compte dans les aménagements ;
- Le renforcement de la volonté politique en faveur des modes doux, passant notamment par le fait de faire respecter la réglementation (végétation sur les trottoirs, stationnements pour les livraisons, limitation des vitesses des vélos électriques…) ;
- L'évolution des modes livraisons pour le dernier kilomètre ;
- Le cadencement des bus à rendre suffisamment important pour qu'ils constituent une alternative crédible à la voiture.

5 Les suites de l'atelier

- La présente synthèse est adressée aux participants mi-mars 2021.
- A l'issue de l'ensemble des ateliers N°2, une enquête digitale sera diffusée afin de soumettre à l'avis et à l'évaluation du public n'ayant pu participer aux ateliers, les orientations proposées.
- L'atelier n°3 se déroulera le jeudi 8 avril, à 18h en visio-conférence.
- L'objectif de cet atelier sera de proposer, sur la base des orientations, des propositions d'actions pour un projet communal de mobilité.

6 Le mot de la fin

Au terme de l'atelier, Nicaya Conseil a demandé aux participants un mot d'appréciation sur l'atelier. Les contributions des participants ont été les suivantes :

- Participatif
- Opportunité
- Conciliation
- Fort intéressant

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- Tenir compte des désidératas des citoyens

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

7 Annexes

7.1 Annexe 1 : contributions en sous-groupes et priorisation

Les contributions des sous-groupes de travail ont été consignées en séance. Elles sont retranscrites littéralement ci-dessous pour chacun des 4 critères abordés. Le résultat de la priorisation des contributions par les participants est proposé dans la colonne de droite (nombre de suffrages recueillis).

7.1.1 Chances à saisir

Les navettes plages permettent une desserte rapide vers le centre –ville la desserte est effectué par la ligne 23 l'hiver. Possibilité de conserver en hiver quelques navettes / trajets direct.	1
Développer les mobilités douces en profitant du relief, foncier, météo et de la dynamique en faveur du vélo	1
Déplacements piétons sécurisés en centre-ville et la densité de commerces / écoles. Contraindre à proximité des écoles.	1
Navettes plages à coupler avec déplacement maritime en accès vers Cannes	
Intégrer la problématique des déplacements dans le cadre des aménagements en cours, notamment le projet du boulevard des écureuils (dessertes écoles, améliorer accessibilité trottoirs)	
Travailler avec les parents / usagers pour améliorer l'accessibilité	
Des grands parkings où on pourrait développer des parcs à vélo	

7.1.2 Défis à relever

Secteur des Tourrades à rendre plus agréable à pied, exemple de Polygone Riviera	1
Réduire le temps d'attente entre les différents modes de transports et améliorer les correspondances	1
Réalisation d'un réseau cyclable continu	1
Mise en place d'un système ressemblant à « Cannes Civique » pour signaler les dysfonctionnements dans l'espace public	1

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Problème de partage de l'espace entre les piétons, cyclistes, usagers de la voiture. Besoin d'un respect mutuel qui est un défi à relever	
Prévoir des aménagements plus inclusifs pour résoudre les difficultés dans certains secteurs pour la circulation piétonne ou vélo (fin avenue Janvier Passero).	
Utiliser la largeur du foncier pour l'accessibilité notamment pour traverser le secteur des Tourrades (trottoirs mal faits, en mauvais état)	
Faire utiliser les parkings voiture qui sont gratuits et peu utilisés à l'heure actuelle	
Repenser le système de zone bleue pour le stationnement (secteur de La Napoule, secteur Capitou)	

7.1.3 Zones de conflits à négocier

Ne plus arbitrer en faveur de la voiture (à la différence de la suppression de la zone de rencontre au bénéfice de la voiture)	2
Politique qui mette en avant les déplacements à pied, en bus	1
Arbitrer entre des bus rapides et des arrêts fréquents (exemple Palm A très fréquenté – temps allongé)	1
Impliquer davantage les citoyens pour augmenter les déplacements doux et l'usage des TC (sondages ?)	1
Vaincre les préjugés vis-à-vis de l'usage des modes doux et des TC par rapport à la météo (montrer qu'il s'agit d'une contrainte quasiment inexistante)	1
Communiquer sur les horaires des bus – sur la base d'un document, dans le journal municipal, faire la promotion de l'application Palm bus	1
Aménager les arrêts de bus pour qu'ils protègent de la pluie	
La voirie partagée de La Bocca semble bien fonctionner (elle est longue), à la Napoule, les voitures arrivent trop vite, pente importante	
Faire démarrer la zone de rencontre de la Napoule dès le rond-point	

7.1.4 Zones de danger à éviter

Réseau cyclable / trottoirs / aménagements piétons sans discontinuité et sécurisés pour que ce soit une alternative à la voiture	2

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Former les services techniques à l'usage des modes doux et des TC pour qu'ils se rendent compte de la réalité vécue par les usagers	2
Travail de fond de la part des élus pour favoriser les modes doux : volonté politique	1
Faire respecter la loi (végétation sur les trottoirs)	1
Bus avec une cadence suffisamment importante pour qu'ils deviennent une alternative crédible à la voiture	1
Faire respecter la loi par les camions de livraison (plus de discipline) et mieux répondre à leurs besoins	1
Changer la logique de livraison : logistique du dernier km autrement qu'en camion	1
Limiter la vitesse des vélos électriques, trottinettes électriques…	1

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

7.2 Annexe 2 : liste des participants

- Benjamin CHANEL
- Claire PARISOT
- Julien HOLTZER
- Jean-Marie HERLORY
- Dany PONTABRY

Pour l'Agglomération Cannes Lérins :

- Roger BARRESI
- Frédéric MARANDON

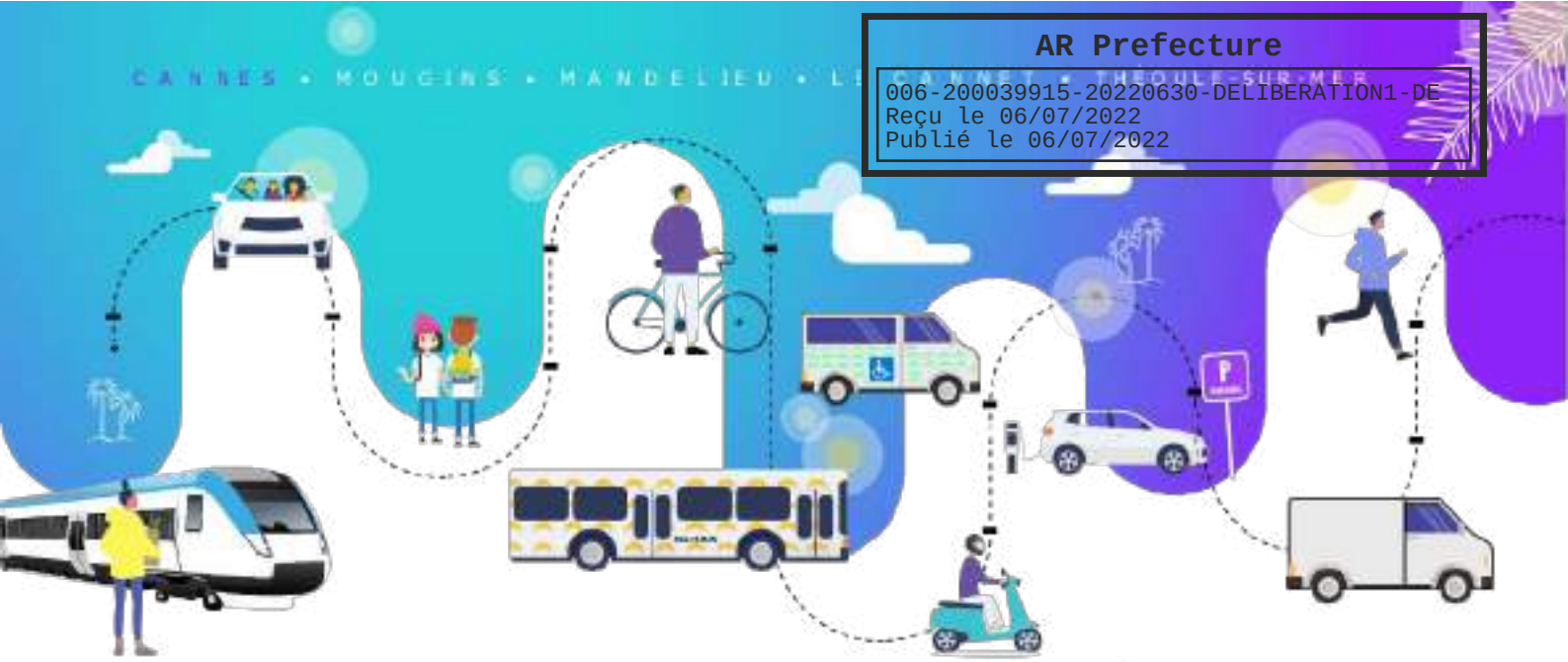
Pour Nicaya Conseil :

- Laurence GONTARD
- Pauline SABOURAUD
- Jordan FLEURUS

Pour INGEROP :

- Lauriane BEAUVISAGE
- Nathalie PERIGAULT

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

Mougins
Atelier N°2 – Orientations pour améliorer les déplacements

Note de Synthèse

11 mars 2021

CANNES PAYS DE LÉRINS

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

SOMMAIRE

1 DISPOSITIF DE CO-CONSTRUCTION DU PLAN DE MOBILITES 3

2 DEROULEMENT DE L'ATELIER N°2 : ORIENTATIONS POUR AMELIORER LES DEPLACEMENTS 4

3 SYNTHESE DES ECHANGES EN PLENIERE 4

4 SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS EN SOUS-GROUPES 5

4.1 CHANCES A SAISIR POUR AMELIORER LES MOBILITES SUR MANDELIEU-LA NAPOULE 5
4.2 DEFIS A RELEVER POUR AMELIORER LES MOBILITES SUR MANDELIEU-LA NAPOULE 6
4.3 ZONES DE CONFLITS A NEGOCIER POUR AMELIORER LES MOBILITES SUR MANDELIEU-LA NAPOULE 6
4.4 ZONES DE DANGER A EVITER POUR AMELIORER LES MOBILITES SUR MANDELIEU-LA NAPOULE 6

5 LES SUITES DE L'ATELIER 7

6 LE MOT DE LA FIN 7

7 ANNEXES 8

7.1 ANNEXE 1 : CONTRIBUTIONS EN SOUS-GROUPES ET PRIORISATION 8
7.1.1 Chances à saisir 8
7.1.2 Défis à relever 8
7.1.3 Zones de conflits à négocier 9
7.1.4 Zones de danger à éviter 9
7.2 ANNEXE 2 : LISTE DES PARTICIPANTS 10

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

1 Dispositif de co-construction du Plan de Mobilités

L'Agglomération Cannes Lérins, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, a engagé l'élaboration de son Plan de Mobilité qui définit la politique globale du territoire en matière de transports et de déplacements pour les 10 prochaines années.

L'Agglomération Cannes Lérins a souhaité que ce Plan de Mobilité (PDM) fasse l'objet d'une véritable démarche partenariale qui associe les habitants, entreprises et associations des 5 communes pour construire un projet cohérent, au service du territoire.

Cette démarche de co-construction a vocation à définir, au sein de chaque commune, des plans communaux de mobilité, à conjuguer ces plans entre eux pour aboutir à un PDM de la CACPL cohérent, efficace et qui fasse sens pour le territoire.

Elle se décline en 4 étapes : 3 ateliers participatifs organisés dans chaque commune, suivis d'une réunion publique à l'échelle du territoire.

Sur Mougins le dispositif est le suivant :



AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

2 Déroulement de l'atelier N°2 : Orientations pour améliorer les déplacements

Le deuxième atelier mouginois s'est déroulé le 11 mars 2021 de 18h à 20h, en distanciel.

9 personnes (hors équipe CACPL et Nicaya Conseil) ont participé à cet atelier dont l'objectif était de partager l'état des lieux de la situation des déplacements réalisé au cours du 1er atelier et enrichi par l'enquête digitale, puis d'établir des propositions collectives pour améliorer ces déplacements.

Après la présentation des intervenants et le rappel des consignes de réunion à distance et des objectifs de la séance, l'atelier s'est déroulé en 4 temps :

- Partage d'un benchmark prospectif à partir des thématiques abordées lors du 1er atelier, par Nathalie Perigault, du cabinet INGEROP, en charge de l'élaboration du Plan de Mobilité pour l'Agglomération Cannes Lérins.
- Partage des contributions du 1er atelier, par Laurence Gontard, du Cabinet Nicaya Conseil
- Travail en sous-groupe pour définir les orientations pour améliorer les mobilités sur Mougins (identification puis hiérarchisation des chances à saisir, défis à relever, zones de conflits à négocier, zones de danger à éviter)
- Suites de l'atelier et mot de la fin.

3 Synthèse des échanges en plénière

Les participants ont souhaité avoir des compléments sur :

- L'emport de vélos à l'avant ou à l'arrière du bus :
  - INGEROP indique que l'emport de vélos va être obligatoire dans l'interurbain sur les cars. Pour les bus, cela se fait plus rarement notamment en raison de la vitesse commerciale.
- Le nombre important d'intervenants sur la mobilité sur le territoire (mairie, département, agglomération…) qui peut nuire à la continuité des différents réseaux de transports :
  - INGEROP précise que le rôle du plan de mobilité est aussi d'identifier les différents intervenants et d'établir une gouvernance cohérente et lisible.

Les participants ont fait part des remarques suivantes :

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- Un participant précise qu'à certains endroits des dispositifs de sécurisation des vélos sous forme d'arceaux peuvent suffire pour répondre aux besoins des cyclistes.
- Un participant souhaiterait que la mise en œuvre des zones de partage à 30 km/h, qu'il considère comme une très bonne chose, s'accompagnent de moyens permettant de faire respecter les limitations de vitesse.

4 Synthèse des contributions en sous-groupes

A partir de leurs contributions formulées lors du 1er atelier, les participants ont été invités à travailler en sous-groupes pour identifier :

- Les **chances à saisir** pour améliorer les mobilités sur Mougins
- Les **défis à relever** pour améliorer les mobilités sur Mougins
- Les **zones de conflits à négocier** pour améliorer les mobilités sur Mougins
- Les **zones de menaces à éviter** pour améliorer les mobilités sur Mougins

Les participants ont ensuite été invités à indiquer les 6 orientations leur paraissant prioritaires.
Le détail des orientations priorisées par les participants est proposé en annexe à la présente note de synthèse.

4.1 Chances à saisir pour améliorer les mobilités sur Mougins

Les principales chances à saisir identifiées par les participants ont porté sur :

- Le développement des aires de covoiturage avec des services de proximité (stationnement vélos, bornes électriques, arrêt de bus proche...) ;
- L'élargissement de la réflexion sur les déplacements à l'échelle des bassins de vie des 3 agglomérations ;
- La promotion des espaces de co-working accessibles en transports en commun pour apporter une plus-value au télétravail et pour réduire le trafic.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

4.2 Défis à relever pour améliorer les mobilités sur Mougins

Les principaux défis à relever identifiés par les participants sont les suivants :

- La création de voies dédiées pour les bus ;
- L'adaptation des voies de circulation à la réalité du trafic notamment en prenant en compte la création de nouvelles infrastructures comme Open Sky ;
- La mise en place de voies partagées essentielles dans le développement des mobilités ;
- La mise en œuvre de partenariats entre les différents acteurs de la mobilité, en incluant les citoyens, avec la mise en place d'abonnement multi-réseaux;
- L'anticipation et l'accompagnement du développement des modes actifs sur la commune de Mougins qui est un carrefour de plusieurs bassins de vie et d'emploi ;
- L'optimisation de l'utilisation et de la création des parkings (utilisation des parkings privés, parkings en dehors des zones en tension, desservis par des navettes) ;
- L'augmentation de la communication sur les abonnements existants.

4.3 Zones de conflits à négocier pour améliorer les mobilités sur Mougins

Les participants ont identifié comme principales zones de conflits à négocier pour améliorer les mobilités sur le territoire :

- Le développement des aires de stationnement vélos sécurisées près des commerces de proximité ;
- La protection des espaces naturels et la mesure du rapport coût / bénéfice de toute opération de développement autour de la Valmasque ;
- Le partage de la RD35 avec un abaissement de la vitesse à 30 km/h ;
- La diversification des vocations et des nuisances sur les différents secteurs.

4.4 Zones de danger à éviter pour améliorer les mobilités sur Mougins

Les participants ont identifié comme principales zones de danger à éviter pour améliorer les mobilités sur Mougins :

- Le bon positionnement de la sortie 43 ;

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- L'ouverture de certains chemins fermés pour les piétons et les vélos ;
- Le développement du dialogue entre les collectivités ;
- La conservation, y compris dans les projets de développement, sur chaque quartier, des différents usages (logement, services, commerces) ;
- La vigilance apportée aux nouveaux projets pour qu'ils n'empirent pas la situation.

5 Les suites de l'atelier

- La présente synthèse est adressée aux participants mi-mars 2021.
- A l'issue de l'ensemble des ateliers N°2, une enquête digitale sera diffusée afin de soumettre à l'avis et à l'évaluation du public n'ayant pu participer aux ateliers, les orientations proposées.
- L'atelier n°3 se déroulera le mardi 13 avril, à 18h en visio-conférence.
- L'objectif de cet atelier sera de proposer, sur la base des orientations, des propositions d'actions pour un projet communal de mobilité.

6 Le mot de la fin

Au terme de l'atelier, Nicaya Conseil a demandé aux participants un mot d'appréciation sur l'atelier. Les contributions des participants ont été les suivantes :

- Intelligence collective
- Identifier les voies circulantes en priorité les voies départementales, communautaires et communales
- Confiant
- Créativité
- Optimisme
- Unis pour l'amélioration
- Merci pour les contributions de chacun

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

7 Annexes

7.1 Annexe 1 : contributions en sous-groupes et priorisation

Les contributions des sous-groupes de travail ont été consignées en séance. Elles sont retranscrites littéralement ci-dessous pour chacun des 4 critères abordés. Le résultat de la priorisation des contributions par les participants est proposé dans la colonne de droite (nombre de suffrages recueillis).

7.1.1 Chances à saisir

Intégrer les aires de covoiturage à la notion de disque de valorisation : arrêt de bus à moins de 500 mètres, stationnements pour vélos	2
Réfléchir à l'échelle d'un bassin de vie des polarités de déplacements en interaction avec les 3 agglomération, avoir des réflexions / actions qui sortent du cadre administratif de la CACPL	2
Promouvoir des espaces de coworking sur des quartiers où besoin se fait ressentir : services à développer pour avoir une plus-value par rapport au télétravail	2
Développer des bornes électriques dans les aires de covoiturage	

7.1.2 Défis à relever

Avoir des voies dédiées aux bus pour rendre le suivi horaire fiable et diminuer l'encombrement du trafic	4
Adapter les voies de circulation à la réalité du trafic, les voies sont engorgées notamment s'il y a création de nouvelles infrastructures comme Open Sky qui vont accentuer le trafic et un engorgement supplémentaire	3
Travailler sur les voies partagées qui vont être essentielles dans le développement des mobilités	2
Encourager des partenariats entre les différents acteurs de la mobilité locale (Envibus, Palmbus…) et inclure les citoyens	2
Encourager l'utilisation du vélo dans les zones réservées aux riverains	2
Obliger les habitants de Mougins le Haut à utiliser leurs parkings car beaucoup de box sont vides	2

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Avoir des parkings excentrés desservis par des bus ou navettes vers les quartiers en tension par rapport au stationnement	1
Accompagner, anticiper, adapter le développement des modes actifs sur la commune qui est un carrefour de plusieurs zones d'emploi, de plusieurs bassins de vie et une ville qui croît beaucoup	1
Mettre en place un abonnement compatible entre les différents réseaux de transports collectifs (bus, articulation avec le TER)	
Communiquer davantage sur les abonnements existants	

7.1.3 Zones de conflits à négocier

Partager la RD35 en abaissant la vitesse à 30 km/h pour partager la voie	3
Protéger les espaces naturels restants	3
Développer des aires de stationnement vélos sécurisés près des commerces de proximité (arceaux)	2
Pour toutes les opérations autour de la Valmasque, mesurer le profit (intérêt) et le coût (impact écologique)	2
Ligne à haute tension qui va être démantelée : possible d'en faire une piste cyclable	1
Ne pas centraliser toutes les nuisances sur un même site (ne pas faire de Mougins un carrefour des axes structurants)	0
Ne pas cantonner certains quartiers à du seul emploi ou un seul habitat	0

7.1.4 Zones de danger à éviter

Bien choisir le positionnement de la sortie 43	4
Donner accès aux piétons et vélos aux chemins qui ont été fermés (exemple : Mougins le Haut le Dojo) pas aux scooters ni aux voitures	3
Développer le dialogue entre les collectivités	2
Dans les projts de développement, conserver les pôles de vie (commerces, services) autonomes	1
Ne pas créer de logements dans des zones sans services ni commerces	1
Faire en sorte que les aménagements réalisés n'empirent pas la situation (nouveaux aménagements = nouveaux trafics)	1

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

7.2 Annexe 2 : liste des participants

- Pierre BEAUJOIS
- Jean-Jacques BREGEAUT
- Alexandre DUSFOUR
- Frédéric ESPINASSE
- Fleur FRISON-ROCHE
- Bernard HEUSE
- Jessica LIONNE
- Céline RONSSERAY
- Jérémy RONSSERAY

Pour l'Agglomération Cannes Lérins :

- Fanny BUTRUILLE
- Frédéric MARANDON

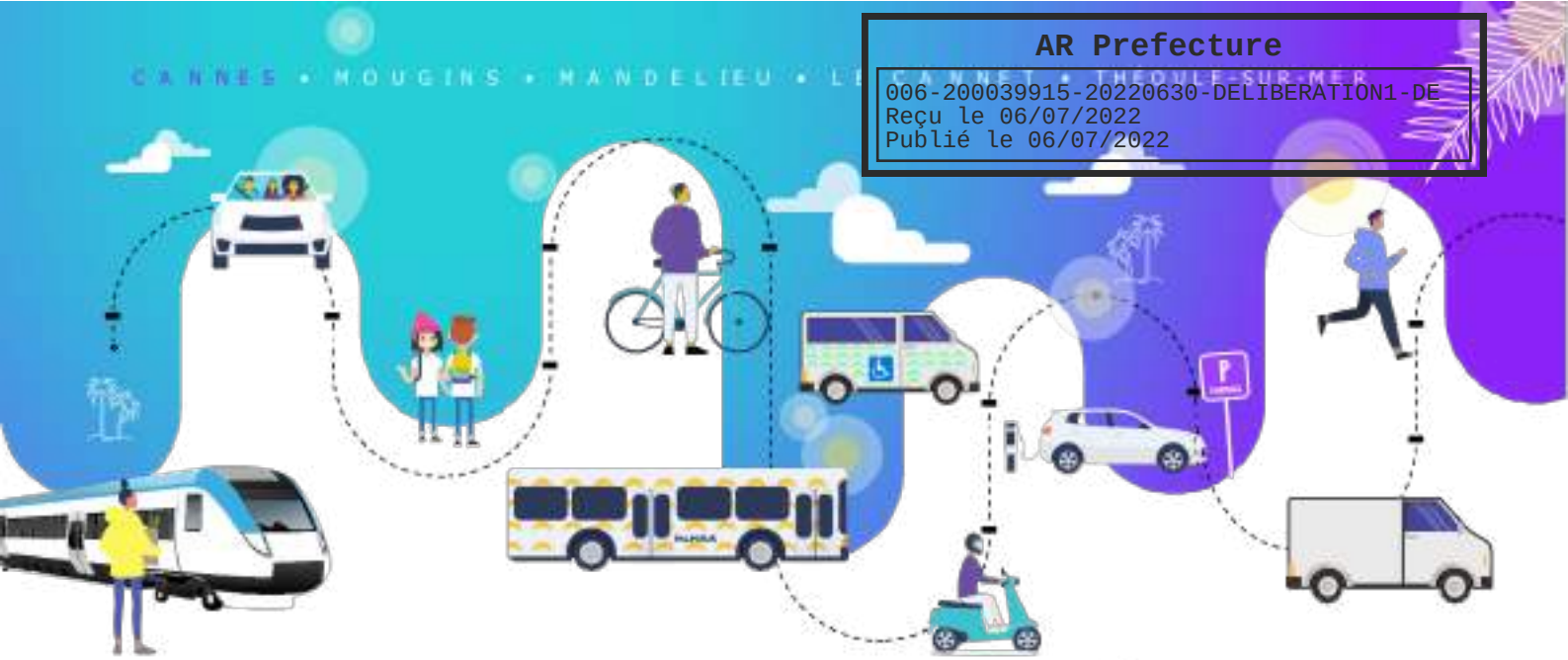
Pour Nicaya Conseil :

- Laurence GONTARD
- Pauline SABOURAUD
- Élise RIBARDIERE

Pour INGEROP :

- Nathalie PERIGAULT

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

Théoule-sur-Mer
Atelier N°2 – Orientations pour améliorer les déplacements

Note de Synthèse

18 mars 2021

CANNES PAYS DE LÉRINS

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

SOMMAIRE

1 DISPOSITIF DE CO-CONSTRUCTION DU PLAN DE MOBILITES 3

2 DEROULEMENT DE L'ATELIER N°2 : ORIENTATIONS POUR AMELIORER LES DEPLACEMENTS 4

3 SYNTHESE DES ECHANGES EN PLENIERE 4

4 SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS EN PLENIERE 5

5 LES SUITES DE L'ATELIER 6

6 ANNEXE – LISTE DES PARTICIPANTS 7

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

1 Dispositif de co-construction du Plan de Mobilités

L'Agglomération Cannes Lérins, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, a engagé l'élaboration de son Plan de Mobilité qui définit la politique globale du territoire en matière de transports et de déplacements pour les 10 prochaines années.

L'Agglomération Cannes Lérins a souhaité que ce Projet de Mobilité fasse l'objet d'une véritable démarche partenariale qui associe les habitants, entreprises et associations des 5 communes pour construire un projet cohérent, au service du territoire.

Cette démarche de co-construction a vocation à définir, au sein de chaque commune, des plans communaux de mobilité, à conjuguer ces plans entre eux pour aboutir à un PDM de la CACPL cohérent, efficace et qui fasse sens pour le territoire.

Elle se décline en 4 étapes : 3 ateliers participatifs organisés dans chaque commune, suivis d'une réunion publique à l'échelle du territoire.

Sur Théoule-sur-Mer, le dispositif est le suivant :



AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

2 Déroulement de l'atelier N°2 : Orientations pour améliorer les déplacements

Le deuxième atelier théoulien s'est déroulé le 18 mars 2021 de 18h à 19h, en distanciel.

3 personnes (hors équipe CACPL et Nicaya Conseil) ont participé à cet atelier dont l'objectif était de partager l'état des lieux de la situation des déplacements réalisé au cours du 1er atelier et enrichi par l'enquête digitale, puis d'établir des propositions collectives pour améliorer ces déplacements.

Après la présentation des intervenants et le rappel des consignes de réunion à distance et des objectifs de la séance, l'atelier s'est déroulé en 4 temps :

- Partage d'un benchmark prospectif à partir des thématiques abordées lors du 1er atelier, par Nathalie Perigault, du cabinet INGEROP, en charge de l'élaboration du Plan de Mobilité pour l'Agglomération Cannes Lérins.
- Partage des contributions du 1er atelier, par Laurence Gontard, du Cabinet Nicaya Conseil
- Échanges avec les participants pour définir les orientations pour améliorer les mobilités sur Théoule-sur-Mer
- Suites de l'atelier et mot de la fin.

3 Synthèse des échanges en plénière

La présentation du benchmark prospectif a donné lieu à des interrogations sur :

- La circulation et le fonctionnement des navettes autonomes en France
  - Nathalie Perigault, du cabinet INGEROP, précise que les navettes autonomes sont en cours d'expérimentation en France notamment dans les zones où il n'y a pas de circulation de voitures. Ces navettes autonomes fonctionnement principalement à l'électrique
- L'utilisation des racks pour transporter les vélos à l'arrière des bus
  - Nathalie Perigault indique que le système de rack est principalement utilisé en interurbain. Elle précise que les vélos pliants peuvent également être une solution pour transporter les vélos dans les bus.

La présentation de l'état des lieux issu de l'atelier N°1 a donné lieu aux remarques suivantes :

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- Les cheminements piétons sont particulièrement peu sécurisés, peu agréables et ne sont pas assez larges entre la gare et la base nautique
- Le fait de conserver des stationnements en centre-ville est intéressant pour permettre aux commerces de proximité de fonctionner
- La fiabilité du train est un réel enjeu

4 Synthèse des contributions en plénière

A partir des contributions formulées lors du 1er atelier, les participants ont été invités à travailler sur la définition d'orientations pour améliorer les mobilités sur Théoule-sur-Mer. Les propositions ont été les suivantes :

- Développer des aménagements sécurisés vers le centre-ville pour les modes actifs permettant de changer les pratiques (vélo ou marche à pied) plutôt que de favoriser la voiture ;

- Assurer la sécurisation et la continuité des aménagements pour les modes actifs entre Mandelieu-La Napoule et Théoule-sur-Mer pour faciliter les déplacements autrement qu'en voiture entre les deux communes ;

- Mettre en œuvre une circulation plus apaisée entre la Rague et la base nautique de Théoule-sur-Mer ;

- Renforcer les contrôles de la vitesse et du bruit ;

- Coordonner les correspondances train-bus, notamment depuis la gare de Cannes ;

- Augmenter les fréquences des bus pour les rendre plus attractifs pour des usages réguliers ;

- Réaliser le projet de LGV qui permettrait de soulager la ligne ferrée territoriale et de proposer une offre TER plus dense sur les gares intermédiaires ;

- Étendre la navette maritime estivale vers Antibes ou vers Saint-Raphaël ;

- Développer des stationnements vélos en bord de mer ;

- Développer les navettes gratuites en période estivale.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

5 Les suites de l'atelier

- La présente synthèse est adressée aux personnes inscrites à l'atelier fin mars 2021.
- L'atelier n°3 se déroulera le jeudi 15 avril, à 18h, en visio-conférence.
- Les personnes inscrites seront informées des modalités de déroulement de l'atelier la semaine précédente.
- L'objectif de cet atelier sera de proposer, sur la base des orientations, des propositions d'actions pour un projet communal de mobilité.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

6 Annexe – Liste des participants

- Eric LECERF
- Annie LECERF
- Dany PONTABRY
- Sophie ROHFRITSCH (en fin d'atelier)

Pour l'Agglomération Cannes Lérins :

- Frédéric MARANDON
- Roger Barresi

Pour Nicaya Conseil :

- Laurence GONTARD
- Pauline SABOURAUD

Pour INGEROP :

- Nathalie PERIGAULT

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION CANNES PAYS DE LERINS

ANALYSE QUESTIONNAIRE DIGITAL N°2

AVRIL 2021

ANALYSE QUESTIONNAIRE DIGITAL N°2

02/04/2021 – V0

Mobiliser l'intelligence collective

Nicaya

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

SOMMAIRE

1 Éléments de méthode 2
1.1 Préparation du questionnaire 2
1.1.1 Population interrogée 2
1.1.2 Questionnaire 3
2 Analyse des résultats 4
2.1 Participation 4
2.2 Fiche d'identité 4
2.2.1 Statut des répondants 4
2.2.2 Code postal du lieu de résidence 4
2.2.3 Lieu de travail ou d'études 4
2.3 Évaluation des propositions d'amélioration des mobilités sur Cannes 5
2.4 Évaluation des propositions d'amélioration des mobilités sur Mandelieu-La Napoule 6
2.5 Évaluation des mobilités sur Mougins 8
2.6 Évaluation des propositions d'amélioration des mobilités sur Théoule-sur-Mer 10
2.7 Conclusion 11

1 Éléments de méthode

1.1 Préparation du questionnaire

1.1.1 Population interrogée

- Le questionnaire a été envoyé par mail aux 100 participants inscrits à la concertation digitale via le formulaire en ligne
- Le questionnaire a été envoyé par mail aux 89 personnes ayant laissé leur adresse mail pour être associées à la démarche lors du premier questionnaire digital
- Le questionnaire a également été diffusé sur les réseaux sociaux de :
  - L'Agglomération Cannes Pays de Lérins
  - La ville de Cannes
  - La ville de Mougins
  - La ville de Mandelieu-La Napoule

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

1.1.2 Questionnaire

Le questionnaire est composé :

- D'une page d'accueil informant le public
  - De l'objectif de l'enquête
  - De la confidentialité des réponses
- D'une fiche d'identité comprenant
  - Le statut du participant
  - Le lieu de résidence
  - Le lieu de travail ou d'études
  - La possibilité de laisser une adresse mail pour être tenu informé des suites de la démarche
- De 12 questions, réparties en 4 thèmes :
  - Évaluation des propositions d'amélioration des mobilités sur Cannes
  - Évaluation des propositions d'amélioration des mobilités sur Mandelieu-La Napoule
  - Évaluation des propositions d'amélioration des mobilités sur Mougins
  - Évaluation des propositions d'amélioration des mobilités sur Théoule-sur-Mer

Les participants ont été invités à :

- Classer par ordre de priorité les propositions
- Proposer de nouvelles idées s'ils le souhaitent

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

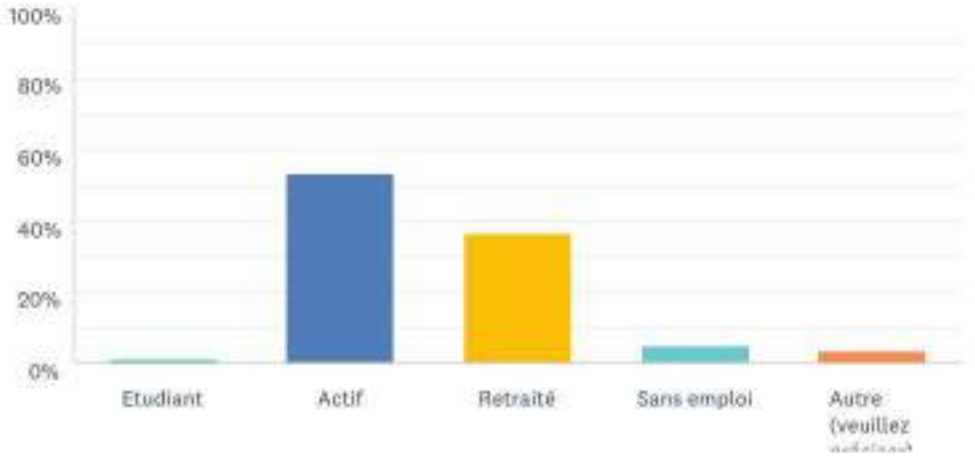
2 Analyse des résultats

2.1 Participation

- 240 personnes ont répondu au questionnaire ouvert du 22 mars au 1er avril 2021
- Durée moyenne du questionnaire : 6 minutes

2.2 Fiche d'identité

2.2.1 Statut des répondants



- La majorité des répondants au questionnaire est active (53,75%). Les personnes retraitées ont également largement participé au questionnaire (36,67%).

2.2.2 Code postal du lieu de résidence

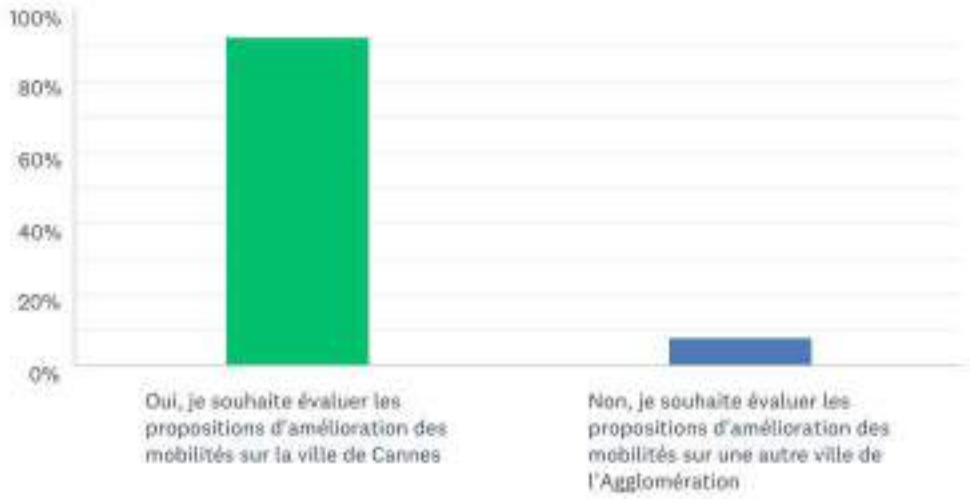
- La majorité des personnes qui ont répondu habitent dans les villes suivantes :
  - Cannes
  - Mougins
  - Cannes-La Bocca
  - Nice
  - Mandelieu
- Quelques participants proviennent de communes de « l'arrière-pays » :
  - Mouans-Sartoux
  - Pégomas

2.2.3 Lieu de travail ou d'études

- 191 participants ont répondu à cette question.
- La majorité des personnes qui ont répondu travaillent dans les villes suivantes :
  - Cannes
  - Mandelieu-La Napoule
  - Sophia-Antipolis

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

2.3 Évaluation des propositions d'amélioration des mobilités sur Cannes



- 92,67% des participants soit 215 participants ont souhaité évaluer les mobilités sur Cannes.

Propositions	Votes
Poursuivre le développement des pistes cyclables sur la Croisette / bord de mer vers la desserte des quartiers	106
Augmenter les fréquences des lignes de transport collectif pour inciter les habitants à utiliser les transports en commun	103
Développer de manière importante les transports « actifs », comme les équipements pour la pratique du vélo, en phase avec la Capitale Sport en Plein Air	102
Accompagner la piétonisation du centre-ville de navettes ou d'une offre de transport permettant aux personnes « chargées » de se déplacer	94
Développer des parkings relais aux abords de la ville, desservis par des transports en commun ou des 2 roues	75
Mettre en place une éducation aux règles du « vivre-ensemble » permettrait de sécuriser les déplacements de chacun	72
Réaliser l'EuroVélo 8 dans le cadre de la requalification urbaine du secteur Bocca Cabana	69
Amplifier l'entente entre les collectivités pour favoriser la circulation en transports communs notamment pour la desserte de Sophia-Antipolis	66

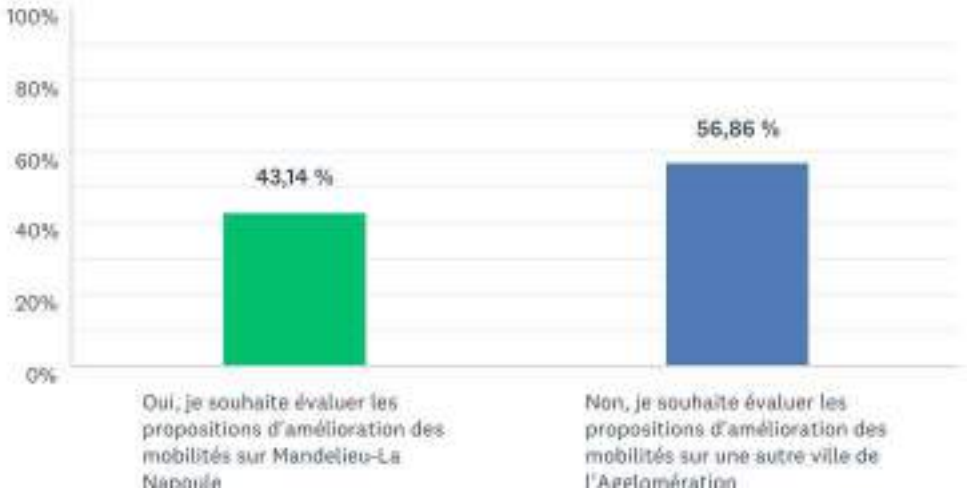
AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Mettre en œuvre le double sens cyclable et faire les aménagements en conséquence si besoin	65
Réduire le nombre de voitures pour améliorer la qualité de l'air et diminuer les risques d'exposition	62
Saisir la chance d'avoir plusieurs gares pour développer l'accessibilité du territoire et le report modal sur le dernier kilomètre.	54
Réfléchir à la liaison en transport en commun des stations de sport d'hiver les plus proches	52
Mettre en œuvre un contrôle renforcé du respect des règles de priorité afin d'éviter que les bus ne soient bloqués dans le trafic	47
Prévoir des aménagements ou autres dispositifs qui permettent de bien identifier les différentes zones (trottoirs / pistes cyclables)	35
Optimiser l'occupation des parkings en ouvrages du centre-ville	35
Prévoir de nouveaux systèmes de livraison en centre-ville	31

- 35 participants ont souhaité apporter des contributions supplémentaires portant principalement sur :
  - La sécurisation des pistes cyclables existantes ;
  - Un service régulier de bus desservant les parcs naturels régionaux (Estérel, Valmasque) pour éviter d'utiliser la voiture et limiter la circulation et la pollution ;
  - Prévoir davantage de stationnements pour les livraisons ;
  - Rendre les parkings moins chers et plus accessibles ;
  - Equiper tous les bus d'annonces sonores pour les personnes malvoyantes ;
  - Requalifier la voie rapide (axe Est-Ouest au-dessus de la voie ferrée) en voierie urbaine à vitesse limitée à 30 km/h et voie bus dédiée) ;
  - Développer le réseau et la fréquence de petites navettes urbaines ;
  - Augmenter les relations intercommunales (même interagglo car le Cannet semble être à part) ;
  - Développer une offre de vélos électriques en libre-service.

2.4 Évaluation des propositions d'amélioration des mobilités sur Mandelieu-La Napoule

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



- 43,14% des participants soit 88 participants ont souhaité évaluer les propositions d'amélioration des mobilités sur Mandelieu-La Napoule.

Propositions	Votes
Réaliser un réseau cyclable continu	58
Maintenir en saison hivernale quelques navettes estivales qui permettent une desserte rapide en centre-ville	45
Augmenter la fréquence de passage et le cadencement des bus pour qu'ils constituent une alternative crédible à la voiture	44
Intégrer la problématique des déplacements aux projets d'aménagements urbains en cours	43
Développer les mobilités douces en utilisant le relief, le foncier, la météo et la dynamique positive en faveur du vélo	42
Développer des parcs à vélos dans les grands parkings existants	39
Développer une culture du respect mutuel pour mieux partager l'espace entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes	36
Améliorer les correspondances entre les différents modes de transport en réduisant les temps d'attente	32
Former les services techniques à l'usage des modes doux et des transports en commun pour que la réalité vécue par les usagers soit prise en compte dans les aménagements	30
Développer le lien entre les navettes estivales et les transports maritimes	28
Renforcer la volonté politique en faveur des modes doux, en faisant notamment respecter la réglementation (végétation sur les trottoirs, stationnements pour les livraisons, limitation des vitesses des vélos électriques…)	26
Aménager les arrêts de bus (visibilité, protection contre la pluie…)	21

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Mettre en place une application pour signaler les dysfonctionnements dans l'espace public	17
Faire évoluer les modes de livraisons pour le dernier kilomètre	16
Refondre le système de stationnement (incitation à utiliser certains parkings, fonctionnement zone bleue)	10

- 11 participants ont souhaité apporter des contributions supplémentaires portant principalement sur :
  - Augmenter les liaisons avec Cannes en soirée ;
  - Créer une piste cyclable entre le collège des Mimosas et le centre-ville et globalement pour que les enfants et adolescents puissent circuler en vélo dans la ville ;
  - Augmenter le cadencement de la ligne 22 ;
  - Assurer la continuité des aménagements cyclables existants ;
  - Développer le service de navette maritime de Juan-Les-Pins à Théoule-sur-mer ;
  - Construire des parkings relais en entrée d'autoroute pour favoriser le covoiturage.

2.5 Évaluation des mobilités sur Mougins



- 62,12% des participants soit 75 participants ont souhaité évaluer les propositions d'amélioration des mobilités sur Mougins.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Propositions	Votes
Rouvrir certains chemins fermés pour les piétons et les vélos	50
Élargir la réflexion sur les déplacements à l'échelle des bassins de vie des 3 agglomérations	46
Développer des aires de stationnement vélos sécurisées près des commerces de proximité	39
Protéger les espaces naturels et mesurer systématiquement le rapport coût / bénéfice de toute opération de développement autour de la Valmasque	35
Développer les aires de covoiturage avec des services de proximité (stationnement vélos, bornes électriques, arrêt de bus proche...)	31
Anticiper et développer les modes actifs sur la commune de Mougins qui est un carrefour de plusieurs bassins de vie et d'emploi	31
Être vigilant pour que les nouveaux projets n'empirent pas la situation	28
Mettre en œuvre un dialogue et des partenariats entre les différents acteurs de la mobilité, en incluant les citoyens, avec par exemple un abonnement multi-réseaux	24
Mettre en place des voies partagées essentielles dans le développement des mobilités	23
Adapter les voies de circulation à la réalité du trafic notamment en prenant en compte la création de nouvelles infrastructures comme Open Sky	22
Créer des voies dédiées pour les bus	19
Trouver le bon positionnement de la sortie 43	19
Ne pas concentrer les nuisances sur un seul secteur	16
Promouvoir des espaces de co-working accessibles en transports en commun pour apporter une plus-value au télétravail et pour réduire le trafic	16
Conserver sur chaque quartier, et prévoir dans les projets de développement, la variété des usages (logement, services, commerces)	13
Optimiser l'utilisation et la création des parkings (utilisation des parkings privés, parkings en dehors des zones en tension, desservis par des navettes)	11
Augmenter la communication sur les abonnements existants	8

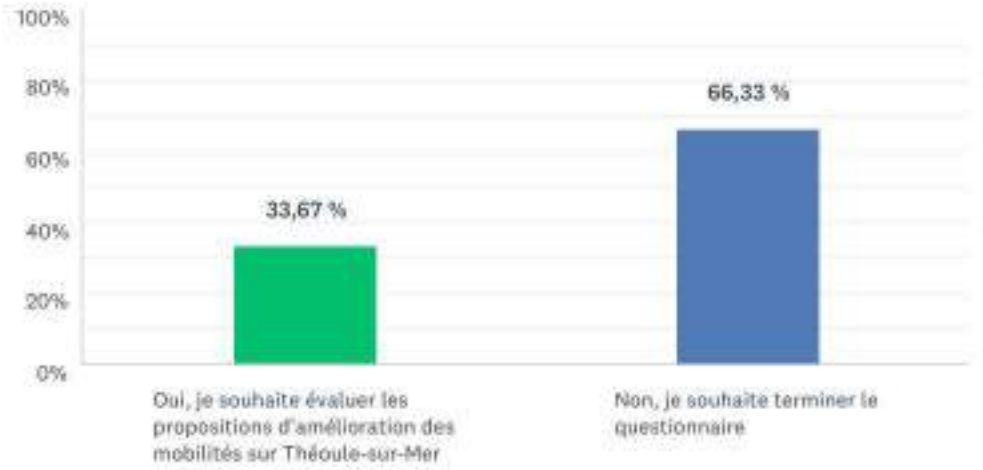
- 16 participants ont souhaité apporter des contributions supplémentaires portant principalement sur :
  - Sécuriser les pistes cyclables existantes ;
  - Améliorer la rapidité de la desserte entre Cannes et Mougins et optimiser les différentes lignes qui effectuent le même trajet comme le TER 600 630 et les lignes Palm Bus 2 et B ;
  - Désenclaver Mougins le Haut avec des horaires de bus adaptés aux résidents ;

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- Sécuriser les cheminements à pied ;
- Mise en place de davantage de bus / tramway entre les différentes communes ;
- Proposer une liaison Mougins / Sophia Antipolis sans passer par Cannes centre.

- La proposition « Sécuriser, aménager, les pistes cyclables » est revenue 8 fois dans les 16 propositions.

2.6 Évaluation des propositions d'amélioration des mobilités sur Théoule-sur-Mer



- 33,67% des participants soit 66 participants ont souhaité évaluer les propositions d'amélioration des mobilités sur Théoule-sur-Mer.

Propositions	Votes
Assurer une sécurisation et continuité des trottoirs et pistes cyclables entre Théoule et Mandelieu pour faciliter les déplacements autrement qu'en voiture entre les deux communes	48
Développer les navettes gratuites en période estivale (en desservant les hauteurs) pour éviter que les gens ne prennent la voiture	37
Etendre la navette maritime estivale vers Antibes et Saint-Raphaël	27
Sécuriser et rendre plus agréable le sentier du littoral entre la Rague et la base nautique	23
Bien coordonner les correspondances train-bus notamment depuis la gare de Cannes avec la ligne 22	21
Augmenter les fréquences des bus pour les rendre plus attractifs pour des usages réguliers	21
Développer des stationnements vélos en bord de mer	21

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Réaliser le projet de LGV qui permettrait de soulager la ligne ferrée littorale afin de permettre de mettre en place une offre TER plus dense sur les gares intermédiaires	19
Mettre en place des racks à vélos à l'arrière des bus	18
Renforcer les contrôles vitesses et faire des contrôles de bruit ou expérimenter les radars anti-bruit	13
Développer des aménagements sécurisés vers le centre-ville pour les modes actifs pour inciter au changement de mode de déplacement)	8

- 4 participants ont souhaité apporter des contributions supplémentaires portant principalement sur :
  - La création parkings voitures, deux roues et vélos ;
  - L'augmentation de la fréquence des navettes maritimes actuelles ;
  - Le développement d'une ligne de bus entre Théoule-sur-Mer et Mandelieu centre.

2.7 Conclusion

Les points saillants qui ressortent de cette présentation des résultats sont :

- Une augmentation de la participation dans les autres communes que Cannes

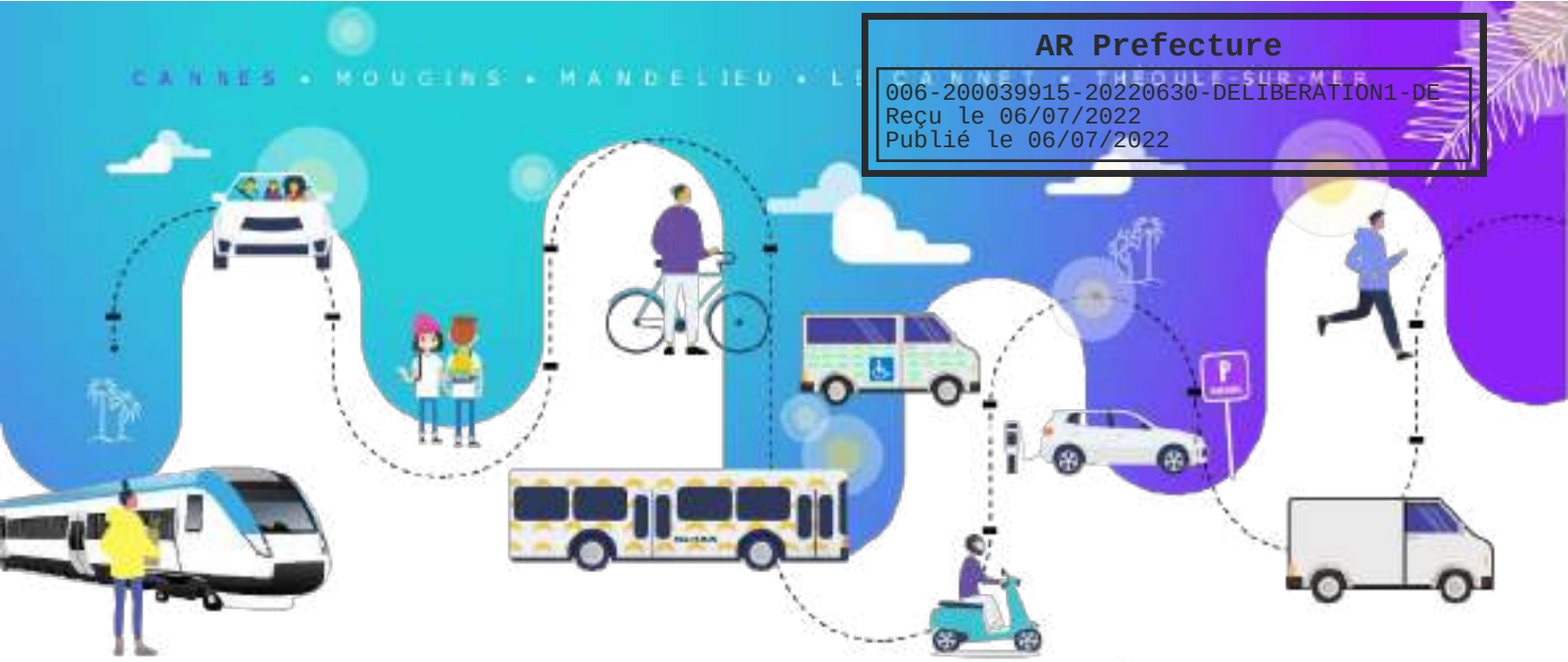
- L'attention à porter à la place du vélo dans le développement des modes actifs
  - Aménagements cyclables sécurisés
  - Pistes cyclables à développer sur certaines zones

- Le développement des navettes maritimes, point d'attention qui est revenu dans les 3 villes littorales et en majoritaire sur Théoule-sur-Mer

- L'élargissement des réflexions avec les autres collectivités pour certaines villes notamment Mougins pour desservir Sophia-Antipolis

- Concernant les transports en commun :
  - L'augmentation de la fréquence de certaines lignes
  - La création de parkings relais ou de parking de covoiturage

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

ANNEXES

Ateliers n°3 sur chacune des communes

Enquête digitale n°3

CANNES PAYS DE LÉRINS



PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

Propositions d'actions pour améliorer les déplacements Théoule-sur-Mer

Mobilisons-nous pour la mobilité !

PRÉSENTATION DES ANIMATEURS ET INTERVENANTS

ANIMATION / FACILITATION *NICAYA CONSEIL*

- Laurence Gontard



INTERVENANTS

CACPL

- Frédéric Marandon

INGEROP

- Nathalie Perigault



- Soutien logistique à contacter en cas de problème technique
  → Pauline Sabouraud



Via le chat de ZOOM



Via téléphone

DÉROULEMENT DE L'ATELIER N°3

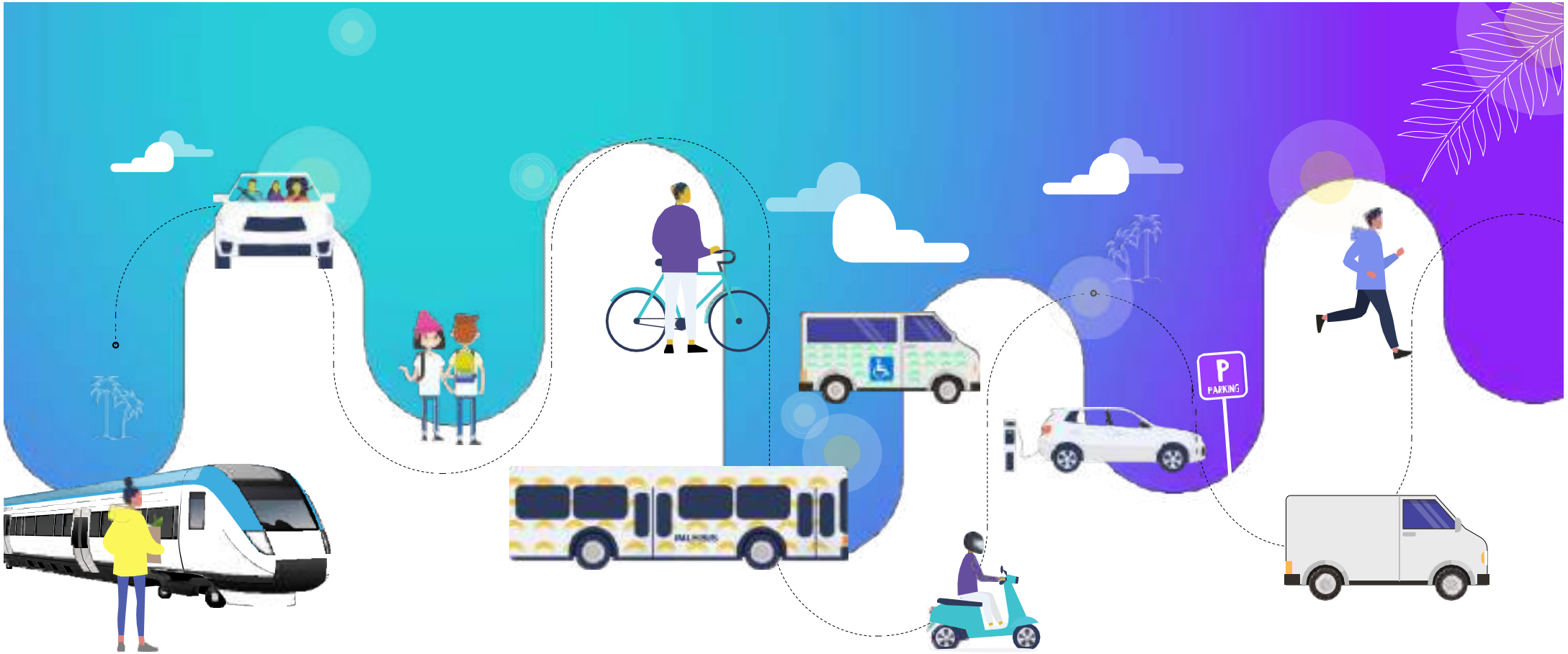
HEURE	DÉROULÉ	DURÉE
18h00 – 18h15	• Processus et objectifs de l'atelier n°3	***15'***
18h15 – 18h25	• Rappel des contributions du 2ème atelier	***10'***
18h25 – 19h10	• Travail en sous-groupes	***45'***
19h10 – 19h40	• Partage des productions et priorisation	***30'***
19h40 – 19h55	• Partage des orientations issues des autres ateliers	***15'***
19h55 – 20h00	• Clôture de l'atelier n°3 et suites	***5'***

RAPPEL DU PROCESSUS À THÉOULE-SUR-MER

ÉTAPE 1	Atelier de travail participatif n°1 : Etablissement d'une connaissance partagée de la situation des déplacements	28 janvier à 18h00
ÉTAPE 2	Atelier de travail participatif n°2 Co-construction d'orientations partagées d'amélioration des déplacements	18 mars à 18h00
ÉTAPE 3	Atelier de travail participatif n°3 Propositions d'actions pour un projet communal de mobilité	15 avril à 18h
ÉTAPE 4	Partage, en réunion publique, du projet de mobilité de la CACPL, élaboré à l'issue des ateliers	3 juin 2021 à 18h

OBJECTIFS DE L'ATELIER N°3

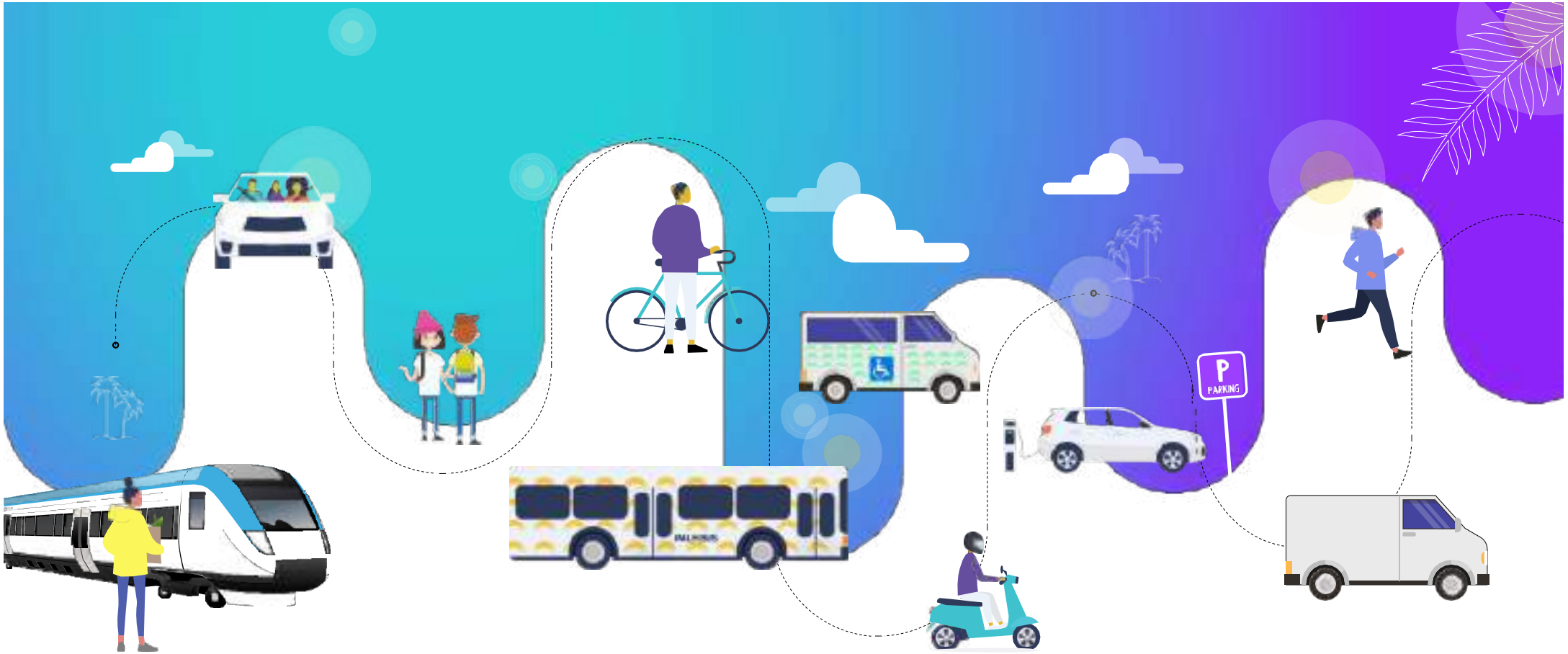
- Partager les orientations pour améliorer les déplacements, établies au cours du 2ème atelier et enrichies suite à l'enquête digitale réalisée du 22 mars au 1er avril → 66 répondants sur Théoule-sur-Mer
- Établir des propositions d'actions collectives pour améliorer ces déplacements
- Partager les orientations identifiées sur les autres communes



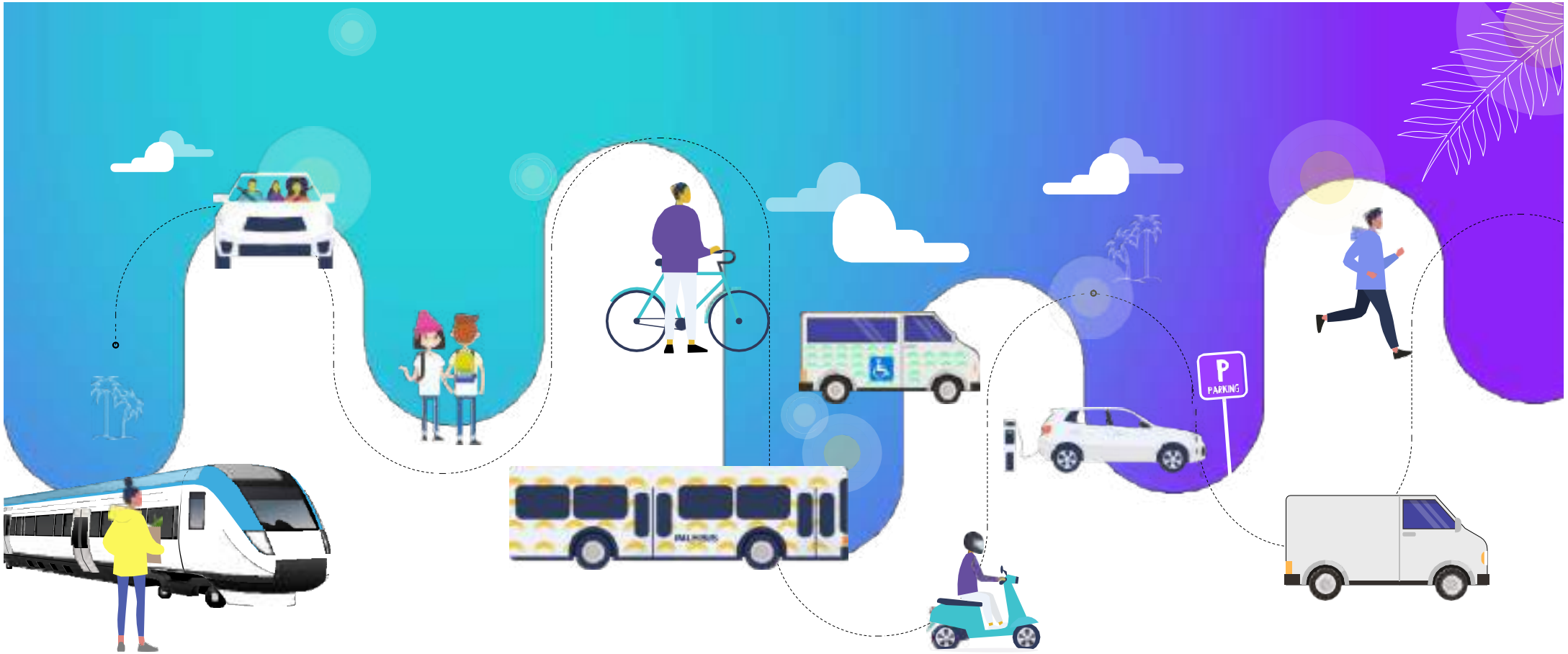
3. RAPPEL DES CONTRIBUTIONS DE L'ATELIER N°2 SUR THEOULE-SUR-MER

ORIENTATIONS POUR AMÉLIORER LES MOBILITÉS SUR THÉOULE-SUR-MER

Orientations	Votes
Assurer une sécurisation et continuité des trottoirs et pistes cyclables entre Théoule et Mandelieu pour faciliter les déplacements autrement qu'en voiture entre les deux communes	48
Développer les navettes gratuites en période estivale (en desservant les hauteurs) pour éviter que les gens ne prennent la voiture	37
Etendre la navette maritime estivale vers Antibes et Saint-Raphaël	27
Sécuriser et rendre plus agréable le sentier du littoral entre la Rague et la base nautique	23
Bien coordonner les correspondances train-bus notamment depuis la gare de Cannes avec la ligne 22	21
Augmenter les fréquences des bus pour les rendre plus attractifs pour des usages réguliers	21
Développer des stationnements vélos en bord de mer	21
Réaliser le projet de LGV qui permettrait de soulager la ligne ferrée littorale afin de permettre de mettre en place une offre TER plus dense sur les gares intermédiaires	19
Mettre en place des racks à vélos à l'arrière des bus	18
Renforcer les contrôles vitesses et faire des contrôles de bruit ou expérimenter les radars anti-bruit	13
Développer des aménagements sécurisés vers le centre-ville pour les modes actifs pour inciter au changement de mode de déplacement	8



4. TRAVAIL EN SOUS-GROUPES



4. PARTAGE DES ORIENTATIONS POUR AMÉLIORER LES MOBILITÉS SUR LES AUTRES COMMUNES

ORIENTATIONS POUR AMÉLIORER LES MOBILITÉS SUR CANNES

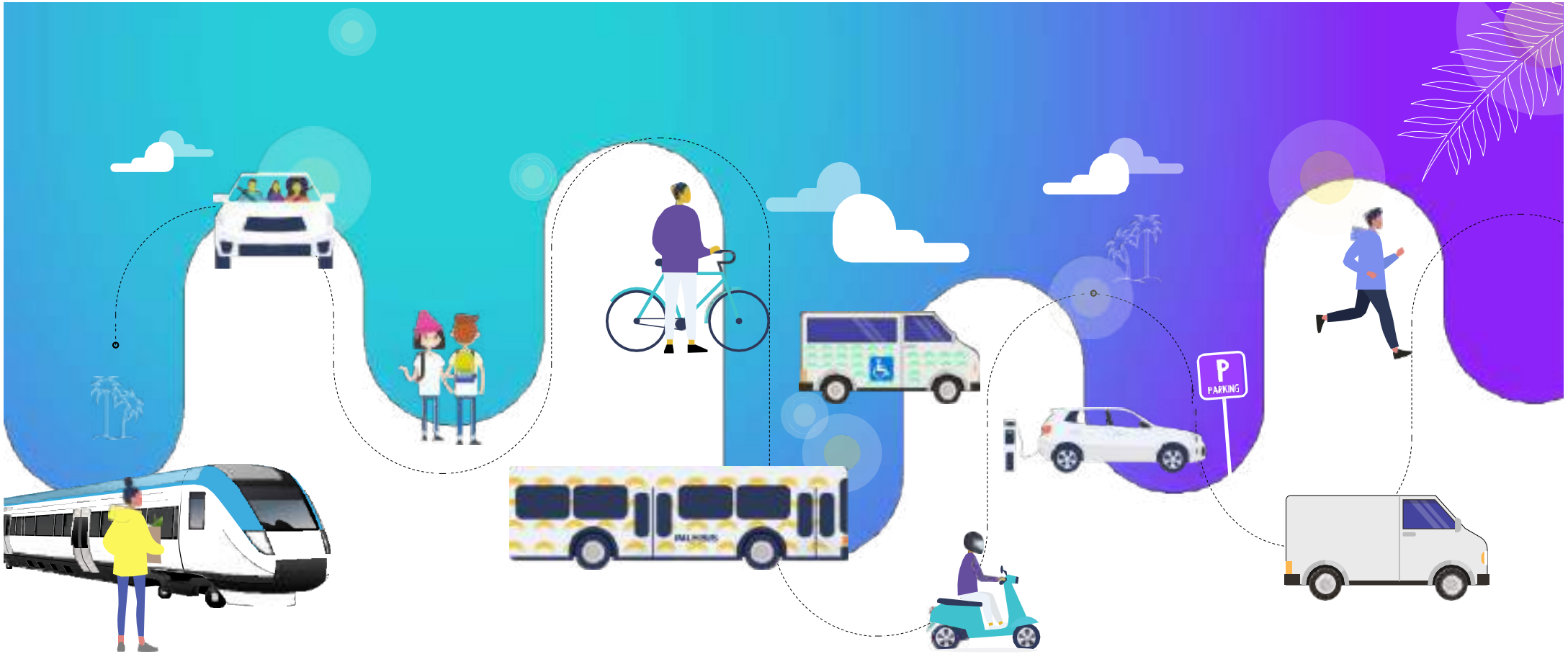
Orientations	Votes
Poursuivre le développement des pistes cyclables sur la Croisette / bord de mer vers la desserte des quartiers	106
Augmenter les fréquences des lignes de transport collectif pour inciter les habitants à utiliser les transports en commun	103
Développer de manière importante les transports « actifs », comme les équipements pour la pratique du vélo, en phase avec la Capitale Sport en Plein Air	102
Accompagner la piétonisation du centre-ville de navettes ou d'une offre de transport permettant aux personnes « chargées » de se déplacer	94
Développer des parkings relais aux abords de la ville, desservis par des transports en commun ou des 2 roues	75
Mettre en place une éducation aux règles du « vivre-ensemble » permettrait de sécuriser les déplacements de chacun	72
Réaliser l'EuroVélo 8 dans le cadre de la requalification urbaine du secteur Bocca Cabana	69
Amplifier l'entente entre les collectivités pour favoriser la circulation en transports communs notamment pour la desserte de Sophia-Antipolis	66
Mettre en œuvre le double sens cyclable et faire les aménagements en conséquence si besoin	65
Réduire le nombre de voitures pour améliorer la qualité de l'air et diminuer les risques d'exposition	62
Saisir la chance d'avoir plusieurs gares pour développer l'accessibilité du territoire et le report modal sur le dernier kilomètre.	54
Réfléchir à la liaison en transport en commun des stations de sport d'hiver les plus proches	52
Mettre en œuvre un contrôle renforcé du respect des règles de priorité afin d'éviter que les bus ne soient bloqués dans le trafic	47
Prévoir des aménagements ou autres dispositifs qui permettent de bien identifier les différentes zones (trottoirs / pistes cyclables)	35
Optimiser l'occupation des parkings en ouvrages du centre-ville	35
Prévoir de nouveaux systèmes de livraison en centre-ville	31

ORIENTATIONS POUR AMÉLIORER LES MOBILITÉS SUR MANDELIEU-LA NAPOULE

Orientations	Votes
Réaliser un réseau cyclable continu	58
Maintenir en saison hivernale quelques navettes estivales qui permettent une desserte rapide en centre-ville	45
Augmenter la fréquence de passage et le cadencement des bus pour qu'ils constituent une alternative crédible à la voiture	44
Intégrer la problématique des déplacements aux projets d'aménagements urbains en cours	43
Développer les mobilités douces en utilisant le relief, le foncier, la météo et la dynamique positive en faveur du vélo	42
Développer des parcs à vélos dans les grands parkings existants	39
Développer une culture du respect mutuel pour mieux partager l'espace entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes	36
Améliorer les correspondances entre les différents modes de transport en réduisant les temps d'attente	32
Former les services techniques à l'usage des modes doux et des transports en commun pour que la réalité vécue par les usagers soit prise en compte dans les aménagements	30
Développer le lien entre les navettes estivales et les transports maritimes	28
Renforcer la volonté politique en faveur des modes doux, en faisant notamment respecter la réglementation (végétation sur les trottoirs, stationnements pour les livraisons, limitation des vitesses des vélos électriques…)	26
Aménager les arrêts de bus (visibilité, protection contre la pluie…)	21
Mettre en place une application pour signaler les dysfonctionnements dans l'espace public	17
Faire évoluer les modes de livraisons pour le dernier kilomètre	16
Refondre le système de stationnement (incitation à utiliser certains parkings, fonctionnement zone bleue)	10

ORIENTATIONS POUR AMÉLIORER LES MOBILITÉS SUR MOUGINS

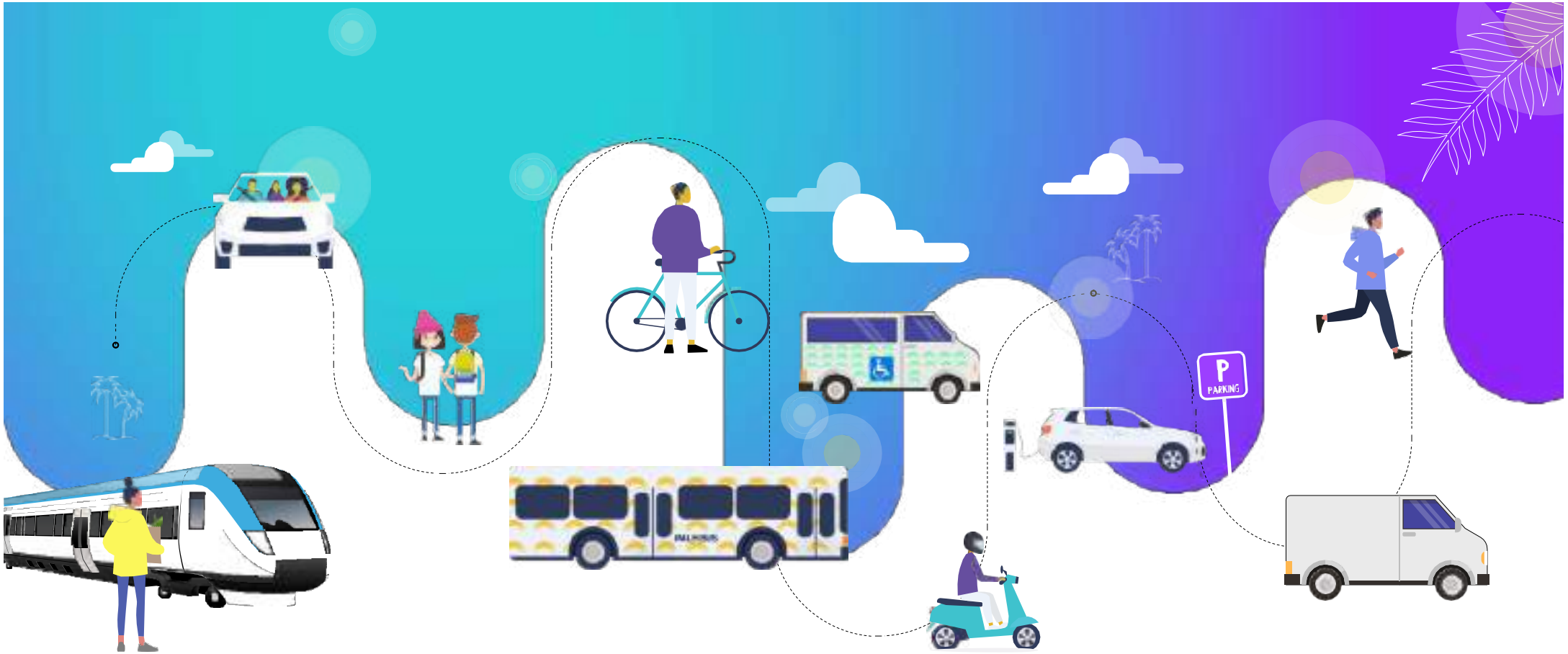
Contributions	Votes
Rouvrir certains chemins fermés pour les piétons et les vélos	50
Élargir la réflexion sur les déplacements à l'échelle des bassins de vie des 3 agglomérations	46
Développer des aires de stationnement vélos sécurisées près des commerces de proximité	39
Protéger les espaces naturels et mesurer systématiquement le rapport coût / bénéfice de toute opération de développement autour de la Valmasque	35
Développer les aires de covoiturage avec des services de proximité (stationnement vélos, bornes électriques, arrêt de bus proche...)	31
Anticiper et développer les modes actifs sur la commune de Mougins qui est un carrefour de plusieurs bassins de vie et d'emploi	31
Être vigilant pour que les nouveaux projets n'empirent pas la situation	28
Mettre en œuvre un dialogue et des partenariats entre les différents acteurs de la mobilité, en incluant les citoyens, avec par exemple un abonnement multi-réseaux	24
Mettre en place des voies partagées essentielles dans le développement des mobilités	23
Adapter les voies de circulation à la réalité du trafic notamment en prenant en compte la création de nouvelles infrastructures comme Open Sky	22
Créer des voies dédiées pour les bus	19
Trouver le bon positionnement de la sortie 43	19
Ne pas concentrer les nuisances sur un seul secteur	16
Promouvoir des espaces de co-working accessibles en transports en commun pour apporter une plus-value au télétravail et pour réduire le trafic	16
Conserver sur chaque quartier, et prévoir dans les projets de développement, la variété des usages (logement, services, commerces)	13
Optimiser l'utilisation et la création des parkings (utilisation des parkings privés, parkings en dehors des zones en tension, desservis par des navettes)	11



5. Les suites

LES SUITES

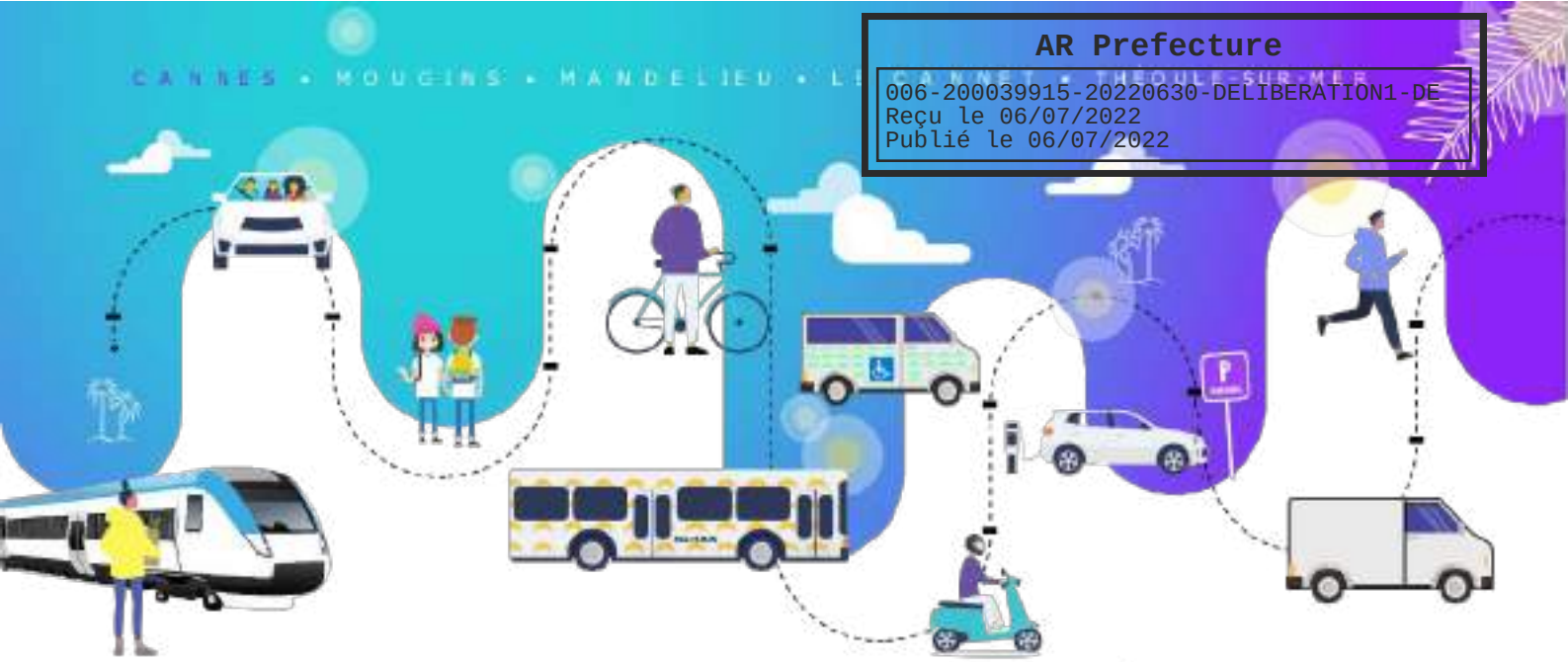
Dates	Étapes
Sous 2 semaines	• Envoi de la synthèse des contributions d'atelier aux participants
1ère quinzaine de mai	• Enquête digitale sur les propositions d'actions
3 Juin 2021	• Réunion publique de partage du Projet de Mobilité



MERCI POUR VOTRE ATTENTION

CANNES PAYS DE LÉRINS

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

Cannes
Atelier N°3 – Propositions d'actions pour améliorer les déplacements

Note de Synthèse

07 avril 2021

CANNES PAYS DE LÉRINS

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

SOMMAIRE

1 DISPOSITIF DE CO-CONSTRUCTION DU PLAN DE MOBILITES 3

2 DEROULEMENT DE L'ATELIER N°3 : PROPOSITIONS D'ACTIONS POUR AMELIORER LES DEPLACEMENTS 4

3 SYNTHESE DES ECHANGES EN PLENIERE 4

4 SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS EN SOUS-GROUPES 4

4.1 ACTIONS POUR DEVELOPPER LES MODES ACTIFS 5
4.2 ACTIONS POUR INCITER A L'UTILISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN 6
4.3 ACTIONS POUR ACCOMPAGNER LA PIETONISATION DU CENTRE-VILLE 7
4.4 ACTIONS POUR EDUQUER AU VIVRE-ENSEMBLE EN VUE DE SECURISER LES DEPLACEMENTS 7
4.5 ACTIONS POUR FAVORISER LA DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN INTER-AGGLOMERATIONS 8
4.6 ACTIONS POUR REDUIRE LE NOMBRE DE VOITURES 8
4.7 ACTIONS POUR OPTIMISER L'UTILISATION DES PARKINGS EXISTANTS 8
4.8 ACTIONS POUR OPTIMISER L'UTILISATION DES PARKINGS EXISTANTS 9
4.9 ACTIONS POUR PREVOIR DE NOUVEAUX SYSTEMES DE LIVRAISON EN CENTRE-VILLE 10

5 LES SUITES DE L'ATELIER 10

6 LE MOT DE LA FIN 11

7 ANNEXES 12

7.1 ACTIONS POUR PREVOIR DE NOUVEAUX SYSTEMES DE LIVRAISON EN CENTRE-VILLE 12
7.1.1 Actions pour développer les modes actifs 12
7.1.2 Actions pour inciter les habitants à l'utilisation des transports en commun 13
7.1.3 Actions pour accompagner la piétonisation du centre-ville 14
7.1.4 Actions pour éduquer au vivre ensemble en vue de sécuriser les déplacements 15
7.1.5 Actions pour favoriser la desserte e transports en commun inter-agglomérations 16
7.1.6 Actions pour réduire le nombre de voitures 17
7.1.7 Actions pour développer l'intermodalité 18
7.1.8 Actions pour optimiser l'utilisation des parkings existants 19
7.1.9 Actions pour prévoir de nouveaux systèmes de livraisons en centre-ville 20
7.2 ACTIONS POUR PREVOIR DE NOUVEAUX SYSTEMES DE LIVRAISON EN CENTRE-VILLE 21

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

1 Dispositif de co-construction du Plan de Mobilités

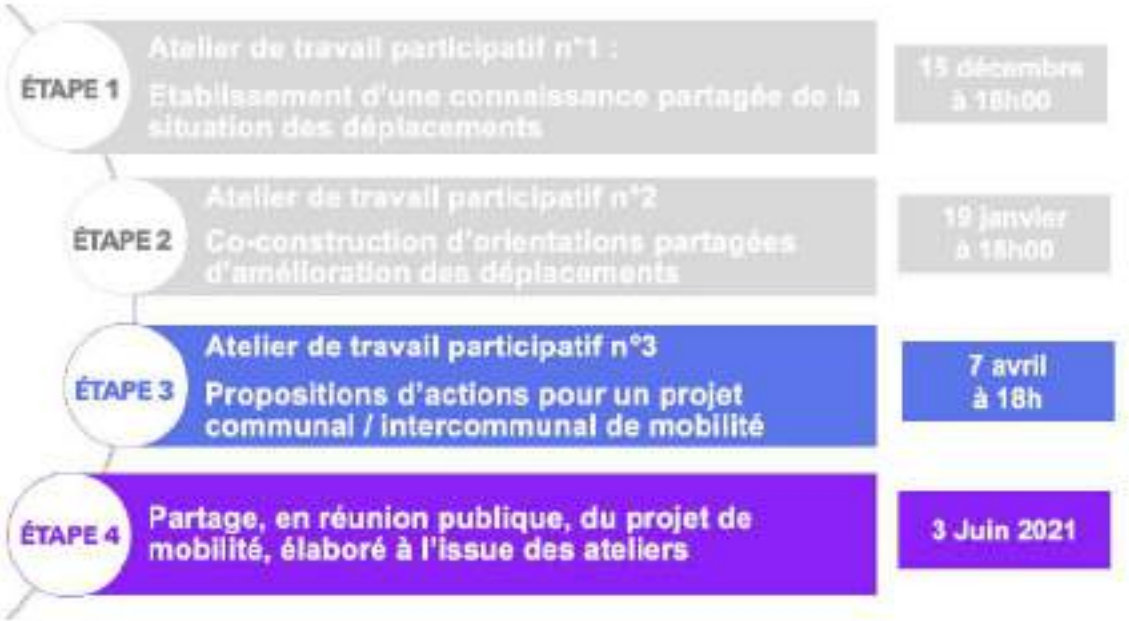
L'Agglomération Cannes Lérins, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, a engagé l'élaboration de son Plan de Mobilité qui définit la politique globale du territoire en matière de transports et de déplacements pour les 10 prochaines années.

L'Agglomération Cannes Lérins a souhaité que ce Plan de Mobilité (PDM) fasse l'objet d'une véritable démarche partenariale qui associe les habitants, entreprises et associations des 5 communes pour construire un projet cohérent, au service du territoire.

Cette démarche de co-construction a vocation à définir, au sein de chaque commune, des plans communaux de mobilité, à conjuguer ces plans entre eux pour aboutir à un Projet de Mobilité de la CACPL cohérent, efficace et qui fasse sens pour le territoire.

Elle se décline en 4 étapes : 3 ateliers participatifs organisés dans chaque commune, suivis d'une réunion publique à l'échelle du territoire.

Sur Cannes, le dispositif est le suivant :



AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

2 Déroulement de l'atelier N°3 : Propositions d'actions pour améliorer les déplacements

Le troisième atelier cannois s'est déroulé le 7 avril 2021, de 18h à 21h, en distanciel.

18 personnes (hors équipe CACPL et Nicaya Conseil) ont participé à cet atelier dont l'objectif était de partager les orientations définies lors du deuxième atelier et enrichies par l'enquête digitale et d'établir des propositions d'actions pour améliorer les déplacements sur Cannes.

Après la présentation des intervenants et le rappel des consignes de réunion à distance, l'atelier s'est déroulé en 5 temps :

- Présentation des objectifs de l'atelier N°3 par Laurence Gontard, du cabinet Nicaya Conseil
- Partage des orientations du 2ème atelier
- Travail en sous-groupes pour identifier puis hiérarchiser des propositions collectives d'actions pour améliorer les mobilités sur Cannes sur la base des orientations établies lors du 2ème atelier
- Suites de l'atelier et mot de la fin.

3 Synthèse des échanges en plénière

Les participants ont posé des questions sur :

- L'organisation du travail en sous-groupes
  - Nicaya Conseil indique que, dans les sous-groupes, chacun peut intervenir pour proposer des actions quand il le souhaite.
- La possibilité de participer à l'atelier sans habiter à Cannes
  - Nicaya Conseil indique qu'à partir du moment où l'on se rend à Cannes fréquemment, il est tout à fait possible de participer à cet atelier et de contribuer.

4 Synthèse des contributions en sous-groupes

Après la séquence de présentation en plénière, les participants ont été invités à travailler en sous-groupes pour formuler leurs propositions d'actions sur 2 ou 3 orientations.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

L'ensemble des actions proposées par les sous-groupes a ensuite été partagé et enrichi en plénière.
Puis les participants ont été invités à indiquer les 3 propositions d'actions leur paraissant prioritaires.
Le détail des contributions priorisées par les participants à l'issue de l'atelier est proposé en annexe à la présente note de synthèse.

4.1 Actions pour développer les modes actifs

Pour les participants, le développement des modes actifs passe d'abord par le fait de **sécuriser,** pour tous les publics, **la pratique du vélo et de la marche à pied**. Pour ce faire, les participants ont proposé de mettre en œuvre **des réseaux cyclables et piétons** :

- **Continus,** en poursuivant la réalisation de l'Euro Vélo 8 à La Bocca, en étendant les pistes cyclables depuis le bord de mer vers l'intérieur de la ville, en créant des trottoirs là où il n'y en a pas, comme sur le boulevard de la Croix des Gardes ou en piétonnisant, sauf pour les transports en commun, certaines zones ponctuellement (boulevards Jean Hibert et du Midi) ou de manière définitive (rue Clémenceau) ;
- **Bien identifiés et régulés,** par exemple en privilégiant les pistes aux bandes cyclables, en créant des zones à 20 km/h, en particulier sur les routes transversales, en renforçant les marquages au sol et la signalétique (par exemples pour connaitre les sens de circulation sur la rue d'Antibes, pour indiquer la zone de rencontre à Cannes La Bocca, pour indiquer que les deux-roues peuvent doubler par la gauche sur le boulevard Carnot), en réduisant les temps d'attente des traversées piétonnes (au niveau du pont Carnot et du franchissement de la voie rapide) ;
- **Élargis** pour les personnes à mobilité réduite ou pour la pratique conjointe, notamment sur le bord de mer, de la course à pied et de la promenade. Cet élargissement serait rendu possible par la suppression des places de stationnement sur le boulevard du Midi et la Croisette.

Concernant le développement du vélo, les participants ont par ailleurs considéré qu'il passe par le fait d'en **rendre la pratique plus accessible et plus performante.** Ils ont donc proposé de :

- Développer une **offre de location de vélos ou vélos électriques en libre-service ou en location/abonnement longue durée**, comprenant des vélos cargos ou vélos pliables ;
- **Mettre en œuvre des aménagements de voirie** tels que les voies bus accessibles aux vélos, le contre sens cyclable, les sas vélos et cédez-le-passage aux feux tricolores ou encore les ronds-points hollandais ;

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- **Réaliser des équipements** comme l'installation d'abris fermés
- Développer une **« culture du vélo »** en organisant des ateliers d'initiation à la pratique et au bon usage du vélo ou des fêtes du vélo.

Pour rendre la marche à pied plus attractive, les participants ont proposé de la rendre **plus confortable**, en prévoyant d'avantage d'**ombrages**, en créant des **espaces de convivialité et de liberté**, notamment sur le bord de mer, avec des bancs, des fontaines, des fruits et légumes en « libre-cueillette » (sur le modèle des Incroyables comestibles), voire des skate parks.

4.2 Actions pour inciter à l'utilisation des transports en commun

Pour les participants, le renforcement de l'utilisation des transports en commun repose d'abord sur **la densification du réseau, en termes de fréquence et de couverture géographique**. Ainsi, les participants ont proposé de :

- développer les petites navettes urbaines à la fréquence élevée, aux arrêts nombreux (sur le modèle de la navette gratuite Bocca-Cabana) ;
- augmenter les liaisons intercommunales et interagglomérations ;
- permettre l'accès en 15 minutes aux différentes zones d'activité et de loisirs de la ville ;
- améliorer la desserte est-ouest le long du littoral, jusqu'à la plage du Midi ;
- proposer des liaisons régulières vers les stations de sport d'hiver (à l'image de ce que propose Envibus) et les parcs naturels régionaux (comme l'Estérel ou La Valmasque).

Les participants ont considéré l'amélioration de la **lisibilité des horaires de passage, des temps de parcours en bus et des lignes et des arrêts à la demande** comme le second facteur d'incitation à leur utilisation. Cette meilleure visibilité pourrait, selon eux, être obtenue grâce à :

- la mise en avant de l'application PalmBus,
- l'installation de panneaux indiquant les temps de parcours
- la synchronisation des coloris des véhicules, poteaux d'arrêts et signalétique au sol pour la navette City Palm

Ils ont enfin proposé de :

- adapter la **tarification des transports en commun** aux revenus des usagers, voire proposer la **gratuité,** ponctuelle ou sur certaines lignes
- créer une **journée cannoise du transport en commun**, lors de laquelle ceux-ci seraient gratuits,
- faciliter **l'accès des bus aux personnes malvoyantes**, en équipant les véhicules d'annonces sonores
- **renforcer les contrôles** pour que les automobilistes ne bloquent pas les bus.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

4.3 Actions pour accompagner la piétonisation du centre-ville

Outre le développement du réseau de transports en commun évoqué précédemment, les participants ont estimé qu'il serait opportun, pour accompagner la piétonisation du centre-ville, de proposer des **services adaptés aux personnes «chargées »** , tels que la livraison, par porteur, de ses achats dans le parking de stationnement le plus proche ou à son véhicule, ou la distribution, avec caution, de petits caddies pliables.

Ils ont également proposé de **bien répartir les parkings de périphérie,** connectés au centre-ville par une navette.

4.4 Actions pour éduquer au vivre-ensemble en vue de sécuriser les déplacements

Pour les participants, **l'éducation au vivre-ensemble passe d'abord par des actions de formation et de sensibilisation** adaptées à chacun des publics usagers des voiries (enfants, personnes âgées,…) et impliquant les associations de cyclistes, telles que :

- des sessions de mise à niveau du code de la route ;
- des campagnes d'affichage et sur les réseaux sociaux (à l'image de ce qui est fait contre les incivilités)
- des jeux-concours pour faire connaître les modifications du code de la route ;
- des actions d'initiation aux premiers secours dans les écoles ;
- des sondages pour améliorer la connaissance de la pratique du vélo ;
- des formations auprès de la police municipale sur les incidents dont sont victimes les pétions, cyclistes…
- des informations sur les règles d'usage lors de l'achat de trottinette
- des panneaux d'affichage ou des hauts-parleurs pour sensibiliser aux bons comportements.

Pour sécuriser les déplacements, les participants ont considéré qu'il était nécessaire de :

- **rendre le partage de la route plus lisible et visible en améliorant la signalisation** (zones de rencontre, pistes cyclables, priorités à droite…)
- **mettre en œuvre des dispositifs visant à ralentir les circulations** (feux sur les pistes cyclables, ralentisseurs sur certaines rues transversales, bridage de la vitesse des skates et trottinettes)
  faire respecter la réglementation, notamment vis-à-vis des piétons, **en accentuant la surveillance et la verbalisation** (renforcement de la police de

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

proximité, interdiction aux vélos de circuler sur la Croisette, ailleurs que sur la nouvelle piste cyclable ; limitation de la vitesse des cyclistes sur cette piste).

4.5 Actions pour favoriser la desserte en transports en commun inter-agglomérations

Pour les participants, une meilleure desserte en transports communs inter-agglomération repose sur :

- **la réduction des temps de parcours et la densification des dessertes**, vers Sophia-Antipolis, mais également vers les communes de la CAPG, voire au-delà vers Nice et Monaco
- la mise en œuvre d'un **abonnement ou d'un titre de transport unique** ou la valorisation du titre et de l'abonnement Zou,
- le **développement des navettes maritimes** à coût réduit toute l'année pour desservir le littoral
- **l'amélioration de la lisibilité de l'offre** de transport,
- la mise en œuvre d'une **offre touristique** ,
- l'installation de **racks à vélos** sur les bus inter-agglomérations.

4.6 Actions pour réduire le nombre de voitures

Outre le **développement des modes actifs et des transports en commun**, présentés précédemment et considérés comme le premier vecteur de réduction du nombre de voitures, les participants ont proposé de :

- Mettre en place des **panneaux dynamiques modifiant les sens de circulation** de certaines voies à certaines heures ;
- **Requalifier la voie rapide** en voirie urbaine à vitesse limitée avec voie bus dédiée, ou avec deux voies sur quatre surélevées ;
- Créer un **carrefour hollandais** en lieu et place du carrefour Carnot / voie rapide ;
- **Créer un péage urbain** pour accéder au centre-ville (hors riverains) ;
- **Faciliter la circulation et le stationnement des deux roues motorisées ;**
- **Créer,** lorsque cela est possible, **des voies réservées au covoiturage** ;
- Mettre en place des **zones à faible émission.**

4.7 Actions pour optimiser l'utilisation des parkings existants

Pour les participants, le développement de l'intermodalité repose d'abord sur lla **création de parkings-relais** aux entrées de ville (Mouret Rouge, Bocca Cabana,

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Tourrades, fourrière), desservis par des transports en commun ou des deux roues, dotés de parkings vélos et ouverts la nuit. Ces parkings seraient de nature à permettre de **réduire l'offre de stationnement sur le littoral** (hors offre PMR).

Les participants ont considéré que le développement de l'intermodalité passait également par **l'amélioration des correspondances** entre les trains et les bus en gares et les bus et les avions vers et depuis Paris (matin et soir).

Le développement de **l'intermodalité au niveau de la future gare de La Bocca** a aussi été mis en avant, avec une bonne desserte par le réseau PalmBus et un cheminement en mode actif depuis la gare du Bosquet.

Enfin, les participants ont mis en avant la nécessité de :

- Mettre en œuvre un **ticket unique multimodal**, avec une continuité sur 2 à 3h
- Pouvoir **transporter son vélo** dans les bus, les trains et en gares
- **Réparer les écrans en gare de Cannes** et déplacer le grand écran Place Bernard Cornut-Gentille.

4.8 Actions pour optimiser l'utilisation des parkings existants

Pour les participants, l'optimisation de l'utilisation des parkings existants passe d'abord par la mise en œuvre de **nouvelles tarifications** : pour les habitants du quartier, sur certains créneaux horaires, selon les différents besoins (actifs, habitants, touristes…) et aisément identifiables (grâce à un code couleur par exemple).

Le second axe d'optimisation identifié est l'amélioration de la **signalisation des parkings existants, avec indication du nombre de places disponibles** et orientation des automobilistes vers les parkings peu utilisés (boulevard du Rivage) ou les micro-parkings (La Bocca). La mise en place d'une **application mobile ou web** permettrait de connaitre le nombre de places disponibles et éventuellement de pouvoir réserver sa place.

Le troisième axe d'optimisation identifié par les participants porte sur le **développement d'équipements et de services** tels que :

- **Des places sécurisées pour les vélos, deux-roues motorisées et trottinettes ;**
- **Des places avec recharge** pour les voitures et vélos électriques ;
- **Des écrans TFT** dans les parkings pour informer sur les horaires des bus ;
- **Une application numérique** permettant de mettre en relation des propriétaires de places particulières et des personnes en recherche d'un stationnement.

Enfin, les participants ont proposé de **réduire les places de stationnement en surface** le long des voiries dès lors que des parkings existent à proximité.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

4.9 Actions pour prévoir de nouveaux systèmes de livraison en centre-ville

Pour les participants, le renouveau des systèmes de livraisons en centre-ville repose d'abord sur l'utilisation de **modes de livraison propres**, tels que les livraisons en **vélos** et **vélos cargos et en véhicules électriques**.

Pour **éviter que les camions ne circulent en centre-ville**, les participants ont proposé de :

- **Augmenter le nombre de points relais ;**
- **Utiliser les vignettes crit'air lors des pics de pollutions** ;
- **Créer des zones de rencontres livreurs / commerçants ;**
- **Créer une plateforme logistique** (par exemple à Cannes La Bocca) permettant d'organiser les livraisons rues par rue et éventuellement de stocker les marchandises des commerces disposant de peu d'espace.

La création de ces plateformes ou zones de rencontres nécessiterait, pour les participants :

- Une **identification de la volumétrie des colis de livraison**,
- Une **mobilisation des commerçants et des transporteurs**.

Les participants ont par ailleurs considéré qu'il était nécessaire d'optimiser les espaces dédiés à la livraison. Ils ont donc proposé de :

- Prévoir davantage de stationnement pour les livraisons ;
- Inciter le public à respecter les emplacements réservés aux livraisons ;
- Revoir les horaires des livraisons.

5 Les suites de l'atelier

- La présente synthèse est adressée aux participants mi-avril 2021.
- La réunion publique de partage du projet de mobilité aura lieu le 3 juin 2021.
- Les participants seront informés des modalités de déroulement de la réunion publique deux semaines avant.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

6 Le mot de la fin

Au terme de l'atelier, Nicaya Conseil a demandé aux participants un mot d'appréciation sur l'atelier. Les contributions des participants ont été les suivantes :

- Intéressant
- Enrichissant (X2)
- Partage
- Riche
- Constructif
- Espoir
- Très intéressant
- Riche de propositions
- Trop court
- Merci pour l'organisation de cet atelier

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

7 Annexes

7.1 Actions pour prévoir de nouveaux systèmes de livraison en centre-ville

Les contributions des sous-groupes de travail ont été consignées en séance. Elles sont retranscrites littéralement ci-dessous pour chacune des 9 orientations abordées. Le résultat de la priorisation des contributions par les participants est proposé dans la colonne de droite (nombre de suffrages recueillis).

7.1.1 Actions pour développer les modes actifs

Réaliser un réseau cyclable en continu (pas d'arrêt des pistes)	6
Développer une offre de vélos électriques en libre-service (Entreprise Zoov, système de rangement)	4
Réaliser des cheminements piétons en continu et praticables avec une poussette / fauteuil électrique	4
Abris fermés (idem parking relai de Mandelieu)	3
Elargir les trottoirs en bord de mer (Trottoir du bord de mer entre Cannes et Mandelieu trop étroit pour permettre la course à pied et la marche), à la place des stationnements	3
Cédez-le-passage cyclistes aux feux	3
Rappeler aux cyclistes sportifs (marquage au sol, passages piétons sur les pistes cyclables, panneaux) que les piétons sont prioritaires	3
Développer des ateliers d'initiation à la pratique et au bon usage du vélo	3
Créer des pistes cyclables depuis la Croisette / bord de mer vers la desserte des quartiers	2
Réaliser l'EuroVélo 8 dans le cadre de la requalification urbaine du secteur Bocca Cabana	2
Mettre en œuvre le double sens cyclable et faire les aménagements en conséquence si besoin	2
Sécuriser les pistes cyclables existantes	2

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Traitement des ronds-points pour les vélos (cf ronds-points hollandais)	2
Installer des bancs plus nombreux sur le bord de mer (cf square Mistral)	2
Supprimer des places de stationnement sur la Croisette / bvd du Midi	2
Prévoir des aménagements ou autres dispositifs qui permettent de bien identifier les différentes zones (trottoirs / pistes cyclables)	1
Sas vélos aux feux pour pouvoir se mettre devant	1
Privilégier les pistes cyclables aux bandes cyclables (cf bvd du Midi)	1
Prévoir de l'ombrage pour les piétons	1
Créer des espaces de convivialité (fontaine, ombre)	1
Créer des trottoirs sur la Croix des Gardes (bvd des impôts vers la Croix des Gardes)	
Mettre des zones 20 km/h	
Organiser des fêtes du vélo	
Incroyables comestibles (végétation, alimentation en cueillette libre)	

7.1.2 Actions pour inciter les habitants à l'utilisation des transports en commun

Augmenter le nombre de navettes (sur le modèle de la navette Bocca-Cabana : gratuité) du réseau Palm Bus pour inciter à prendre les transports en commun avec des arrêts fréquents (disposition des emplacements « intelligents »)	13
Développer le réseau et la fréquence de petites navettes urbaines.	12
Augmenter les relations intercommunales (même interagglo)	6
Augmenter les fréquences des lignes de TC quitte a moduler la taille des autobus. Des fréquences à 1h sur certaines lignes. Une amélioration qui dépend des priorités budgétaires.	5
Un travail sur la lisibilité des horaires de passages ; améliorer la communication sur l'information existante : Application Palmbus permet l'information horaires et notification incidents mais manque de lisibilité (dans les bus information sur le E Ticket). Sur les lignes A, 1 et 2, un SAEIV permet d'avoir une information en temps réel fiable aux arrêts et dans les bus. Un besoin de maintenance de ces écrans.	5
Travailler sur la desserte Bus Est-Ouest le long du littoral jusqu'à la plage du Midi.	4

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Proposer une liaison en transport en commun vers les stations de sport d'hiver les plus proches à-> Envibus offre une offre un AR par jour au tarif du réseau.	4
Travailler sur la trame viaire en la contraignant en faveur TC et modes doux (exemple ville Gand en Belgique) ->àUn travail sur la ville du quart d'heure sur l'accessibilité TC des différentes zones de la ville (activités / loisirs). Des panneaux indiquent les temps VP il faut également développer les informations sur les autres modes pour les favoriser.	3
Créer une journée cannoise du transport en commun du réseau et communication	3
Équiper tous les bus d'annonces sonores pour les personnes malvoyantes	2
Créer des espaces de liberté (skate park et autres)	2
Meilleure identification des lignes et arrêt à la demande existants : synchronisation entre coloris des véhicules, poteaux d'arrêt, signalétique au sol	2
Proposer un service de bus régulier des parcs naturels régionaux (Estérel, Valmasque)	1
Mettre en œuvre un contrôle renforcé du respect des règles de priorité afin d'éviter que les bus ne soient bloqués dans le trafic	1

7.1.3 Actions pour accompagner la piétonisation du centre-ville

Élargir les trottoirs pour une meilleure circulation piétonne, fauteuil, déambulateur…	12
Généralisation hebdomadaire de la piétonisation du bd Jean Hibert, l'intégralité du boulevard du midi jusqu'au rond-point du bd Romano	8
Avoir la possibilité de se faire livrer ses achats dans le parking de stationnement en périphérie de la zone de piétonisation	4
Proposer sous la forme de cautions de mettre à disposition des petits caddies pliables dans les points de distribution de Cannes parking	4
Bonne répartition des parkings de périphérie et une navette qui permette d'y accéder	3
Proposer un service de porteur (emplois jeunes, étudiants, robots) jusqu'au véhicule, aide au handicap	1
Mettre des flèches sur les passages piétons afin de connaître les sens de circulation des voies (ex rue d'Antibes)	1

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

7.1.4 Actions pour éduquer au vivre ensemble en vue de sécuriser les déplacements

Pouvoir sanctionner les manquements de respect envers les piétons par exemple à l'instar de ce qui a été fait pour les incivilités	5
Proposer des formations de mise à niveau pour le code de la route	4
Améliorer la traversée piétonne au niveau du Pont Carnot et du franchissement de la voie rapide (beaucoup de temps d'attente)	3
Prendre en compte l'avis des associations de cyclistes sur le territoire pour partager leurs connaissances	3
Mettre en place une campagne de communication sur les réseaux sociaux sur l'éducation aux règles du vivre-ensemble comme celle sur les incivilités	3
Trouver un moyen ludique (jeux concours…) pour faire connaître les modifications du code de la route comme les zones de rencontre, cédez le passage aux feux, double sens cyclable par exemple qui concernent aussi bien les vélos que les piétons et qui ne sont pas forcément connues du public	2
Mettre en œuvre davantage de visibilité sur les signalisations : limitation de vitesse, pistes cyclables, enfants peuvent faire du vélo en dehors des pistes cyclables	2
Améliorer l'affichage de la zone de rencontre à Cannes La Bocca notamment le dallage au sol	2
Interdire aux vélos de circuler sur la Croisette et emprunter la nouvelle piste cyclable	2
Imaginer des actions avec les écoles à destination des enfants pour les familiariser avec cette thématique, apprendre la position latérale de sécurité, les premiers secours (diplôme d'aide à l'autre)	2
Mettre en place des outils de communication adaptés à différents publics pour sensibiliser sur cette thématique	2
Mettre en place un sondage pour améliorer la connaissance de la pratique du vélo sur le territoire (nombre de personnes, tranche d'âge, fréquence d'utilisation, type d'utilisation loisir/travail et même au-delà de la ville de Cannes)	2
Former la police municipale aux incidents dont sont victimes les piétons, cyclistes...	2
Passer les rues transversales à 20km/h avec un radar de contrôle de la vitesse	2
Mettre en place une campagne d'affichage comme celle mise en place par la ville sur les incivilités	1

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Rendre davantage visible que les deux roues peuvent doubler à gauche dans la bande bleue sur le Boulevard Carnot (bande bleue aujourd'hui pas très visible) : Manque de visibilité de cette bande bleue, trop étroite	1
Améliorer la signalisation pour les priorités à droites à certains endroits, manque de sûreté sur l'existence de priorités à droite	1
Mettre en place des caniveaux pour les chiens qui ne sont pas présents dans l'aménagements des nouveaux trottoirs (notamment pour les piétons)	1
Faire respecter la limitation de vitesse sur la piste cyclable de la Croisette	1
Imaginer des actions avec des personnes plus âgées, seniors (changement de direction, traversée…)	1
Coupler la vidéo-surveillance avec un haut-parleur pour délivrer un message comme « ne jetez pas de papier », utiliser l'éducation aux déplacements et la surveillance avant la sanction	1
Informer sur les différentes règles quand on achète une trottinette par exemple ou informer via la campagne d'affichage	1
Mettre en place des feux sur les pistes cyclables pour ralentir certains cyclistes (modèle : Villeneuve Loubet)	1
Mettre en place davantage de police de proximité pour faire de l'éducation, de la prévention sur cette thématique	1
Mettre en place des panneaux d'affichage pour sensibiliser sur les comportements (bonhomme en cas de dépassement de la voiture)	1
Installer un ou des ralentisseurs sur certaines rues transversales afin de réduire la vitesse de certaines motos	1
Régler la dangerosité des skates qui ne respectent pas toujours les piétons	

7.1.5 Actions pour favoriser la desserte e transports en commun inter-agglomérations

Synchroniser les horaires entre les bus au départ des gares et les trains	5
Mise en œuvre d'un ticket unique qui pourrait être utilisé dans le bus, le train, le bateau avec une continuité de 2h ou 3h pour les correspondances intermodales	5
Améliorer les correspondances pour pouvoir prendre le premier avion à Nice (pas de correspondance bus, tram...) et également pour le dernier avion en provenance de Paris, impossible de rentrer sur Cannes en transport en commun	4
Réduire le temps de trajet entre Cannes et Sophia-Antipolis, impossible à l'heure actuelle d'utiliser les transports en commun pour aller travailler sur Sophia-Antipolis	4

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Penser la future traversée entre la gare du Bosquet et la future gare TER de Cannes La Bocca (pas de piste cyclable, parking vélo, deux roues…)	4
Mettre en place des bus en direction des stations de ski (aujourd'hui il faut se rendre à Grasse puis prendre le bus), trop de voitures au détriment des bus dans les stations de ski comme Gréolières et Auron (aujourd'hui la CASA a mis en place des navettes vers les stations de ski au départ du Pôle d'Echange pour 1,50)	4
Améliorer les horaires de desserte notamment pour l'arrivée et le dernier départ de l'aéroport de Nice, obligation de prendre un taxi	3
Développer les navettes maritimes avec un coût réduit pour desservir le littoral (Théoule, Mandelieu, Antibes, Golfe Juan) au même tarif que le bus et le train avec un abonnement unique pas uniquement l'été mais toute l'année	3
Mettre en œuvre une gratuité hyper-locale	3
Faire la promotion du produit Zou pour le transport entre les différentes zones du département des Alpes-Maritimes, réduction du tarif pour cet abonnement	3
Solutionner les problèmes de transport de vélos que ce soit dans le bus ou dans les gares et les trains	2
Améliorer la lisibilité de l'offre de transport	2
Mettre en place un abonnement unique pour faciliter la mobilité	1
Amplifier la desserte dans un sens « mégalopole » vers Nice, Monaco	1
Mise en place d'un abonnement métropolitain	1
Favoriser et pérenniser les navettes de centre-ville (navette du Suquet prix 1,50 qui pourrait être à un prix unique la journée comme la City Palm qui est à 0,75 centimes la journée)	1
Réduire les temps de trajet en mettant en œuvre une intermodalité entre la CAPG, la CACPL et la CASA	1
Proposer une offre touristique	1
Mettre en place des racks à vélos sur les bus inter-agglo pour faire les trajets trop longs à vélo en bus	

7.1.6 Actions pour réduire le nombre de voitures

Développer les pistes cyclables, rendre systématique le contre sens cyclable, aménager les voies bus pour les rendre accessibles aux vélos	6
Piétonisation de certaines zones exceptées pour les transports en commun : (ex : fermer la rue Clémenceau aux voitures)	6
Panneau dynamique sur les heures modifiant les sens de circulation de certaines voies	5

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Requalifier la voie rapide (axe Est-Ouest au-dessus de la voie ferrée) en voierie urbaine à vitesse limitée à 30 km/h et voie bus dédiée	4
Gratuité des transports en commun	4
Réétudier le carrefour du bd Carnot/voie rapide en créant un rond-point ou carrefour Hollandais pour plus de fluidité (saturation routière)	4
Créer un péage urbain pour l'accès à une partie du centre-ville selon le type de véhicules (excepté les riverains), vignettes sur les véhicules	3
Développer une véritable offre de vélos et vélos électriques en libre-service ou en location/abonnement longue durée dont certains vélos-cargots ou vélos pliables	3
Gratuité des transports en commun ponctuellement ou sur certaines lignes : privilégier une tarification adaptée aux revenus des usagers	2
Favoriser la mobilité des 2 roues motorisées : prévoir une largeur de voie suffisante pour ne pas rester dans les embouteillages	2
Signalisation et augmentation du nombre de parkings des 2 roues motorisées et non motorisées	2
Créer une voie réservée pour les voitures en covoiturage (sur les voies où cela semble possible)	2
Densifier les transports en commun sur les villes de l'agglomération les plus éloignés (vers Sophia, Mougins…) et des autres agglomérations à proximité pour augmenter les connexions de transports en commun	2
Mise en place de zones à faible émission	2
Proposer 2 voies rapides (Est/Ouest) surélevées les 4	1

7.1.7 Actions pour développer l'intermodalité

Développer des parkings relais aux abords de la ville, desservis par des transports en commun ou des 2 roues - En entrée de ville de Cannes peu de possibilités foncières une vraie question sur le où seront positionnés ces parkings (petit parking Mouret Rouge (lien avec une navette + offre estivale) / Bocca Cabana / Tourrades (existant). Bien cibler les différents endroits.	11
Les points d'intermodalités particulièrement en ville doivent être équipés de parkings vélos.	8
Micro-parkings : quartier de la Bocca : développer une information dynamique sur la disponibilité des places	6
Le site de la fourrière pourrait être stratégique pour développer un parking proche du littoral.	5

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Gare de la Bocca un pôle d'intermodalité important dans le futur. Bien desservi par le réseau Palmbus.	5
Profiter du développement des parkings en entrée de ville pour limiter / voire interdire l'offre de stationnement (uniquement PMR) sur le littoral. Attention aux difficultés d'accès aux familles chargées.	3
Développer une intermodalité vers les Tourrades avec une offre de navette rapide en profitant du TCSP.	3
Sur le quai central du PEM Gare le grand écran est inopérant depuis plusieurs mois, le besoin de le réparer ainsi que les écrans du réseau Palm Bus sur les quais. Déplacer cet écran sur la Place Jean Cornu Gentil. (Sur la gare routière)	3
Réfléchir sur ces parkings « relais » aux usages nocturnes.	2
Profiter du complexe Bastide rouge pour travailler sur une meilleure signalisation des parkings -> Avoir un relai de l'information sur les prochains bus (écran TFT) directement dans le parking.	1
Orienter les futurs usagers du complexe cinématographique vers le parking Coubertin (situé à 50m).	1
Développer l'usage du parking situé boulevard du Rivage (desservi par la navette gratuite) qui n'est pas encore assez utilisé.	

7.1.8 Actions pour optimiser l'utilisation des parkings existants

Créer des places sécurisées pour les vélos, trottinettes	10
Réduire les places de stationnement en surface quand il y a parking en ouvrage à proximité	5
Connecter le nombre de places disponibles à une application smartphone / web pour savoir où il est possible de se garer	5
Proposer une tarification annuelle préférentielle pour les habitants de chaque quartier	4
Adapter les tarifs aux besoins (actifs, habitants…)	4
Dépasser le cadre des communautés d'agglomération dans le cadre du Pôle Cap Azur, titre unique pour toute la partie ouest du département	4
Prévoir des tarifs préférentiels à certains moments pour que les gens puissent aller faire leurs courses	3
Rendre les parkings moins chers et accessibles	2
Proposer une tarification de 19h-7h préférentielle pour les habitants	2
Proposer une tarification de 7h à 19h pour les actifs	2
Prévoir des places avec recharges pour les voitures et vélos électriques	2

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Plate-forme pour mise à disposition de places libres particulières pour les personnes en ayant besoin à Mutualisation	2
Créer des places pour les 2 roues motorisées	1
Lisibilité des tarifs des parkings (parking ville, code couleur)	1
Possibilité de réserver des places de parking	1

7.1.9 Actions pour prévoir de nouveaux systèmes de livraisons en centre-ville

Favoriser la livraison à vélo en centre-ville (exemple : Strasbourg, Paris qui font du déménagement tout comme de la livraison)	9
Augmenter les points relais en ville, également pour les colis postaux.	6
Eviter que les camions entrent en centre-ville	5
Créer une zone de rencontre livreurs / commerces à Cannes	4
Limiter les accès à l'hyper-centre aux véhicules propres (vélos, livraison électrique)	3
Mise en place des vélos-cargos pour livrer les magasins	3
Plateforme du côté de Cannes-La Bocca pour desservir l'intercommunalité et/ou dans le centre Cannes	3
Identification la volumétrie des colis de livraison	3
Prévoir davantage de stationnements pour les livraisons	2
Inciter le public à respecter les emplacements réservés aux livraisons	2
Utiliser le dispositif des vignettes crit'air pour limiter la circulation en hyper-centre lors des pics de pollution	2
Prévoir davantage de stationnements pour les livraisons	2
Centraliser à l'entrée de la ville les marchandises (plateforme logistique) pour des livraisons rue par rue	2
Mobiliser les commerçants et les transporteurs	2
Les livraisons sur la croisette l'interdisent au cannois durant la période des festivals des solutions.	
Prévoir davantage de stationnements pour les livraisons	
Mettre en place des partenariats pour accompagner les aides à la mobilité et favoriser le commerce en centre-ville	

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Réserver des créneaux précis de livraison ou lors des déménagements	
La centralisation en entrée de ville serait également un lieu de stockage pour les commerces disposant de peu d'espace	
Partenariats avec les entreprises pour la création et l'implantation des points relais	

7.2 Actions pour prévoir de nouveaux systèmes de livraison en centre-ville

- Benjamin CHANEL
- Xavier COROMINES
- Jean-Pierre LORGNET
- Jean-Paul BELFIS
- Anne PEDERSEN
- Catherine COUREL
- Maxime DALMAR
- Anne-Marie LECOURT
- Christian FABRE
- Claire PARISOT
- Carole MEDRINAL
- Nour BRADAI
- Monique STOTZ
- Kathleen DOMANGE
- Carine CHEDDI
- Martine JAMET
- Gérard Philippe SELLES
- Clément YVINEC

Pour l'Agglomération Cannes Pays de Lérins

- Frédéric MARANDON
- Fanny BRUTUILLE
- Roger BARRESI
- Hélène ROY

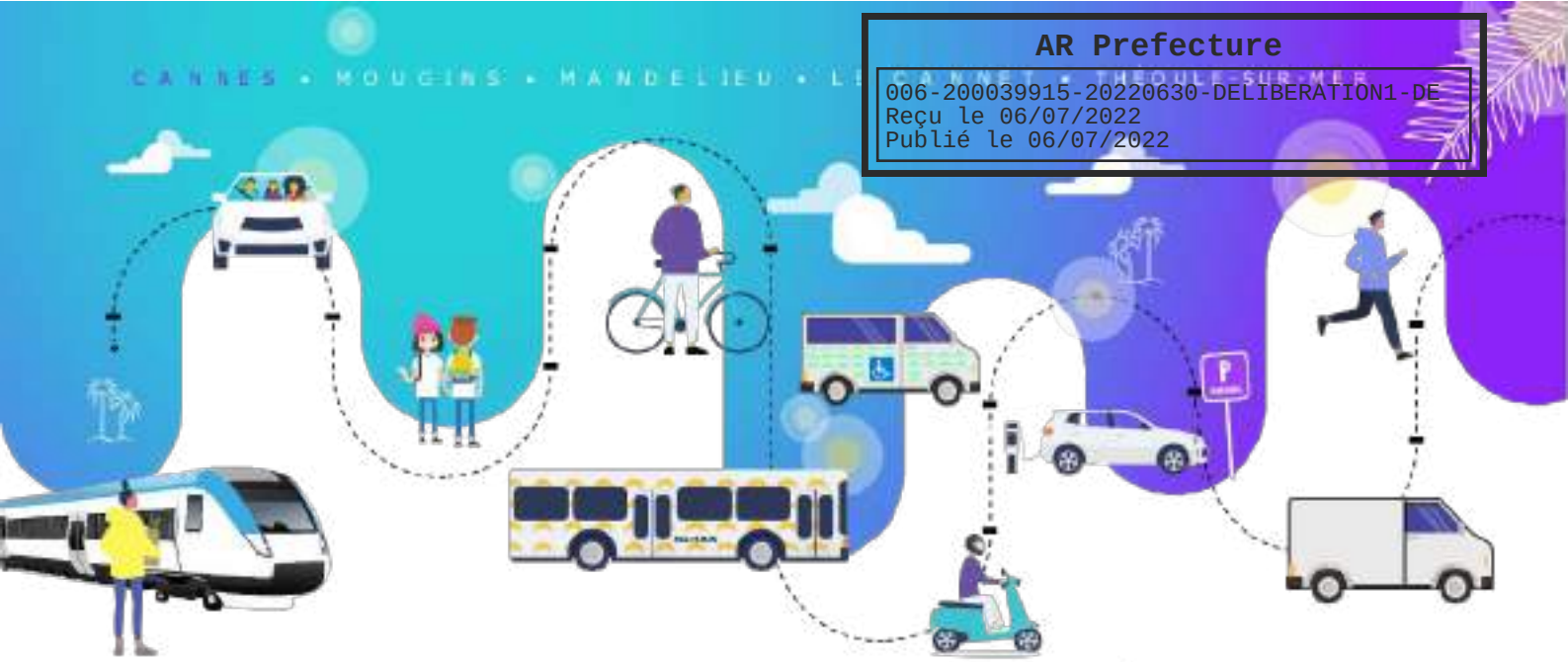
Pour Nicaya Conseil :

- Laurence GONTARD
- Elise RIBARDIERE
- Pauline SABOURAUD
- Blandine PERICHON

Pour INGEROP :

- Lauriane BEAUVISAGE
- Nathalie PERIGAULT

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

Mandelieu-La Napoule
Atelier N°3 – Propositions d'actions pour améliorer les déplacements

Note de Synthèse

08 avril 2021

CANNES PAYS DE LÉRINS

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

SOMMAIRE

1 DISPOSITIF DE CO-CONSTRUCTION DU PLAN DE MOBILITES 3

2 DEROULEMENT DE L'ATELIER N°3 : PROPOSITIONS D'ACTIONS POUR AMELIORER LES DEPLACEMENTS 4

3 SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS 4

4.1 ACTIONS POUR INTEGRER LA PROBLEMATIQUE DES DEPLACEMENTS AUX AMENAGEMENTS URBAINS 4
4.2 ACTIONS POUR DEVELOPPER LES MOBILITES DOUCES 5
4.3 ACTIONS POUR EDUQUER AU VIVRE-ENSEMBLE EN VUE DE SECURISER LES DEPLACEMENTS 6
4.4 ACTIONS POUR INCITER LES HABITANTS A UTILISER LES TRANSPORTS EN COMMUN 6
4.5 ACTIONS DEVELOPPER L'INTERMODALITE 7
4.6 ACTIONS POUR REFONDRE LE SYSTEME DE STATIONNEMENT 7
4.7 ACTIONS POUR FAIRE EVOLUER LES MODES DE LIVRAISON POUR LE DERNIER KILOMETRE 8

4 LES SUITES DE L'ATELIER 8

5 LE MOT DE LA FIN 8

6 ANNEXES 9

7.1 CONTRIBUTIONS 9
6.1.1 Actions pour intégrer la problématique des déplacements aux aménagements urbains 9
6.1.2 Actions pour développer les mobilités douces 10
6.1.3 Actions pour développer une culture du respect mutuel pour un meilleur partage de l'espace 11
6.1.4 Actions pour inciter les habitants à utiliser les transports en commun 12
6.1.5 Actions pour développer l'intermodalité 12
6.1.6 Actions pour refondre le système de stationnement 13
6.1.7 Actions pour faire évoluer les modes de livraison pour le dernier kilomètre 14
7.2 LISTE DES PARTICIPANTS 14

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

1 Dispositif de co-construction du Plan de Mobilités

L'Agglomération Cannes Lérins, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, a engagé l'élaboration de son Plan de Mobilité qui définit la politique globale du territoire en matière de transports et de déplacements pour les 10 prochaines années.

L'Agglomération Cannes Lérins a souhaité que ce Plan de Mobilité (PDM) fasse l'objet d'une véritable démarche partenariale qui associe les habitants, entreprises et associations des 5 communes pour construire un projet cohérent, au service du territoire.

Cette démarche de co-construction a vocation à définir, au sein de chaque commune, des plans communaux de mobilité, à conjuguer ces plans entre eux pour aboutir à un Projet de Mobilité de la CACPL cohérent, efficace et qui fasse sens pour le territoire.

Elle se décline en 4 étapes : 3 ateliers participatifs organisés dans chaque commune, suivis d'une réunion publique à l'échelle du territoire.

Sur Mandelieu-La Napoule, le dispositif est le suivant :



AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

2 Déroulement de l'atelier N°3 : Propositions d'actions pour améliorer les déplacements

Le troisième atelier mandolocien s'est déroulé le 8 avril 2021, de 18h à 20h, en distanciel.

8 personnes (hors équipe CACPL et Nicaya Conseil) ont participé à cet atelier dont l'objectif était de partager les orientations définies lors du deuxième atelier et enrichies par l'enquête digitale et d'établir des propositions d'actions pour améliorer les déplacements sur Mandelieu-La Napoule.

Après la présentation des intervenants et le rappel des consignes de réunion à distance, l'atelier s'est déroulé en 5 temps :

- Présentation des objectifs de l'atelier N°3 par Laurence Gontard, du cabinet Nicaya Conseil
- Partage des orientations du 2ème atelier
- Travail en plénière pour identifier puis hiérarchiser des propositions collectives d'actions pour améliorer les mobilités sur Mandelieu-La Napoule sur la base des orientations établies lors du 2ème atelier
- Partage des orientations identifiées par les participants sur les autres communes de l'agglomération
- Suites de l'atelier et mot de la fin.

3 Synthèse des contributions

Après la séquence de présentation en plénière, les participants ont été invités à formuler leurs propositions d'actions sur 2 ou 3 orientations.
Les participants ont ensuite été invités à indiquer les 2 propositions d'actions leur paraissant prioritaires sur chacune des orientations.
Le détail des contributions priorisées par les participants à l'issue de l'atelier est proposé en annexe à la présente note de synthèse.

4.1 Actions pour intégrer la problématique des déplacements aux aménagements urbains

Pour les participants, l'intégration des déplacements aux aménagements urbains passe d'abord par **l'organisation d'une consultation des associations et habitants en amont des futurs projets**.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Pour favoriser la prise en compte des déplacements dans les projets d'aménagements, les participants ont proposé de prévoir :

- un **parc à vélo extérieur par nouvel immeuble** ;
- **2 places de parking par nouveau logement** ;
- **des emplacements réservés** pour réaliser des cheminements piétons et cyclables.

Pour mieux prendre en compte les déplacements dans les aménagements urbains, , les participants ont proposé de travailler sur :

- **le mobilier urbain,** en privilégiant les accroches aux murs ou en veillant à ce que il ne bloque pas les trottoirs et les pistes cyclables ;
- **la végétation,** à travers son élagage pour libérer de l'espace sur les trottoirs et son positionnement pour ne pas gêner la visibilité
- **la signalisation**, en évitant de prévoir des passages piétons entre 2 virages.

4.2 Actions pour développer les mobilités douces

Pour les participants, le développement des modes actifs passe d'abord par le fait de **sécuriser,** pour tous les publics, **la pratique du vélo et de la marche à pied**. Pour ce faire, les participants ont proposé de mettre en œuvre **des réseaux cyclables et piétons** :

- **Continus,** entre les communes de l'agglomération et au sein de la commune comme entre le collège des Mimosas et le centre-ville **;**
- **Bien conçus,** en formant les services techniques à la pratique des modes doux ;
- **Bien identifiés** avec des séparateurs physiques plutôt que des bandes cyclables et par une signalisation claire des priorités des modes actifs aux intersections ;
- **A l'usage respecté** (végétation sur les trottoirs, stationnements pour les livraisons, limitation des vitesses des vélos électriques…).

Concernant le développement du vélo, les participants ont par ailleurs considéré qu'il passe par le fait d'en **rendre la pratique plus accessible et plus performante.** Ils ont donc proposé de :

- Développer une **offre de location de vélos ou vélos électriques en libre-service ou en location/abonnement longue durée**, à l'échelle de l'agglomération ;
- **Mettre en œuvre des aménagements de voirie** tels que les voies bus accessibles aux vélos ;
- **Réaliser des équipements** comme l'installation d'arceaux vélos notamment sur l'avenue de Cannes et le développement de stationnements vélos sécurisés, par exemple dans les grands parkings existants.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

4.3 Actions pour éduquer au vivre-ensemble en vue de sécuriser les déplacements

Pour les participants, **l'éducation au vivre-ensemble passe d'abord par des actions de formation et de sensibilisation** adaptées à chacun des publics usagers des voiries (enfants, personnes âgées…) telles que :

- des **journées de promotion des modes actifs dans les écoles et collèges** ;
- des **dispositifs de récompense** (jeux concours, radars) pour les automobilistes respectant le code de la route ;
- l'organisation d'une **fête du vélo** ;
- des **campagnes sur le respect du code de la route, sur l'usage des feux de position ou sur le port du casque** ;
- des **visites touristiques ou promenades à vélos** un dimanche par mois.

Pour sécuriser les déplacements, les participants ont considéré qu'il était nécessaire de :

- mettre en œuvre des **dispositifs visant à ralentir les circulations** comme des zones à 20 km/h ;
- mettre en place une **application permettant de signaler les dysfonctionnements ;**
- installer des **panneaux « chacun sa voie »** dans les zones de trottoirs partagés.
- **faire respecter l'interdiction du vélo le week-end et certains jours** pendant les vacances au bord de la Siagne.

4.4 Actions pour inciter les habitants à utiliser les transports en commun

Pour les participants, le renforcement de l'utilisation des transports en commun repose d'abord sur **la densification du réseau, en termes de fréquence et de couverture géographique**. Ainsi, les participants ont proposé de :

- maintenir en saison hivernales quelques navettes estivales ;
- augmenter la fréquence et le cadencement des lignes 22 et 23 ;
- développer le service de navette maritime de Juan-Les-Pins à Théoule-sur-Mer ;
- augmenter les liaisons avec Cannes en soirée ;
- mettre en place des liaisons directes Mandelieu-Sophia Antipolis ;
- développer des lignes de bus inter-agglomérations.

Les participants ont considéré **l'amélioration de la communication sur le réseau de transport** comme le second facteur d'incitation à leur utilisation. Celle-ci pourrait, selon eux, être obtenue grâce à :

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- la mise en œuvre d'une **campagne publicitaire** mettant en avant les bénéfices du bus (en particulier en termes de temps de parcours) ;
- la mise en avant de **l'application mobile multimodale** incluant le trajet piéton ;

Enfin, les participants ont proposé de rendre les déplacements plus confortables, en aménageant les arrêts de bus (visibilité, protection contre la pluie…).

4.5 Actions développer l'intermodalité

Pour les participants, le développement de l'intermodalité repose d'abord sur la **création de parkings-relais ou de dépose-minute** aux niveaux des échangeurs, desservis par des transports en commun, dotés de **points de location et parkings vélos sécurisés** et facilitant le covoiturage avec des **points de dépose-minute.**

Les participants ont considéré que le développement de l'intermodalité passait également par **l'amélioration des correspondances** entre les différents modes de transports pour réduire le temps d'attente, et en particulier entre les navettes estivales et les transports maritimes.

Enfin, les participants ont mis en avant la nécessité de :

- Pouvoir **transporter son vélo** dans les bus interurbains ;
- Mettre en œuvre un **ticket unique multimodal** entre les différents bus et les navettes maritimes.

4.6 Actions pour refondre le système de stationnement

Pour les participants, la refonte du système de stationnement passe d'abord par **l'incitation à utiliser certains parkings** tout en **évitant les voitures ventouses**. Pour ce faire, les participants ont proposé de :

- Prévoir des places de **stationnement longue-durée** ;
- Mettre en place des **parkings gratuits** avec un certain nombre d'heures à la semaine / en week-end ou durant une heure ;
- **Transformer les places en zones bleues en places payantes** ;
- **Changer la couleur de l'affichage du nombre de places PMR sur les panneaux de jalonnement dynamique des parkings.**

Le deuxième axe d'optimisation de refonte identifié par les participants porte sur le développement d'équipements et de services tels que :

- un système de **location de véhicules courte durée ou de voitures partagées avec des places dédiées.**
- la **location de véhicules entre particuliers**.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

4.7 Actions pour faire évoluer les modes de livraison pour le dernier kilomètre

Pour les participants, le renouveau des systèmes de livraisons en centre-ville repose d'abord sur l'utilisation de **modes de livraison propres**, tels que les livraisons en **vélos** et **en véhicules électriques**.

Pour **éviter que les camions ne circulent en centre-ville**, les participants ont par ailleurs proposé de :

- **Augmenter le nombre de points relais ;**
- **Développer des zones à faible émission en ville** ;
- **Planifier les livraisons dans les rues étroites très tôt le matin ;**
- **Créer une plateforme logistique** permettant les transferts de gros porteurs vers des véhicules plus urbains.

4 Les suites de l'atelier

- La présente synthèse est adressée aux participants fin-avril 2021.
- La réunion publique de partage du projet de mobilité aura lieu le 3 juin 2021.
- Les participants seront informés des modalités de déroulement de la réunion publique deux semaines avant.

5 Le mot de la fin

Au terme de l'atelier, Nicaya Conseil a demandé aux participants un mot d'appréciation sur l'atelier. Les contributions des participants ont été les suivantes :

- Constructif
- Satisfaisant
- Intéressant
- Espoir
- Motivant
- Plein de projet

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

6 Annexes

7.1 Contributions

Les contributions ont été consignées en séance. Elles sont retranscrites littéralement ci-dessous pour chacune des 7 orientations abordées. Le résultat de la priorisation des contributions par les participants est proposé dans la colonne de droite (nombre de suffrages recueillis).

6.1.1 Actions pour intégrer la problématique des déplacements aux aménagements urbains

Consulter en amont les utilisateurs pour vérifier l'adéquation du projet avec le besoin (via associations par exemple)	2
Revoir les emplacements du mobilier urbain (des panneaux et lampadaires) pour éviter qu'ils bloquent les trottoirs, les pistes cyclables	2
Prévoir un parc à vélo extérieur par immeuble	2
Dans les prochains projets d'aménagement, exiger la rétrocession d'une bande de terrain suffisante pour réaliser les cheminements : emplacements réservés ou alignements	1
Élaguer les arbres et haies pour libérer de l'espace sur les trottoirs	1
Privilégier le mobilier urbain accroché au mur	
Faire attention aux arbres/végétation qui gênent la visibilité aux arrêts de bus, sur certains ronds-points, sur certains virages…	
Pas de passages piétons entre 2 virages avec peu de visibilité pour les vélos	
Prévoir 2 places de parking par logement lors de la création de logements	

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

6.1.2 Actions pour développer les mobilités douces

Réaliser un réseau cyclable et piéton continu à l'échelle des communes et entre les différentes communes	5
Former les services techniques à l'usage des modes doux pour que la réalité vécue par les usagers soit prise en compte dans les aménagements	2
Créer une piste cyclable entre le collège des Mimosas et le centre-ville et globalement pour que les enfants et adolescents puissent circuler en vélo dans la ville	2
Avoir un système de location de vélos électrique ou classique.	1
Développer des arceaux vélos notamment sur l'avenue de Cannes	1
Faire respecter la réglementation (végétation sur les trottoirs, stationnements pour les livraisons, limitation des vitesses des vélos électriques…	1
Développer des parcs à vélos dans les grands parkings existants	
Prévoir des parkings avec sécurisation des vélos	
Clarifier les priorités des modes actifs au niveau intersections par de la signalisation horizontale et verticale	
Privilégier des pistes cyclables dans les deux sens (plutôt unilatérales) avec séparateur physique plutôt que des bandes cyclables (attention à la sécurité dans l'aménagement des séparateurs).	
Utilisation éventuelle des voies de bus pour les vélos	
Pour la location développer un système à l'échelle intercommunale pour bénéficier de tarifs plus avantageux	

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

6.1.3 Actions pour développer une culture du respect mutuel pour un meilleur partage de l'espace

Organiser des journées de sensibilisation dans les écoles et les collèges autrement que par les « promoteurs de la voiture »	3
Envisager des zones à 20 km/h	3
Mettre en place une application pour signaler les dysfonctionnements dans l'espace public (cf modèle de la ville de Cannes)	2
Mettre en place des moyens ludiques pour faire connaître à tout le monde les évolutions du code de la route (marquage au sol, jeux concours, radars avec un système de récompense radar : chaque semaine, chaque mois attribution d'un lot significatif (500€, 1000€, ...) à une plaque minéralogique qui a respecté la vitesse. Exclusion du jeu pendant 3 mois en cas d'infraction.	2
Mettre en œuvre une fête du vélo pour inciter à l'utilisation du vélo et rappeler les règles de manière ludique	1
Recommander l'utilisation d'un casque pour les cyclistes, les vélos électriques, les trottinettes électriques	1
Mettre en œuvre une campagne sur le respect, rappel des règles pour les piétons, les cyclistes et les véhicules motorisés etc..	
Mettre en œuvre des panneaux « chacun sa voie » dans les zones de trottoirs partagés	
Organiser des visites touristiques ou promenades à vélo un dimanche par mois	
Envisager de rendre obligatoire l'utilisation d'un casque pour ces publics (action qui n'est pas forcément communale)	
Sensibiliser tous les usagers à l'usage de feux pour voir et être vus	
Faire respecter l'interdiction du vélo le week-end et certains jours pendant les vacances sauf pour les enfants au bord du Canal de la Siagne	

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

6.1.4 Actions pour inciter les habitants à utiliser les transports en commun

Maintenir en saison hivernale quelques navettes estivales qui permettent une desserte rapide en centre-ville	4
Augmenter la fréquence de passage et le cadencement des bus (ligne 22 et ligne 23)	2
Développer le service de navette maritime de Juan-Les-Pins à Théoule-sur-Mer	2
Augmenter les liaisons avec Cannes en soirée	1
Mettre en œuvre une campagne publicitaire en mettant en avant le temps de trajet de tel point à tel point pour se rendre compte que cela peut être plus rapide, également pas besoin de se garer en arrivant	1
Amplifier les accords avec les agglomérations voisines pour pouvoir sillonner la région en bus sans trop de temps d'attente	1
Revoir les trajets pour faire Mandelieu-Sophia Antipolis (aujourd'hui obligation de passer par Cannes)	1
Aménager les arrêts de bus (visibilité, protection contre la pluie…)	
Faire connaître l'application mobile multimodale qui inclue également le trajet piéton	

6.1.5 Actions pour développer l'intermodalité

Construire des parkings relais en entrée d'autoroute et connectés au réseau Palm Bus pour favoriser le covoiturage.	4
Pouvoir emporter des vélos sur les bus interurbains	3
Proposer un système de location de vélo aux points d'intermodalité	2
Améliorer les correspondances entre les différents modes de transport en réduisant les temps d'attente	1
Développer le lien entre les navettes estivales et les transports maritimes	1
Même sans Parc Relais travailler sur un dépose minute sur les échangeurs	1
Proposer des abris vélos sécurisés sur les parkings relais	
Avoir un système de dépose minute Accès / Départ rapide	

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Proposer une offre de covoiturage sur ces parkings avec point de rencontre covoiturage (par exemple dépose minute).	
Envisager un titre de transport unique entre les différents bus et les navettes maritimes	
Avoir un titre de transport combiné Bus / Navettes maritimes	
Un travail sur la fréquence des différentes lignes pour améliorer l'intermodalité	

6.1.6 Actions pour refondre le système de stationnement

Incitation à utiliser certains parkings	3
Éviter les voitures ventouses en prévoyant des parkings longue durée	3
Parking gratuit avec un certain nombre d'heures à la semaine / en week-end	2
Faciliter les systèmes de location de véhicules courte durée ou voitures partagées (places dédiées)	2
Transformer les places zones bleues en places payantes	1
Location de véhicules entre particuliers	1
Fonctionnement des zones bleues	
Changer la couleur de l'affichage lumineux des places PMR (bleu illisible)	
Parking gratuit pendant 1 heure	

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

6.1.7 Actions pour faire évoluer les modes de livraison pour le dernier kilomètre

Favoriser les livraisons à vélo	4
Développer des points relais pour les différents transporteurs (Chez les commerçants ou automatiques)	3
Développer des zones à faible émission en ville	2
Mettre en place un fonctionnement qui privilégie les livraisons en véhicules électriques	2
Créer un espace de regroupement logistique permettant le transfert des gros porteurs vers des véhicules plus urbains	1
Dans les rues étroites organiser les horaires (très tôt le matin)	

7.2 Liste des participants

- Amandine AUBIN
- Benjamin CHANEL
- Kathleen DOMANGE
- Julien HOLTZER
- Claire PARISOT
- Dany PONTABRY
- Pierre SERVETTAZ
- Valentin VOGEL

Pour l'Agglomération Cannes Pays de Lérins

- Frédéric MARANDON
- Fanny BUTRUILLE
- Roger BARRESI
- Hélène ROY

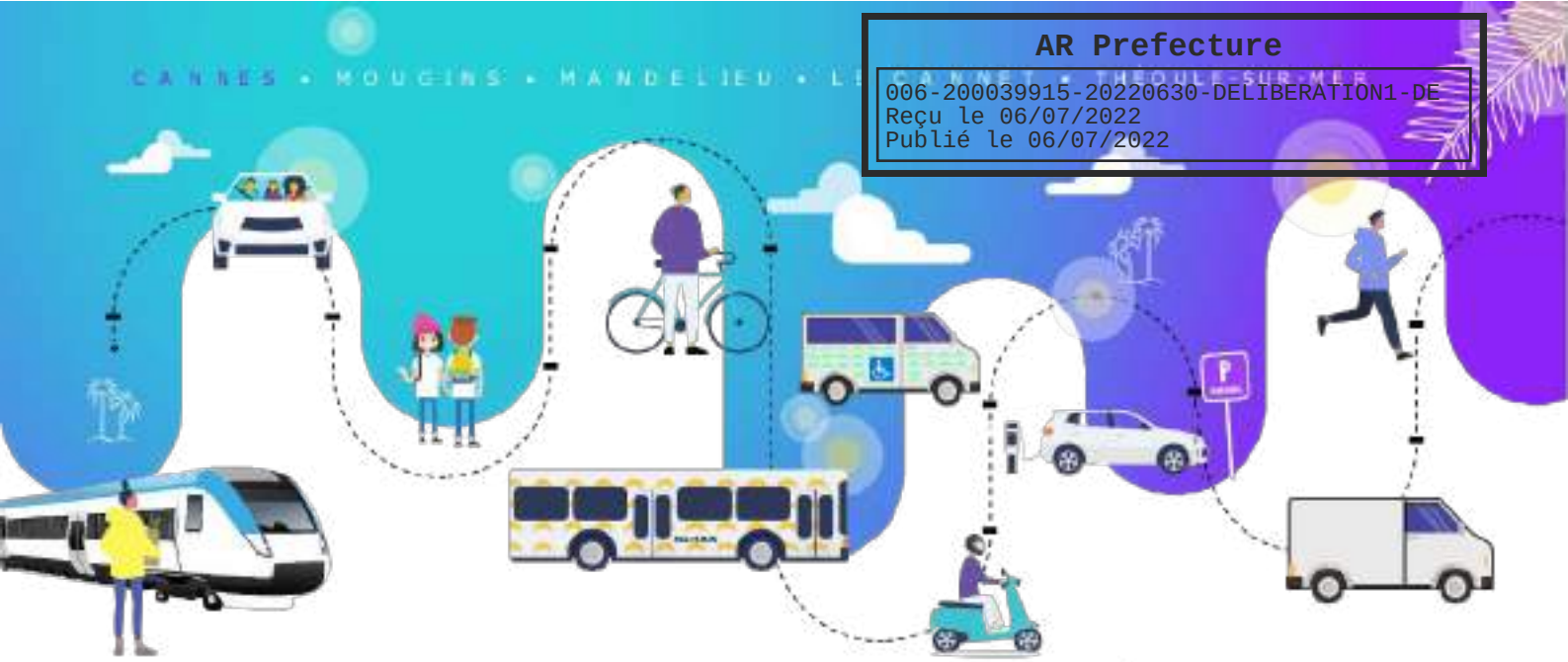
Pour Nicaya Conseil :

- Laurence GONTARD
- Elise RIBARDIERE
- Pauline SABOURAUD

Pour INGEROP :

- Lauriane BEAUVISAGE
- Nathalie PERIGAULT

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

Mougins
Atelier N°3 – Propositions d'actions pour améliorer les déplacements

Note de Synthèse

13 avril 2021

CANNES PAYS DE LÉRINS

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

SOMMAIRE

1 DISPOSITIF DE CO-CONSTRUCTION DU PLAN DE MOBILITES 3

2 DEROULEMENT DE L'ATELIER N°3 : PROPOSITIONS D'ACTIONS POUR AMELIORER LES DEPLACEMENTS 4

3 SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS EN SOUS-GROUPE 4

3.1 ACTIONS POUR ELARGIR LA REFLEXION SUR LES DEPLACEMENTS A L'ECHELLE DES BASSINS DE VIE DES 3 AGGLOMERATIONS 4
3.2 ACTIONS POUR DEVELOPPER LES MODES ACTIFS 5
3.3 ACTIONS POUR REDUIRE LES DEPLACEMENTS ET PLUS SPECIALEMENT LE TRAFIC AUTOMOBILE 6
3.4 ACTIONS POUR AMELIORER LA PERFORMANCE DES TRANSPORTS EN COMMUN 6
4.5 ACTIONS POUR INTEGRER LA PROBLEMATIQUE DES DEPLACEMENTS AUX PROJETS DE DEVELOPPEMENT 7
4.6 ACTIONS POUR OPTIMISER L'UTILISATION ET LA CREATION DE PARKINGS 7

4 LES SUITES DE L'ATELIER 7

5 LE MOT DE LA FIN 8

6 ANNEXES 9

6.1 CONTRIBUTIONS 9
6.1.1 Actions pour élargir la réflexion sur les déplacements à l'échelle des trois bassins de vie des trois agglomérations 9
6.1.2 Actions pour développer les modes actifs 10
6.1.3 Actions pour réduire les déplacements et plus spécialement le trafic automobile 11
6.1.4 Actions pour améliorer la performance des transports en commun 11
6.1.5 Actions pour intégrer la problématique des déplacements aux projets de développement 12
6.1.6 Actions pour optimiser l'utilisation et la création de parkings 12
6.2 LISTE DES PARTICIPANTS 13

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

1 Dispositif de co-construction du Plan de Mobilités

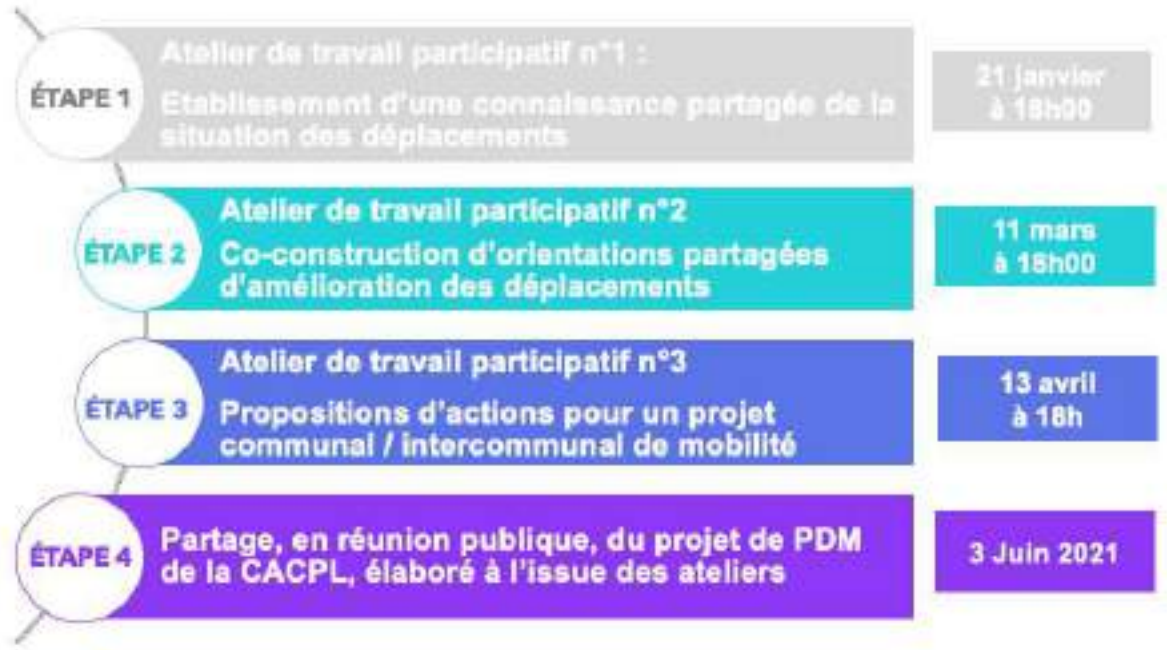
L'Agglomération Cannes Lérins, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, a engagé l'élaboration de son Plan de Mobilité qui définit la politique globale du territoire en matière de transports et de déplacements pour les 10 prochaines années.

L'Agglomération Cannes Lérins a souhaité que ce Plan de Mobilité (PDM) fasse l'objet d'une véritable démarche partenariale qui associe les habitants, entreprises et associations des 5 communes pour construire un projet cohérent, au service du territoire.

Cette démarche de co-construction a vocation à définir, au sein de chaque commune, des plans communaux de mobilité, à conjuguer ces plans entre eux pour aboutir à un Projet de Mobilité de la CACPL cohérent, efficace et qui fasse sens pour le territoire.

Elle se décline en 4 étapes : 3 ateliers participatifs organisés dans chaque commune, suivis d'une réunion publique à l'échelle du territoire.

Sur Mougins, le dispositif est le suivant :



AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

2 Déroulement de l'atelier N°3 : Propositions d'actions pour améliorer les déplacements

Le troisième atelier mouginois s'est déroulé le 13 avril 2021, de 18h à 20h, en distanciel.

7 personnes (hors équipe CACPL et Nicaya Conseil) ont participé à cet atelier dont l'objectif était de partager les orientations définies lors du deuxième atelier et enrichies par l'enquête digitale et d'établir des propositions d'actions pour améliorer les déplacements sur Mandelieu-La Napoule.

Après la présentation des intervenants et le rappel des consignes de réunion à distance, l'atelier s'est déroulé en 5 temps :

- Présentation des objectifs de l'atelier N°3 par Laurence Gontard, du cabinet Nicaya Conseil
- Partage des orientations du 2ème atelier
- Travail en sous-groupe pour identifier puis hiérarchiser des propositions collectives d'actions pour améliorer les mobilités sur Mougins sur la base des orientations établies lors du 2ème atelier
- Partage des orientations identifiées par les participants sur les autres communes de l'agglomération
- Suites de l'atelier et mot de la fin.

3 Synthèse des contributions en sous-groupe

Après la séquence de présentation en plénière, les participants ont été invités à travailler en sous-groupe pour formuler leurs propositions d'actions sur 2 ou 3 orientations.

Les participants ont ensuite été invités à indiquer les 2 propositions d'actions leur paraissant prioritaires.
Le détail des contributions priorisées par les participants à l'issue de l'atelier est proposé en annexe à la présente note de synthèse.

3.1 Actions pour élargir la réflexion sur les déplacements à l'échelle des bassins de vie des 3 agglomérations

Pour les participants, l'élargissement de la réflexion sur les déplacements à l'échelle des 3 bassins de vie passe d'abord par une **augmentation de la fréquence et du**

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

nombre de lignes de bus et par l'extension des pistes cyclables entre les 3 agglomérations. Pour ce faire, les participants ont proposé de :

- Créer des **lignes de bus est-ouest** (vers Mouans-Sartoux) ;
- Développer les lignes : Mougins / Valbonne et Mougins / Vallauris / Antibes ;
- Optimiser les trajets et horaires des transports scolaires ;
- Mettre en place des **pistes cyclables interconnectées entre les différentes communes.**

Le second axe identifié par les participants porte sur **l'amélioration du dialogue et l'uniformisation des outils** entre les 3 agglomérations, en faveur de laquelle, ils ont proposé de :

- Mettre en place une **cellule mobilité à l'échelle des 3 agglomérations ;**
- Mettre en place un **abonnement multi-réseaux ;**
- Utiliser l'outil **Mobiliscope, développé par le CNRS,** pour connaître les flux de déplacements par commune ;
- Alimenter et faire connaitre les **applications existantes comme Moovit** en intégrant tous les réseaux de transports ;
- Réaliser un **Plan de Mobilité à l'échelle des 3 bassins**.

3.2 Actions pour développer les modes actifs

Pour les participants, le développement des modes actifs passe d'abord par le fait **d'étendre et de sécuriser les réseaux cyclables et piétons en** :

- Répertoriant les chemins privés pour identifier leur servitude et **mettre en place des servitudes de passage pour les piétons et vélos** ;
- **Élargissant et entretenant les pistes cyclables et piétonnes ;**
- **Aménageant une continuité piétonne et cycliste** entre Mougins et Cannes/Le Cannet (le long de la Siagne) ;
- **Créant un chemin piéton/vélo** en bas du chemin des Santons pour relier Tournamy.

Les participants ont par ailleurs considéré que pour développer la pratique du vélo, il était nécessaire de :

- **Développer des aires de stationnements vélos** près des commerces de proximité et des équipements publics, avec un niveau de sécurisation adapté au lieu et à la durée de stationnement ;
- **Redéfinir les bandes et pistes cyclables** sur la base d'un inventaire précis des trottoirs et bandes cyclables ;
- **Réaliser** des marquages au sol ludiques ;

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- **Prévoir des aménagements adaptés aux différents usages du vélo.**

3.3 Actions pour réduire les déplacements et plus spécialement le trafic automobile

Pour les participants, la réduction des déplacements passe d'abord par une programmation urbanistique « judicieuse », telles que :

- Le **positionnement de la sortie 43**
- Le **développement des commerces de proximité au cœur des quartiers**
- La création **d'espaces de co-working** accessibles à pied ou en transport en commun.

Concernant la réduction du trafic automobile, les participants ont proposé de :

- Dupliquer le dispositif **« réseau pouce »** de Biot
- Développer des **aires de covoiturage** aux abords de l'autoroute avec des services de proximité comme des stationnements vélos, bornes électriques ;
- Mettre en place des **voies partagées**.

3.4 Actions pour améliorer la performance des transports en commun

Pour les participants, l'amélioration de la performance des transports en commun repose d'abord sur **la densification et l'optimisation du réseau, en termes de fréquence, d'horaires et de couverture géographique**. Ainsi, ils ont proposé de :

- **désenclaver Mougins-le-Haut**, avec des horaires adaptés et une navette vers le nouveau centre-ville ;
- **optimiser les lignes effectuant le même trajet** (TER 600 630 et lignes Palm Bus 2 et B)
- **développer des liaisons est-ouest**, telles que Mougins / Sophia Antipolis sans passer Cannes ;
- **revoir l'itinéraire de la ligne Palm Sophia**.

Les participants ont considéré que l'amélioration des performances des transports en commun passe également par un renforcement de leur accessibilité et de l'intermodalité, grâce :

- à la mise en œuvre d'un **titre de transport unique** avec les territoires voisins ;
- au transport **des vélos dans les bus** ;
- à une **meilleure coordination entre les trains et les bus**.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Enfin, les participants ont considéré que la **création de voies dédiées pour les bus** notamment vers Sophia-Antipolis, serait de nature à les rendre plus attractifs.

4.5 Actions pour intégrer la problématique des déplacements aux projets de développement

Pour les participants, l'intégration des déplacements aux projets de développement passe d'abord par **l'évaluation précise de la nécessité, des impacts, du positionnement et des aménagements rendus nécessaires par les nouveaux projets.** Pour ce faire, les participants ont proposé de :

- Mesurer systématiquement le rapport coût / bénéfice avant toute opération de développement notamment autour de la Valmasque ;
- Hiérarchiser le territoire pour éviter toute concentration des nuisances ;
- Conserver sur chaque quartier une mixité des usages ;
- Partager et concerter avec le grand public sur les grands projets ;
- Adapter les voies de circulation à la réalité du trafic généré par de nouvelles infrastructures.

4.6 Actions pour optimiser l'utilisation et la création de parkings

Pour les participants, l'optimisation des stationnements existants passe d'abord par la mise en place d'un **système de mutualisation**, des places d'entreprises et communales, mais également des parkings privés. Pour réaliser cette mutualisation, ils ont proposé de créer une application qui permet de connecter l'offre et la demande de places, de s'abonner et qui pourrait faire office de télécommande.

Pour **limiter la création d'offres de stationnement** et l'optimiser, les participants ont proposé de :

- Créer des parkings en dehors des zones en tensions, desservis par des navettes à proximité des gares ou de certains arrêts de bus majeurs ;
- Privilégier, lors de la création d'écoles, les dessertes en transport en commun pour éviter d'avoir à construire les places ;
- Arbitrer les conflits d'usage de l'espace entre les modes doux et les stationnements.

4 Les suites de l'atelier

- La présente synthèse est adressée aux participants fin avril 2021.
- La réunion publique de partage du projet de mobilité aura lieu le 3 juin 2021.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- Les participants seront informés des modalités de déroulement de la réunion publique deux semaines avant.

5 Le mot de la fin

Au terme de l'atelier, Nicaya Conseil a demandé aux participants un mot d'appréciation sur l'atelier. Les contributions des participants ont été les suivantes :

- Que Mougins reste le poumon vert au cœur des 3 communautés
- Très intéressant merci
- Très bonne organisation des ateliers, très bien animés
- Trouver des solutions créatives pour résoudre les problèmes
- C'est réconfortant de voir qu'on converge tous à peu près vers le même but
- Espoir

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

6 Annexes

6.1 Contributions

Les contributions en sous-groupe ont été consignées en séance. Elles sont retranscrites littéralement ci-dessous pour chacune des 6 orientations abordées. Le résultat de la priorisation des contributions par les participants est proposé dans la colonne de droite (nombre de suffrages recueillis).

6.1.1 Actions pour élargir la réflexion sur les déplacements à l'échelle des trois bassins de vie des trois agglomérations

Pistes cyclables interconnectées entre les différentes communes (vers Vallauris)	3
Ligne Mougins – Vallauris – Antibes	3
Mettre en œuvre un dialogue et des partenariats entre les différents acteurs de la mobilité, en incluant les citoyens, avec par exemple un abonnement multi-réseaux	1
Cellule à monter avec des représentants des 3 agglomérations	1
Mettre en place davantage de bus / tramway entre les différentes communes	1
Réaliser un PDM à l'échelle des 3 bassins	1
Créer des lignes de TC Est-Ouest (vers Mouans-Sartoux) plutôt que Nord-Sud	1
Réflexion à avoir sur les déplacements scolaires : trajet des lignes (lycée 3 Moulins) + horaires (CIV)	1
Utiliser l'outil Mobilicités pour connaitre les flux de déplacements par commune	
Alimenter des applications existantes (cf Moovit) pour permettre à tous d'utiliser la même application intégrant tous les réseaux et communiquer dessus pour la faire connaitre et l'utiliser	
Ligne perpendiculaire Mougins – Valbonne	

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

6.1.2 Actions pour développer les modes actifs

Rouvrir certains chemins fermés pour les piétons et vélos (chemins privés dans les copropriétés ; exemple du chemin des sources). Les répertorier, grâce à la participation de la population. (Identifier leur servitude et mettre en place des servitudes de passage dans le cas de chemins privés). Éviter les détours	3
Sécuriser les pistes cyclables existantes (avenue Notre Dame de vie) : plus larges, mieux entretenues	3
Aménager une continuité piétonne/cycles entre Mougins et Cannes/Le littoral (exemple tronçon non aménagé (fermé) entre Notre Dame de vie et Le Cannet, le long du canal de la Siagne)	3
Développer des aires de stationnements vélos sécurisés près des commerces de proximité (Tournamy : que une roue possible, attacher le cadre) et publics (sans abonnement) et des stationnements vélo sécurisés aux niveaux des équipements (adapter la sécurisation au lieu et à l'usage –durée de stationnement-)	1
Sécuriser les cheminements à pied	1
Différencier les usages du vélo (loisirs, vélotravail) dans les aménagements	1
Réaliser un inventaire précis des trottoirs/bandes cyclables et redéfinir Bandes cyclables/pistes cyclables	
Réaliser des marquages au sol ludique pour enlever les points noirs	
Création d'un chemin piéton/vélo en bas du chemin des Santons : pour relier Tournamy	

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

6.1.3 Actions pour réduire les déplacements et plus spécialement le trafic automobile

Trouver le bon positionnement de la sortie 43	4
Réflexion à avoir sur le commerce de proximité : développer les commerces de proximité au cœur des quartiers (Mougins le Haut)	3
Réseau pouce ?	2
Créer des espaces de coworking accessibles en transport en commun et encore mieux à pied (espaces de coworking au niveau des quartiers)	1
Développer les aires de covoiturage aux abords de l'autoroute (sortie 42 ?) avec des services de proximité (stationnement vélos, bornes électriques, arrêt de bus proche...) pour des trajets longue distance	1
Mettre en place des voies partagées	1

6.1.4 Actions pour améliorer la performance des transports en commun

Mettre en place une navette entre Mougins le haut et le nouveau centre-ville	3
Améliorer la rapidité de la desserte entre Cannes et Mougins et optimiser les différentes lignes qui effectuent le même trajet comme le TER 600 630 et les lignes Palm Bus 2 et B	2
La desserte Est-Ouest est insuffisante (alors que la desserte Nord-Sud est meilleure) (à hauteur Sophia Valmasque/Mougins, parallèle au bord de mer)	2
Autoriser les vélos dans les bus	2
Désenclaver Mougins le Haut avec des horaires de bus adaptés aux résidents ;	1
Simplifier et homogénéiser la billettique sur le territoire et avec les territoires voisins (réseaux locaux, Zou etc.). Mettre en place un billet unique.	1
Réfléchir à une alternative d'itinéraire sur la ligne 28 (passer par la zone Bréguières/ Belvédère Dojo et Notre Dame de Vie)	1
Créer des voies dédiées pour les bus (Maréchal Juin, axe vers Sophia etc.) (nécessite de l'espace supplémentaire)	

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Mettre en place davantage de bus / tramway entre les différentes communes ;	
Proposer une liaison Mougins / Sophia Antipolis sans passer par Cannes centre	
Améliorer la coordination entre les trains et les bus (ou bus département/Palm Bus)	

6.1.5 Actions pour intégrer la problématique des déplacements aux projets de développement

Protéger les espaces naturels et mesurer systématiquement le rapport coût / bénéfice de toute opération de développement autour de la Valmasque	4
Ne pas concentrer les nuisances sur un seul secteur	2
Quels sont les grands projets en préparation qui auront un impact (réflexion en amont) qu'ils soient partagés et discutés en concertation (éventuellement quartier par quartier)	2
Hiérarchiser le territoire en conséquence pour éviter les nuisances des nouveaux grands projets du territoire	2
Adapter les voies de circulation à la réalité du trafic notamment en prenant en compte la création de nouvelles infrastructures comme Open Sky	1
Prévoir dans les projets de développement et sur chaque quartier la variété des usages (logements, services, commerces)	1

6.1.6 Actions pour optimiser l'utilisation et la création de parkings

Mutualiser les places d'entreprises / places communales	3
Utilisation des parkings privés (copropriétés, résidences secondaires…) : panneau permettant « d'offrir », louer sa place de parking, solution de badges compatibles	2
Création de parkings en dehors des zones en tension, desservis par des navettes, à proximité des gares ou de certains arrêts de bus importants	2
Lors de la création d'écoles, prévoir les TC qui permettent aux étudiants de venir sans voiture (et donc de ne pas avoir besoin de places de stationnement)	2

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Arbitrer les conflits d'usage de l'espace : cf pistes cyclables / stationnement	2
Participation aux frais de la part de la CACPL	1
Créer une application avec planning permettant d'indiquer ses besoins de stationnement (commerces) et son offre de stationnement	
Application qui fait office de télécommande (abonnement mensuel, voire sur des périodes plus courtes)	
Créer des zones bleues qui obligent les gens à bouger et qui évite les voitures ventouse	

6.2 Liste des participants

- Pierre BEAUGOIS
- Jean-Jacques BREGEAUT
- François CIMA
- Alexandre DUSFOUR
- Bernard HEUSE
- Jessica LIONNE
- Mariette YVINEC

Pour l'Agglomération Cannes Pays de Lérins

- Frédéric MARANDON
- Fanny BRUTUILLE
- Roger BARRESI
- Hélène ROY

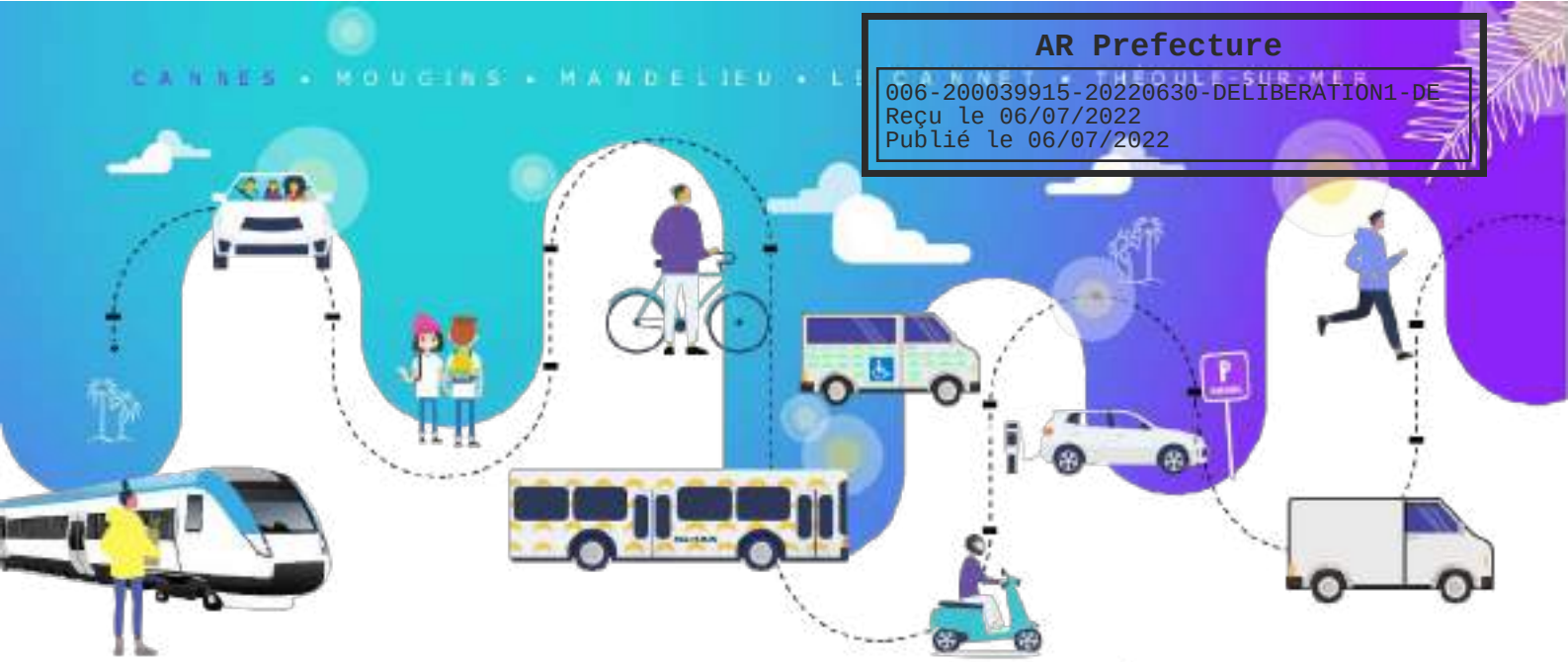
Pour Nicaya Conseil :

- Laurence GONTARD
- Elise RIBARDIERE
- Pauline SABOURAUD

Pour INGEROP :

- Lauriane BEAUVISAGE

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

Théoule-sur-Mer
Atelier N°3 – Propositions d'actions pour améliorer les déplacements

Note de Synthèse

15 avril 2021

CANNES PAYS DE LÉRINS

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

SOMMAIRE

1 DISPOSITIF DE CO-CONSTRUCTION DU PLAN DE MOBILITES 3

2 DEROULEMENT DE L'ATELIER N°3 : PROPOSITIONS D'ACTIONS POUR AMELIORER LES DEPLACEMENTS 4

3 SYNTHESE DES ECHANGES 4

4 SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS 4

4.1 ACTIONS POUR DEVELOPPER LES MODES ACTIFS 5
4.2 ACTIONS POUR RENDRE LES TRANSPORTS EN COMMUN PLUS ATTRACTIFS 5
4.3 ACTIONS POUR DEVELOPPER L'INTERMODALITE 6
4.4 ACTIONS POUR REDUIRE L'USAGE DE LA VOITURE 6

5 LES SUITES DE L'ATELIER 6

6 LE MOT DE LA FIN 6

7 ANNEXES 7

7.1 CONTRIBUTIONS 7
7.1.1 Actions pour développer les modes actifs 7
7.1.2 Actions pour rendre les transports en communs plus attractifs 8
7.1.3 Actions pour développer l'intermodalité 8
7.1.4 Actions pour réduire l'usage de la voiture 8
7.2 LISTE DES PARTICIPANTS 9

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

1 Dispositif de co-construction du Plan de Mobilités

L'Agglomération Cannes Lérins, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, a engagé l'élaboration de son Plan de Mobilité qui définit la politique globale du territoire en matière de transports et de déplacements pour les 10 prochaines années.

L'Agglomération Cannes Lérins a souhaité que ce Plan de Mobilité (PDM) fasse l'objet d'une véritable démarche partenariale qui associe les habitants, entreprises et associations des 5 communes pour construire un projet cohérent, au service du territoire.

Cette démarche de co-construction a vocation à définir, au sein de chaque commune, des plans communaux de mobilité, à conjuguer ces plans entre eux pour aboutir à un Projet de Mobilité de la CACPL cohérent, efficace et qui fasse sens pour le territoire.

Elle se décline en 4 étapes : 3 ateliers participatifs organisés dans chaque commune, suivis d'une réunion publique à l'échelle du territoire.

Sur Théoule-sur-Mer le dispositif est le suivant :



AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

2 Déroulement de l'atelier N°3 : Propositions d'actions pour améliorer les déplacements

Le troisième atelier théoulien s'est déroulé le 15 avril 2021, de 18h à 19h15, en distanciel.

4 personnes (hors équipe CACPL et Nicaya Conseil) ont participé à cet atelier dont l'objectif était de partager les orientations définies lors du deuxième atelier et enrichies par l'enquête digitale et d'établir des propositions d'actions pour améliorer les déplacements sur Théoule-sur-Mer.

Après la présentation des intervenants et le rappel des consignes de réunion à distance, l'atelier s'est déroulé en 5 temps :

- Présentation des objectifs de l'atelier N°3 par Laurence Gontard, du cabinet Nicaya Conseil
- Partage des orientations du 2ème atelier
- Travail en plénière pour identifier des propositions collectives d'actions pour améliorer les mobilités sur Théoule-sur-Mer sur la base des orientations établies lors du 2ème atelier
- Partage des orientations identifiées par les participants sur les autres communes de l'agglomération
- Suites de l'atelier et mot de la fin.

3 Synthèse des échanges

Une question a été posée sur l'échelle du plan de mobilité (communale ou intercommunale)

- Nicaya Conseil a confirmé que l'objectif de la concertation menée sur chacune des communes était bien d'aboutir à un plan de projet mobilité intercommunal.

4 Synthèse des contributions

Les participants ont été invités à formuler leurs propositions d'actions sur 4 orientations.
Le détail des contributions proposées par les participants à l'issue de l'atelier figure en annexe à la présente note de synthèse.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

4.1 Actions pour développer les modes actifs

Pour les participants, le développement des modes actifs passe d'abord par le fait d'en **sécuriser la pratique**. Pour ce faire, les participants ont proposé de :

- **Mettre en œuvre des réseaux cyclables et piétons continus,** entre les communes Théoule-sur-Mer, Mandelieu-La Napoule et Cannes ;
- **Végétaliser**
- **Limiter la vitesse** entre Théoule et le Var à 50km/h et à 30km/h en zone urbaine (avec une amélioration de la signalétique)
- Installer des radars pédagogiques / permanents
- **Supprimer le stationnement au profit d'une bande cyclable** partout où le dépassement du cycliste est dangereux (montées…)
- **Élargir et mieux signaler les trottoirs**, notamment pour le sentier du littoral entre la Rague et la base nautique, entre la gare et le centre-ville et entre Théoule-sur-Mer et le Var.

Concernant le développement du vélo, les participants ont par ailleurs considéré qu'il passe par le fait d'en **rendre la pratique plus accessible et plus performante.** Ils ont donc proposé de :

- Développer des **stationnements vélos** en bord de mer ;
- Mettre en place un service de **location de vélos** sur toute l'agglomération

4.2 Actions pour rendre les transports en commun plus attractifs

Pour les participants, le renforcement de l'utilisation des transports en commun repose d'abord sur **la densification du réseau, en termes de fréquence et de couverture géographique**. Ainsi, les participants ont proposé de :

- Développer les navettes gratuites en période estivale
- Étendre le service de navette maritime estivale vers, Antibes et Saint-Raphaël et augmenter sa fréquence ;
- Développer une ligne de bus entre Théoule et Mandelieu centre
- Demander à la Région, avec les autres agglomérations de l'Ouest 06, une augmentation des dessertes TER.

Les participants ont d'ailleurs considéré **que la réalisation du projet de LGV permettrait de mettre en place une offre TER plus dense sur les gares intermédiaires**.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

4.3 Actions pour développer l'intermodalité

Pour les participants, le développement de l'intermodalité repose d'abord sur **l'amélioration des correspondances** entre les différents modes de transports pour réduire le temps d'attente. Ils ont donc proposé de :

- Bien coordonner les **correspondances train-bus** notamment depuis la gare de cannes pour la ligne 22 et pour la correspondance entre les gares de Théoule centre et du Trayas ;
- Mettre en place un **transport à la demande** ou une navette pour desservir la gare du Trayas.

Enfin, les participants ont par ailleurs mis en avant la nécessité de :

- Pouvoir **transporter son vélo** à l'arrière des bus ;
- Créer des parkings de **covoiturage** ;
- **Coordonner les plans de mobilité** avec les agglomérations de l'Ouest 06.

4.4 Actions pour réduire l'usage de la voiture

Pour les participants, la réduction de l'usage de la voiture repose sur :

- Une surveillance accrue et un **renforcement des contrôles de vitesse et de bruit**.
- Une **optimisation des accès à l'Estérel**, à réaliser en relation avec la CAVEM.

5 Les suites de l'atelier

- La présente synthèse est adressée aux participants fin-avril 2021.
- La réunion publique de partage du projet de mobilité aura lieu le 3 juin 2021.
- Les participants seront informés des modalités de déroulement de la réunion publique deux semaines avant.

6 Le mot de la fin

Au terme de l'atelier, Nicaya Conseil a demandé aux participants un mot d'appréciation sur l'atelier. Les contributions des participants ont été les suivantes :

- Beaucoup d'intérêt à pouvoir échanger
- Satisfait de pouvoir m'exprimer
- Beaucoup d'attentes et d'espoir pour un projet commun
- Satisfaction pour les échanges

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

7 Annexes

7.1 Contributions

Les contributions ont été consignées en séance. Elles sont retranscrites littéralement ci-dessous pour chacune des 4 orientations abordées.

7.1.1 Actions pour développer les modes actifs

Assurer une sécurisation et continuité des trottoirs et pistes cyclables entre Théoule et Mandelieu jusqu'à Cannes
La végétalisation participe à la sécurisation des modes actifs
Sécurisation entre Théoule et le Var (centre-ville Miramar) (limiter à 50 km/h sur la totalité de la route). La zone urbaine va être limitée à 30 km/h (prolongement de l'existant). La chaussée va être reprise pour un meilleur respect.
Ajouter des radars pédagogiques /permanent (contrainte insertion dans un grand site).
Le dépassement des cyclistes est dangereux pour sécuriser : partout où il y a des montées - conflit plus important suppression du stationnement au profit d'une bande cyclable.
Sécuriser et rendre plus agréable le sentier du littoral entre la Rague et la base nautique
Développer des stationnements vélos en bord de mer
Développer des aménagements sécurisés vers le centre-ville pour les modes actifs
Sécuriser les trottoirs entre la gare et le centre-ville
Développer un service de location de vélos à l'échelle de l'agglomération

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

7.1.2 Actions pour rendre les transports en communs plus attractifs

Augmenter les fréquences de bus pour les rendre plus attractifs
Développer les navettes gratuites en période estivale
Étendre la navette maritime estivale vers Antibes et Saint-Raphaël
Augmenter la fréquence des navettes maritimes
Réaliser le projet de LGV qui permettrait de mettre en place une offre TER plus dense sur les gares intermédiaires
Développer une ligne de bus entre Théoule et Mandelieu centre

7.1.3 Actions pour développer l'intermodalité

Bien coordonner les correspondances train-bus notamment depuis la gare de Cannes avec la ligne 22. TER et bus réfléchir aux correspondances des 2 gares Théoule-centre et Trayas.
Gare du Trayas possible en transport à la demande ou avec la navette.
Mettre en place des racks à vélos à l'arrière des bus
Créer des parkings de covoiturage

7.1.4 Actions pour réduire l'usage de la voiture

Renforcer les contrôles de vitesse et faire des contrôles de bruit

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

7.2 Liste des participants

- Christian CURE
- Kathleen DOMANGE
- Éric et Annie LECERF
- Sophie ROHFRITSCH

Pour l'Agglomération Cannes Pays de Lérins

- Frédéric MARANDON
- Fanny BUTRUILLE
- Roger BARRESI
- Hélène ROY

Pour Nicaya Conseil :

- Laurence GONTARD
- Pauline SABOURAUD

Pour INGEROP :

- Nathalie PERIGAULT

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

CANNES PAYS DE LÉRINS

PLAN DE MOBILITE

Enquête digitale n°3

Du 29/04/2021 au 17/05/2021

Analyse de l'enquête

21/05/2021 – V1

Mobiliser l'intelligence collective

Nicaya

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

SOMMAIRE

1 Éléments de méthode 3
1.1 Population interrogée 3
1.2 Questionnaire 3

2 Analyse des résultats 4
2.1 Participation 4
2.2 Fiche d'identité 4
2.2.1 Statut des répondants 4
2.2.2 Tranche d'âge 4
2.2.3 Code postal du lieu de résidence 4
2.2.4 Lieu de travail ou d'études 5
2.2.5 Réunion publique du 3 juin 5
2.2.6 Modes de déplacements 6
2.3 Évaluation des propositions d'actions pour l'amélioration des mobilités à Cannes 7
2.4 Évaluation des propositions d'actions pour l'amélioration des mobilités à Mandelieu-La Napoule 10
2.5 Évaluation des propositions d'actions pour l'amélioration des mobilités à Mougins 12
2.6 Évaluation des propositions d'actions pour l'amélioration des mobilités à Théoule-sur-Mer 14

3 Conclusion 15

4 Annexes – Liste des adresses 16

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

1 Éléments de méthode

1.1 Population interrogée

- Le lien vers le questionnaire a été envoyé par mail à 262 personnes, dont :
  - Les 117 participants inscrits à la concertation digitale via le formulaire en ligne
  - Les 145 personnes ayant laissé leur adresse mail pour être associées à la démarche lors des précédents questionnaires digitaux
- Le questionnaire a également été diffusé sur les réseaux sociaux de :
  - L'Agglomération Cannes Pays de Lérins
  - La ville de Cannes
  - La ville de Mougins
  - La ville de Mandelieu-La Napoule

1.2 Questionnaire

- Le questionnaire est composé :
  - D'une page d'accueil informant le public :
    - De l'objectif de l'enquête ;
    - De la confidentialité des réponses.
  - D'une fiche d'identité comprenant :
    - Le statut du participant ;
    - Sa tranche d'âge ;
    - Son lieu de résidence ;
    - Son lieu de travail ou d'études ;
    - Ses modes de déplacements privilégiés ;
    - La possibilité de laisser une adresse mail pour être invité à participer à la réunion publique du 3 juin.
  - De 12 questions, organisées en 4 rubriques :
    - Évaluation des propositions d'actions d'amélioration des mobilités sur Cannes
    - Évaluation des propositions d'actions d'amélioration des mobilités sur Mandelieu-La Napoule
    - Évaluation des propositions d'actions d'amélioration des mobilités sur Mougins
    - Évaluation des propositions d'actions d'amélioration des mobilités sur Théoule-sur-Mer
  - D'une page sur la protection et le traitement des données.
- Pour chaque commune, les participants ont été invités à :
  - Classer par ordre de priorité les propositions d'actions
  - Proposer de nouvelles actions .

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

2 Analyse des résultats

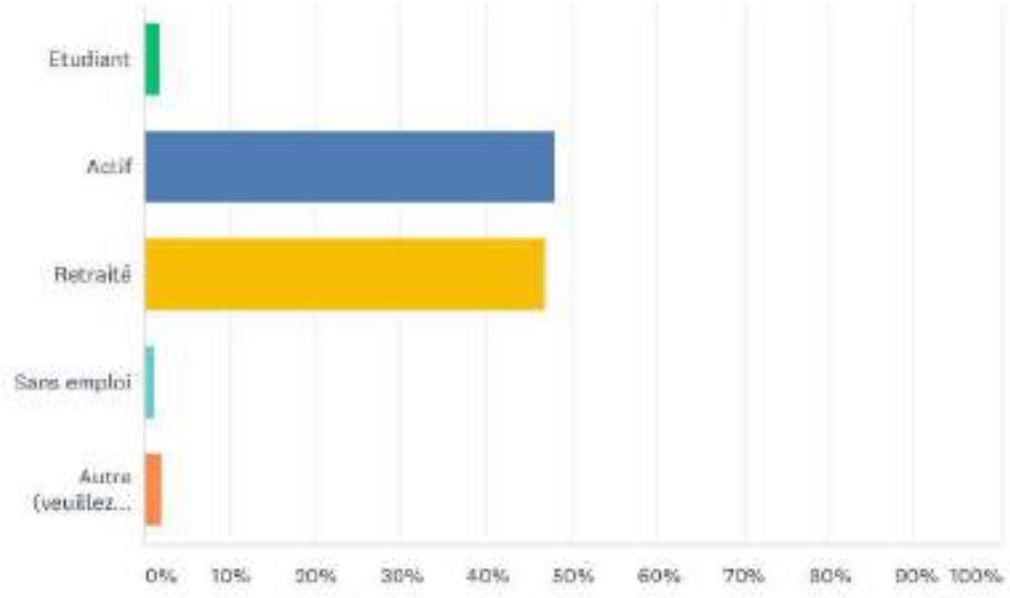
2.1 Participation

- 322 personnes se sont connectées au questionnaire ouvert du 29 avril au 17 mai 2021
- 265 ont effectivement répondu
- Durée moyenne du questionnaire : 8 minutes

2.2 Fiche d'identité

2.2.1 Statut des répondants

- Les répondants au questionnaire sont en grande partie actifs (47,83%) ou retraités (46,89%).



2.2.2 Tranche d'âge

- La majorité des répondants au questionnaire ont plus de 60 ans (50,62%). Les personnes entre 26 et 59 ans ont également largement participé au questionnaire (45,34%).

2.2.3 Code postal du lieu de résidence

- La majorité des personnes qui ont répondu habitent dans l'agglomération :
  - Cannes / Cannes La Bocca
  - Le Cannet
  - Mandelieu-La-Napoule
  - Mougins
  - Théoule-Sur-Mer

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- Quelques participants habitent des communes avoisinantes :
  - Grasse
  - Mouans-Sartoux
  - Antibes
  - Nice
  - Vallauris
  - Beausoleil
  - La Roquette sur Siagne
  - Châteauneuf Grasse
  - Saint-Raphaël
- Peu de participants habitent des communes éloignées (Privas, Valenciennes, Tulle)
- 200 personnes ont accepté de préciser leur adresse de résidence afin d'affiner l'analyse des problématiques et besoins. *(Cf. annexe n°1 – interne équipe-projet)*

2.2.4 Lieu de travail ou d'études

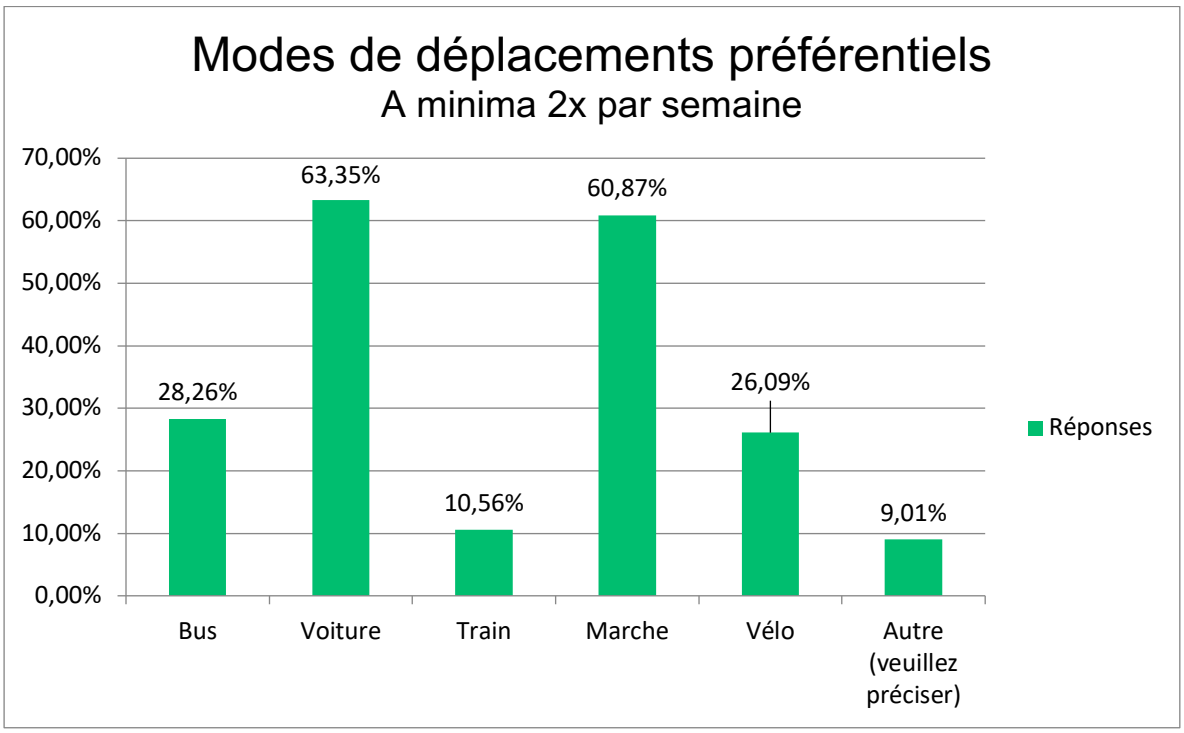
- 230 participants ont répondu à cette question.
- La majorité des personnes qui ont répondu travaillent ou étudient dans les villes suivantes :
  - Cannes / Cannes La Bocca
  - Sophia Antipolis
- Quelques participants travaillent ou étudient dans les communes concernées par la consultation digitale : Mandelieu-La-Napoule, Mougins, Théoule-sur-Mer.
- Quelques participants travaillent ou étudient dans les communes à moins de 20km de Cannes : Grasse, Valbonne, Biot, Le Cannet, Antibes, Mouans-Sartoux, Vallauris.
- Quelques participants travaillent ou étudient dans une commune située à plus de 20km voire à l'étranger : Nice, Villeneuve-Loubet, Beaulieu-sur-Mer, Fréjus, en Italie, Paris, Anzin.

2.2.5 Réunion publique du 3 juin

- 139 participants ont partagé leur adresse mail afin de participer à la réunion publique du 3 juin.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

2.2.6 Modes de déplacements



- La voiture et la marche à pieds sont les deux modes de déplacements privilégiés.
- Les participants ayant précisé « autre » sont en majorité des personnes utilisant un deux roues motorisées (moto, scooter). Quelques-uns utilisent la trottinette et une personne fait appel à des taxis conventionnés en tant que personne présentant un handicap.
- 91 personnes utilisent le bus comme mode de déplacement préférentiel, dont 25 ont précisé disposer d'un abonnement.
- 66 participants ont précisé quels titres ou abonnements ils utilisent. Il s'agit en majorité de :
  - La carte ou le carnet de 10 voyages (plein tarif ou Bel âge)
  - La carte PalmBus (avec réduction, annuel, rechargeable, Croisette 1mois)
  - De voyage à l'unité
  - Quelques titres sont également des : cartes rechargeables, carte senior, pass liberté, abonnements mensuel ou annuel, pass Azur, ZOU)

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

2.3 Évaluation des propositions d'actions pour l'amélioration des mobilités à Cannes

- 277 participants ont souhaité évaluer les propositions d'action pour améliorer les mobilités sur Cannes. 175 participants ont effectivement évalué ces propositions.

Propositions d'actions	Nombre total votes	Pourcentage de vote des 175 participants en tant que choix N°1, 2, 3 ou 4
Réaliser des réseaux cyclables et piétons continus : Euro Vélo 8 à la Bocca, poursuite des pistes cyclables intercommunales, extension des pistes cyclables depuis et sur le bord de mer vers l'intérieur de la ville, création de trottoirs sur le boulevard de la Croix des Gardes...	80	34,3%
Élargir les trottoirs, en supprimant des places de stationnement sur le boulevard du Midi, la Croisette, le centre-ville et le port et améliorer leur accessibilité PMR	64	22,9%
Bien identifier et protéger les circulations sur les cheminements piétons et cyclables en privilégiant les pistes aux bandes cyclables, créant des zones à vitesse réduite – 20/30 km/h, renforçant les marquages au sol et la signalétique, en réduisant les temps d'attente des traversées piétonnes, notamment près des établissements scolaires	61	23,4%
Mettre en œuvre des aménagements de voirie tels que les voies bus accessibles aux vélos, le contre sens cyclable, les sas vélos et cédez-le-passage aux feux tricolores ou encore les ronds-points hollandais	58	21,7%
Développer les petites navettes urbaines à la fréquence élevée, aux arrêts nombreux (sur le modèle de la navette gratuite Bocca-Cabana)	49	13,1%
Pour rendre la marche à pied plus attractive, prévoir des ombrages, créer des espaces de convivialité et de liberté, avec des bancs, des fontaines, des fruits et légumes en « libre-cueillette », voire des skate parks.	48	17,1%
Développer une offre de location de vélos ou vélos électriques en libre-service ou en location/abonnement longue durée	43	13,1%
Réduire les temps de parcours et densifier la desserte des transports en commun vers Sophia-Antipolis, mais également vers les communes du Pays de Grasse, voire au-delà vers Nice et Monaco	40	11,4%
Créer en entrées de ville, des parkings relais desservis par les transports en commun et disposant d'une offre de vélos et réduire l'offre de stationnement, par exemple sur le littoral	39	10,9%
Développer l'intermodalité au niveau de la future gare de La Bocca	37	10,9%
Pouvoir transporter son vélo dans les bus, les trains et les gares	35	7,4%
Mettre en œuvre un abonnement ou un titre de transport unique ou valoriser le titre et l'abonnement Zou	35	10,9%
Développer une « culture du vélo » en organisant des ateliers d'initiation à la pratique et au bon usage du vélo ou des fêtes du vélo	35	10,3%
Développer des navettes maritimes toute l'année	34	7,4%
Améliorer les correspondances entre trains et bus au départ des gares	33	5,1%
Faire respecter la réglementation en accentuant la surveillance et la verbalisation	33	12,0%
Utiliser en centre-ville des modes de livraison propres, tels que les livraisons en vélos et vélos cargos et en véhicules électriques	30	6,3%

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Augmenter les liaisons en transports en commun intercommunales et inter-agglomérations	30	6,9%
Rendre le partage de la route plus lisible et visible en améliorant la signalisation (zones de rencontre, pistes cyclables, priorités à droite...)	29	6,3%
Installer des abris vélos fermés et sécurisés	27	6,9%
Proposer des liaisons régulières en transport en commun vers les stations de sports d'hiver et les parcs naturels régionaux (Valmasque et Estérel)	27	4,0%
Faciliter la circulation et le stationnement des deux roues motorisées	26	6,9%
Créer des zones de rencontres livreurs / commerçants	25	5,1%
Mettre en œuvre de nouvelles tarifications pour les parkings existants pour les habitants du quartier, sur certains créneaux horaires, selon les différents besoins (actifs, habitants, touristes...) et aisément identifiables.	25	4,6%
Développer des équipements et services comme des places sécurisées pour les vélos, deux-roues motorisées et trottinettes, des places avec recharge pour les voitures et vélos électriques	24	5,7%
Créer un péage urbain pour accéder au centre-ville (hors riverains)	24	2,3%
Adapter la tarification des transports en commun aux revenus des usagers et aux distances parcourues	24	5,1%
Utiliser les vignettes crit'air lors des pics de pollutions	22	5,7%
Requalifier la voie rapide en voirie urbaine à vitesse limitée avec voie bus dédiée, ou avec deux voies sur quatre surélevées	22	4,6%
Mettre en place des panneaux dynamiques modifiant les sens de circulation de certaines voies à certaines heures	21	3,4%
Mettre en œuvre des dispositifs visant à ralentir les circulations (feux sur les pistes cyclables, ralentisseurs sur certaines rues transversales, bridage de la vitesse des skates et trottinettes)	21	4,6%
Renforcer les contrôles pour que les automobilistes ne bloquent pas les bus	20	4,0%
Mettre en place une offre touristique multimodale	19	1,7%
Installer des panneaux indiquant les temps de parcours en bus	19	1,7%
Créer une plateforme logistique (par exemple à Cannes La Bocca) permettant d'organiser les livraisons rues par rue et éventuellement de stocker les marchandises des commerces disposant de peu d'espace.	19	4,0%
Mener des actions de formation et de sensibilisation adaptées à chacun des publics usagers des voiries et aux commerçants pour éduquer au vivre-ensemble sur la route (sessions de mises à niveau du code de la route, jeux-concours, campagnes d'affichage et réseaux sociaux, actions auprès des écoles ...)	19	4,0%
Faciliter l'accès des bus aux PMR (pour les personnes malvoyantes, en équipant les véhicules d'annonces sonores, accès aux arrêts de la ligne 17)	18	5,1%
Mettre en avant l'application PalmBus	16	1,7%
Créer une journée cannoise du transport en commun, lors de laquelle ceux-ci seraient gratuits	15	2,3%
Mettre en place des zones à faible émission	14	1,7%
Proposer des services adaptés aux personnes « chargées », tels que la livraison, par porteur, de ses achats dans le parking de stationnement le plus proche ou à son véhicule, ou la distribution, avec caution, de petits caddies pliables	14	2,9%
Créer, lorsque cela est possible, des voies réservées au covoiturage	13	1,7%
Installer des racks à vélos sur les bus inter-agglomérations	12	1,7%
Créer une application numérique permettant de mettre en relation des propriétaires de places particulières et des personnes en recherche d'un stationnement	11	1,1%

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Améliorer la signalisation des parkings existants, avec indication du nombre de places disponibles	11	1,7%
Créer une application web permettant de savoir le nombre de places disponibles dans un parking et de réserver la sienne	11	2,3%
Synchroniser les coloris des navettes à la demande, des poteaux d'arrêts et la signalétique au sol.	10	2,3%
Augmenter le nombre de points relais	5	1,1%

- Des propositions d'actions supplémentaires ont été proposées, portant principalement sur :
  - **Les modes actifs :**
    - Poursuite de la piétonisation du centre-ville, par exemple Rue d'Antibes ou sur la Croisette
    - Mise en place de vélos « pousse-pousse » électriques
    - Association à School bus afin de faire du vélo électrique collectif un attrait touristique
    - Eviter les contre-sens de pistes cyclables, dangereux pour les usagers
  - **Le réseau de bus :**
    - Augmentation de la fréquence de bus et de la qualité du service proposé (lignes directes, ponctualité, propreté, suivi). Exemples : ligne 21, Bus du boulevard Louise Moreau, Ligne 4 – après 20h, Nombre de bus à renforcer le samedi matin
    - Mise en place de bus gratuits
    - Conversion du parc de bus thermique en bus électriques
  - **La mise en place des journées sans voiture en bord de mer**
  - Le développement des aménagements urbains, des infrastructures et de la fluidité des transports :
    - En évitant de trop limiter les voies accessibles aux voitures afin de réduire la création d'embouteillages
    - Interdire les livraisons sur les créneaux de forte circulation
    - Augmenter le nombre de place de stationnements pour les PMR
    - Favoriser le franchissement des voies et carrefours pour les piétons (pont Carnos, voie rapide, Valomborsa)
    - Réaliser un tramway de la Napoule à Golfe Juan

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

2.4 Évaluation des propositions d'actions pour l'amélioration des mobilités à Mandelieu-La Napoule

- 60 participants ont souhaité évaluer les propositions d'action pour améliorer les mobilités sur Mandelieu-La-Napoule. 45 participants ont effectivement évalué ces propositions.

Propositions d'actions	Nombre total votes	Pourcentage de vote des 45 participants en tant que choix N°1, 2 ou 3
Réaliser des réseaux cyclables et piétons continus et sécurisés entre les communes de l'agglomération et au sein de la commune (ex : le long du golf aéroport et Béal)	44	62%
Privilégier les pistes cyclables avec séparateurs physique aux bandes cyclables	40	52%
Rendre les voies bus accessibles aux vélos	30	25%
Développer le stationnement pour les vélos (arceaux vélos, places dans les grands parkings existants)	30	29%
Mener des actions de formation et de sensibilisation adaptées à chacun des publics usagers des voiries pour éduquer au vivre-ensemble sur la route (interventions dans les écoles, dispositifs de récompense pour le bon respect du code de la route, organisation d'une fête du vélo, campagnes sur le respect du code de la route, l'usage des feux de position ou le port du casque, visites touristiques ou promenades à vélo un dimanche par mois…)	29	35%
Développer des lignes de bus inter-agglomération et mettre en place des liaisons directes Mandelieu / Sophia-Antipolis	27	27%
Développer le service de navette maritime de Juan-Les-Pins à Théoule-sur-Mer	26	27%
Élaguer la végétation pour libérer de l'espace sur les trottoirs et être vigilant à ce qu'elle ne gêne pas la visibilité	26	29%
Mettre en place une signalisation claire des priorités pour les modes actifs aux intersections et des panneaux "chacun sa voie"	25	27%
Augmenter les liaisons avec Cannes en soirée	25	25%
Pouvoir transporter son vélo dans les bus interurbains	25	25%
Concernant le mobilier urbain, privilégier les accroches aux murs et veiller à ce qu'il ne bloque pas les trottoirs et les pistes cyclables	24	27%
Prévoir dans les projets d'aménagements : un parc à vélo extérieur par nouvel immeuble, 2 places de parking par nouveau logement, des emplacements réservés pour réaliser des cheminements piétons et cyclables.	23	23%
Former les services techniques à l'usage du vélo et à la pratique de la marche à pied	23	23%
Développer une offre de location de vélos ou vélos électriques en libre-service ou en location/abonnement longue durée, à l'échelle de l'agglomération	23	23%
Améliorer les correspondances entre les différents modes de transport en réduisant les temps d'attente	23	21%
Mettre en œuvre des dispositifs visant à ralentir les circulations comme des zones à 20 km/h	23	29%
Maintenir en saison hivernale quelques navettes estivales	23	23%
Créer des parkings-relais aux niveaux des échangeurs, desservis par des transports en commun, dotés de points de location et parkings vélos sécurisés et facilitant le covoiturage avec des points de dépose-minute	23	23%

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Mettre en œuvre un ticket unique multimodal entre les différents bus et les navettes maritimes	23	25%
Organiser des consultations des associations et habitants en amont des futurs projets	22	17%
Utiliser en centre-ville des modes de livraisons propres tels que les livraisons en vélos et en véhicules électriques.	22	21%
Faire respecter les espaces réservés aux modes actifs et les règles appliquées aux cyclistes	21	19%
Aménager les arrêts de bus (visibilité, pluie)	21	15%
Augmenter la fréquence et le cadencement des lignes 22, 23, 17 et A	21	15%
Prévoir des places de stationnement longue-durée	20	12%
Mettre en place une application pour signaler les dysfonctionnements dans l'espace public	19	17%
Réaliser des campagnes pour promouvoir les bénéfices des transports en commun (temps de parcours)	18	17%
Créer une plateforme logistique permettant les transferts de gros porteurs vers des véhicules plus urbains	18	17%
Développer des zones à faible émissions en centre-ville	18	23%
Ne pas prévoir de passages piétons entre deux virages	18	23%
Planifier les livraisons dans les rues très étroites le matin	17	17%
Dans les parkings, changer la couleur de l'affichage lumineux des places PMR	16	13%
Transformer les places en zones bleues en places payantes	16	6%
Mettre en avant l'application multimodale incluant le trajet piéton	15	17%
Augmenter le nombre de points relais	15	8%
Mettre en place, dans les parkings, un système de location de véhicules courte durée ou de voitures partagées avec des places dédiées ou entre particuliers	14	6%

- En complément, des participants ont proposé des actions supplémentaires portant principalement sur :
  - La surveillance du respect des stationnements (empêcher le stationnement sauvage, voitures ventouses …)
  - La mise en place de la gratuité des bus

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

2.5 Évaluation des propositions d'actions pour l'amélioration des mobilités à Mougins

- 48 participants ont souhaité évaluer les propositions d'action pour améliorer les mobilités sur Mougins. 45 participants ont effectivement évalué ces propositions.

Propositions d'actions	Nombre total votes	Pourcentage de vote des 45 participants en tant que choix N°1, 2 ou 3
Réaliser des réseaux cyclables et piétons continus, sécurisés, plus larges et entretenus à l'échelle de la commune ainsi qu'entre Mougins et les villes limitrophes (ouverture de chemins privés, création cheminement entre chemin des Santons et Tournamy, entre Mougins et le Cannet le long de la Siagne, traversée cyclable de Tournamy)	36	60%
Mettre en place des pistes cyclables interconnectées entre les différentes communes	28	40%
Créer et augmenter la fréquence des lignes de bus est-ouest (vers Mouans-Sartoux, Valbonne, Vallauris et Antibes), sans passer par Cannes	26	42%
Simplifier et homogénéiser la billettique avec les territoires voisins avec un titre de transport unique	26	42%
Réaliser des aires de stationnements vélos sécurisées près des commerces de proximité et équipements publics	22	38%
Trouver le bon positionnement de la sortie 43 ou rendre la sortie 44 gratuite	22	27%
Créer des voies dédiées pour les bus notamment vers Sophia-Antipolis	20	27%
Réaliser un plan de mobilité à l'échelle des 3 bassins de vie	19	22%
Réaliser des équipements comme des aires de stationnements vélos sécurisés près des commerces de proximité	19	20%
Développer des aires de covoiturage aux abords de l'autoroute avec des services de proximité comme des stationnements vélos, bornes électriques	18	24%
Redéfinir les bandes et pistes cyclables	17	24%
Adapter les voies de circulation à la réalité du trafic généré par de nouvelles infrastructures	16	24%
Améliorer les correspondances trains / bus	16	24%
Partager et concerter avec le grand public sur les grands projets	15	22%
Développer des commerces de proximité au cœur des quartiers	14	20%
Mesurer systématiquement le rapport coût / bénéfice avant toute opération de développement notamment autour de la Valmasque	14	11%
Mettre en place un abonnement multi-réseaux	13	20%
Créer une application de mutualisation des places de stationnement (avec planning, abonnement, badges d'ouverture des parkings...)	12	13%
Mettre en place une cellule avec un représentant des 3 agglomérations	12	22%
Alimenter les applications existantes comme Moovit en intégrant tous les réseaux de transports	12	20%
Créer des espaces de co-working accessibles en transports en commun ou à pied	12	18%
Mettre en place une navette entre Mougins Le Haut et le nouveau centre-ville du village	12	20%
Créer des parkings en dehors des zones en tensions, desservis par des navettes à proximité des gares ou de certains arrêts de bus majeurs	12	16%
Mettre en place des voies partagées	11	13%
Revoir l'itinéraire de la ligne Palm Sophia	11	13%
Privilégier, lors de la création d'écoles, les dessertes en transport en commun pour éviter d'avoir à construire des places de parking	11	13%

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

Optimiser les trajets et horaires des transports scolaires notamment en fin de journée	11	18%
Réaliser des marquages au sol ludiques	10	13%
Dupliquer le dispositif "Réseau pouce » de Biot	8	11%

- En complément, des participants ont proposé des actions supplémentaires portant principalement sur l'incitation et la promotion de l'usage des **modes actifs et transports en commun** :
    - Inciter à prendre les TC grâce à un système global performant entre les différents quartiers de la commune et différentes communes de l'agglomération (maillage, fréquence, rapidité, priorité).
    - Affichage des itinéraires cyclables sur le site internet de la ville
    - Promotion du déplacement à vélo lors d'événement sur la commune
    - Mise en place de la gratuité des bus
    - Formation des équipes de la ville à la réalisation d'aménagements cyclables

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

2.6 Évaluation des propositions d'actions pour l'amélioration des mobilités à Théoule-sur-Mer

- 29 participants ont évalué les propositions d'action d'amélioration des mobilités sur Théoule-sur-Mer.

Propositions d'actions	Nombre total votes	Pourcentage de vote des 29 participants en tant que choix n°1 et n°2
Mettre en œuvre des réseaux cyclables et piétons continus, entre les communes Théoule-sur-Mer, Mandelieu-La Napoule, Cannes et vers le Var	25	76%
Développer les navettes gratuites en période estivale	17	34%
Développer des stationnements vélos en bord de mer	15	31%
Étendre le service de navette maritime estivale vers Antibes et Saint-Raphaël et augmenter sa fréquence	15	31%
Réaliser le projet de LGV qui permettrait de soulager la ligne ferrée littorale afin de permettre de mettre en place une offre TER plus dense sur les gares intermédiaires	15	24%
Élargir et mieux signaler les trottoirs, notamment pour le sentier du littoral entre la Rague et la base nautique, entre la gare et le centre-ville et entre Théoule-sur-Mer et le Var	14	31%
Bien coordonner les correspondances train-bus notamment depuis la gare de cannes pour la ligne 22 et pour la correspondance entre les gares de Théoule centre et du Trayas	14	24%
Mettre en place un service de location de vélos sur toute l'agglomération	13	17%
Demander à la Région, avec les autres agglomérations de l'Ouest 06, une augmentation des dessertes TER.	13	28%
Développer une ligne de bus entre Théoule et Mandelieu centre	13	21%
Supprimer le stationnement au profit d'une bande cyclable partout où le dépassement du cycliste est dangereux (montées...)	13	28%
Limiter la vitesse entre Théoule et le Var à 50km/h et à 30km/h en zone urbaine	12	34%
Pouvoir transporter son vélo à l'arrière des bus	12	17%
Créer des parkings de covoiturage	11	17%
Créer des parkings de rabattement en dehors du centre-ville	11	28%
Surveiller de manière accrue et renforcer les contrôles de vitesse et de bruit	10	17%
Optimiser les accès à l'Estérel, à réaliser en relation avec la CAVEM	10	17%
Installer des radars pédagogiques / permanents	10	21%
Sécuriser les arrêts de bus les plus dangereux	10	24%
Mettre en place un transport à la demande ou une navette pour desservir la gare du Trayas	8	21%
Coordonner les plans de mobilité avec les agglomérations de l'Ouest 06	7	17%

- La mise en place de la gratuité des bus a également été demandée par un participant.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

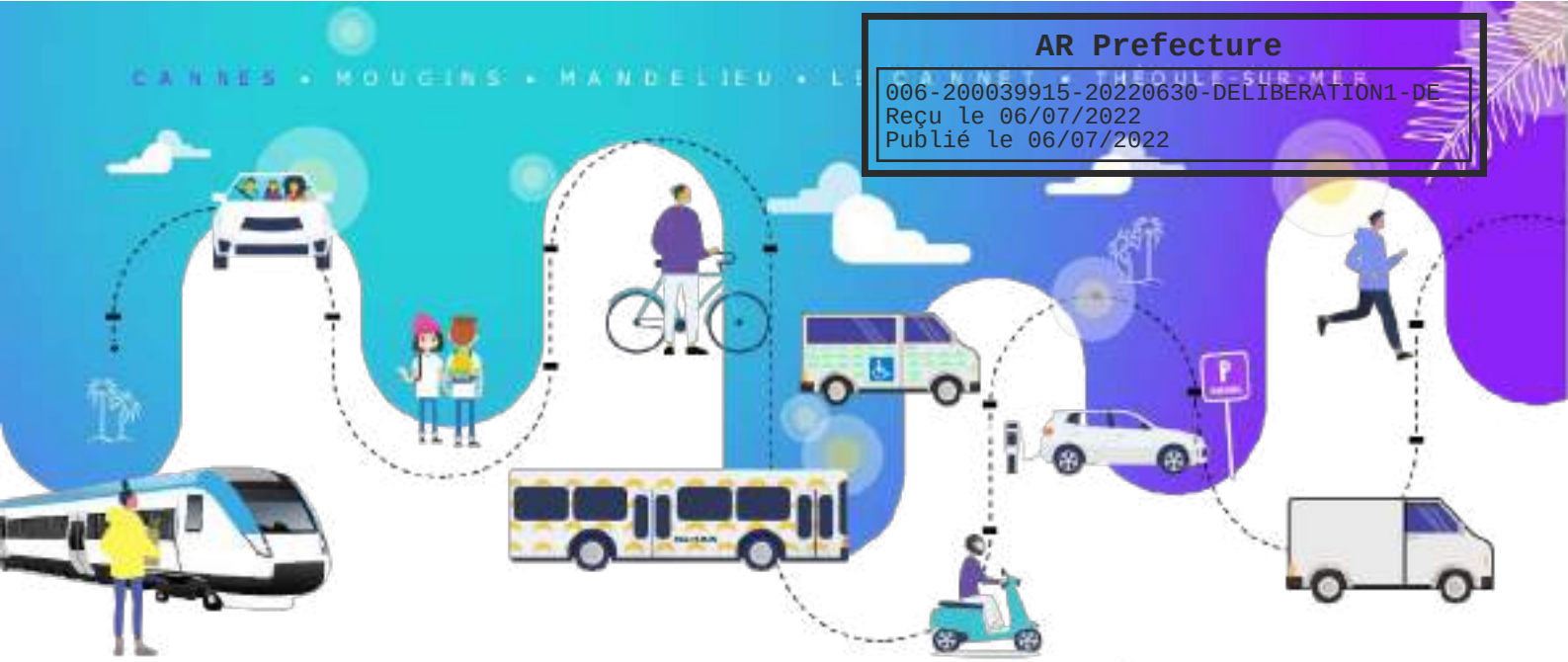
3 Conclusion

Au cours de cette 3ème phase de consultation digitale, la priorisation réalisée par les participants met très fortement en avant la **réalisation de réseaux cyclables et piétons continus et sécurisés, à l'échelle communale et intercommunale**, qui arrive en tête dans chacune des 4 communes.

Les autres actions qui ressortent sont :

- **Inciter à la pratique du vélo**
  - en renforçant les services proposés :
    - Mise en œuvre de parkings vélo dans les nouveaux projets d'aménagements
    - Autorisation du transport du vélo dans les divers transports en commun
    - Utilisation des voies réservées aux bus par les cyclistes
    - Création de location de vélos en libre-service ou d'abonnements
  - en créant une culture du vélo et un partage de la route entre l'ensemble des usagers
- **Sécuriser et rendre plus agréable la pratique de la marche à pieds**
  - Elagage, élargissement des trottoirs, …
  - Aménagements urbains (ombrage, lieux de convivialité, etc.)
- **Développer l'attractivité des bus, grâce à :**
  - L'augmentation de la fréquence des lignes et navettes, en journée et en soirée
  - Une meilleure lisibilité de l'offre: carte de transport intercommunale unique et fonctionnelle pour tout type de transport (navette, bus, …)
  - Une meilleure gestion des correspondances
  - Une densification des lignes, plus directes vers les bassins de vie et d'emplois
  - La mise en œuvre des navettes urbaines fréquentes et gratuites
- **Mettre en place des parking relais** aux abords des autoroutes et en entrée de ville avec des services (bornes électriques, parkings vélos, correspondance TC, …)
- **Maintenir des navettes estivales sur les différentes périodes de l'année et développer les navettes maritimes**
- **Développer les livraisons avec des véhicules propres**
- **Réduire l'offre de stationnement sur le littoral**

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

ANNEXES

Support et synthèse de la réunion publique de restitution

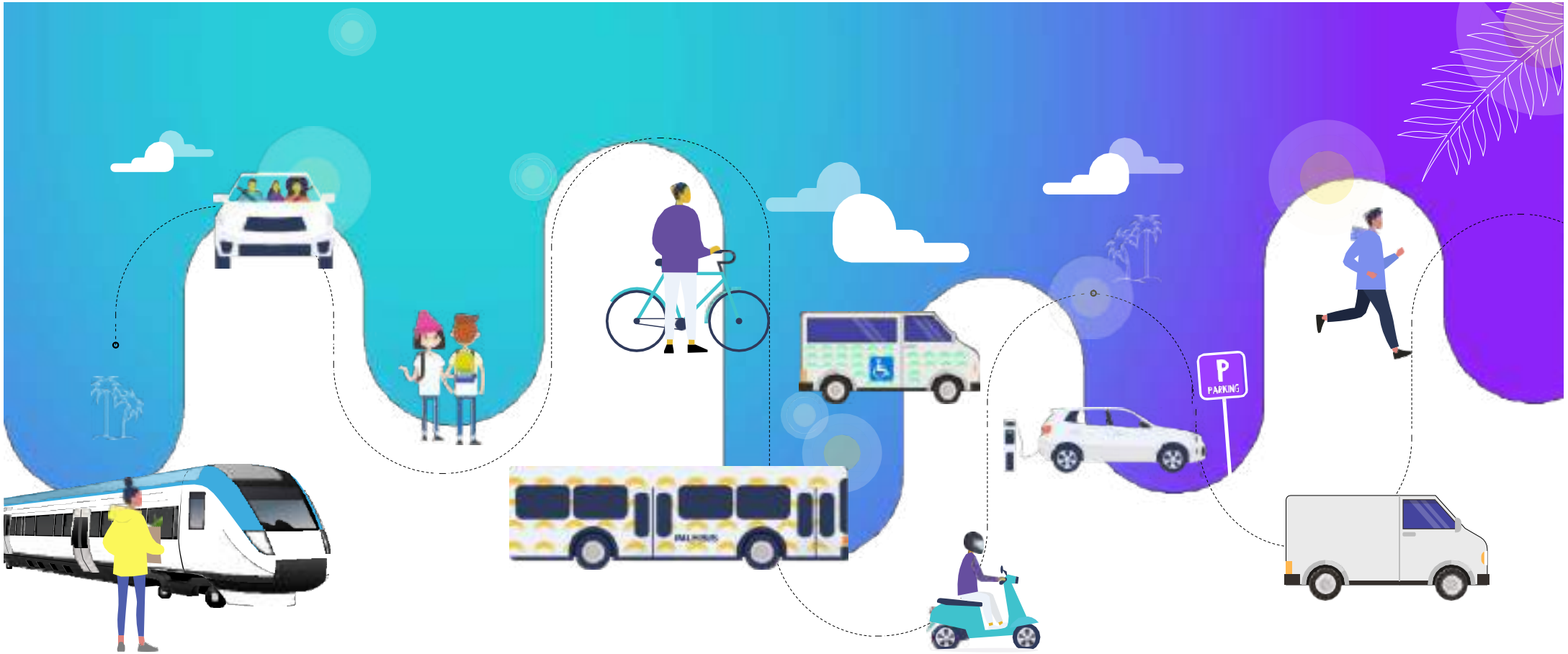
CANNES PAYS DE LÉRINS



PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

Réunion publique
3 juin 2021

Mobilisons-nous pour la mobilité !



INTRODUCTION DE LA RÉUNION
M. RICHARD GALY

QUELQUES CONSIGNES DE TRAVAIL À DISTANCE

Merci de bien vouloir couper votre micro, entre les interventions pour éviter les interférences

Cette réunion est enregistrée

Durant les séquences d'échanges, chaque participant aura la possibilité de s'exprimer

- En activant la « main » pour solliciter la parole
- En respectant les tours de parole donnés par l'animateur

PRÉSENTATION DES ANIMATEURS ET INTERVENANTS

ANIMATION / FACILITATION

NICAYA CONSEIL

- Laurence Gontard





- Soutien logistique à contacter en cas de problème technique
  → Elise Ribardière



Via le chat de ZOOM



Via téléphone

INTERVENANTS

CACPL

- Frédéric Marandon
- Fanny Butruille
- Hélène Roy
- Roger Barresi

INGEROP

- Nathalie Perigault
- Lauriane Beauvisage

DÉROULEMENT DE LA RÉUNION

HEURE	DÉROULÉ	DURÉE
18h00 – 18h15	• Introduction et déroulement de la réunion	***15'***
18h15 – 18h30	• L'élaboration du Plan de Mobilité • *Echanges*	***15'***
18h30 – 18h45	• La concertation pour l'élaboration du plan de mobilité • *Echanges*	***15'***
18h45 – 19h35	• Les enseignements de la concertation • *Echanges*	***50'***
19h35 – 19h55	• Les 3 axes du plan de mobilité • *Echanges*	***20'***
19h55 – 20h00	• Les suites	***5'***

CHARTE POUR CETTE RÉUNION

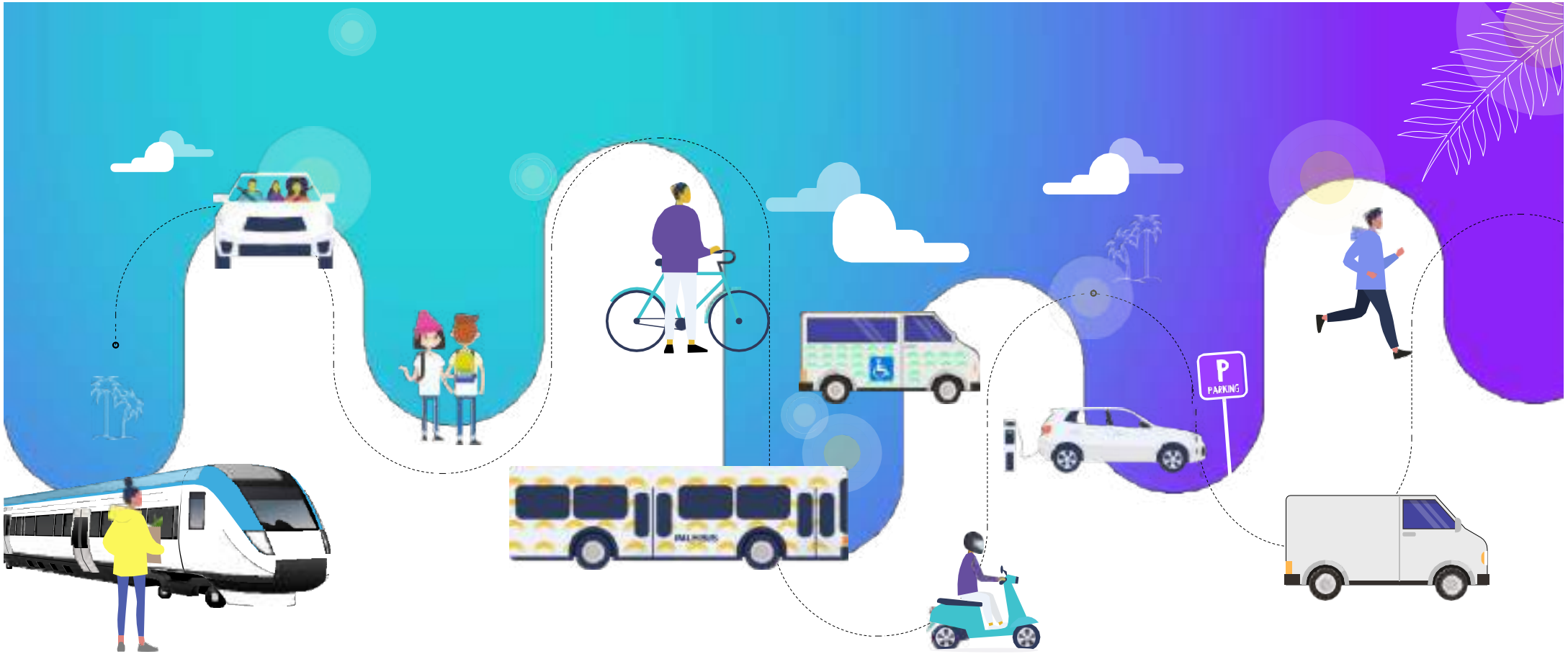
- **Règle de base**

Tout le monde a raison…
… Partiellement !!!

- **Respect**
- **Pas de jugement**
- **Écoute**
- **Bienveillance**
- **Echanger de façon respectueuse**



Autres besoins de votre part ?

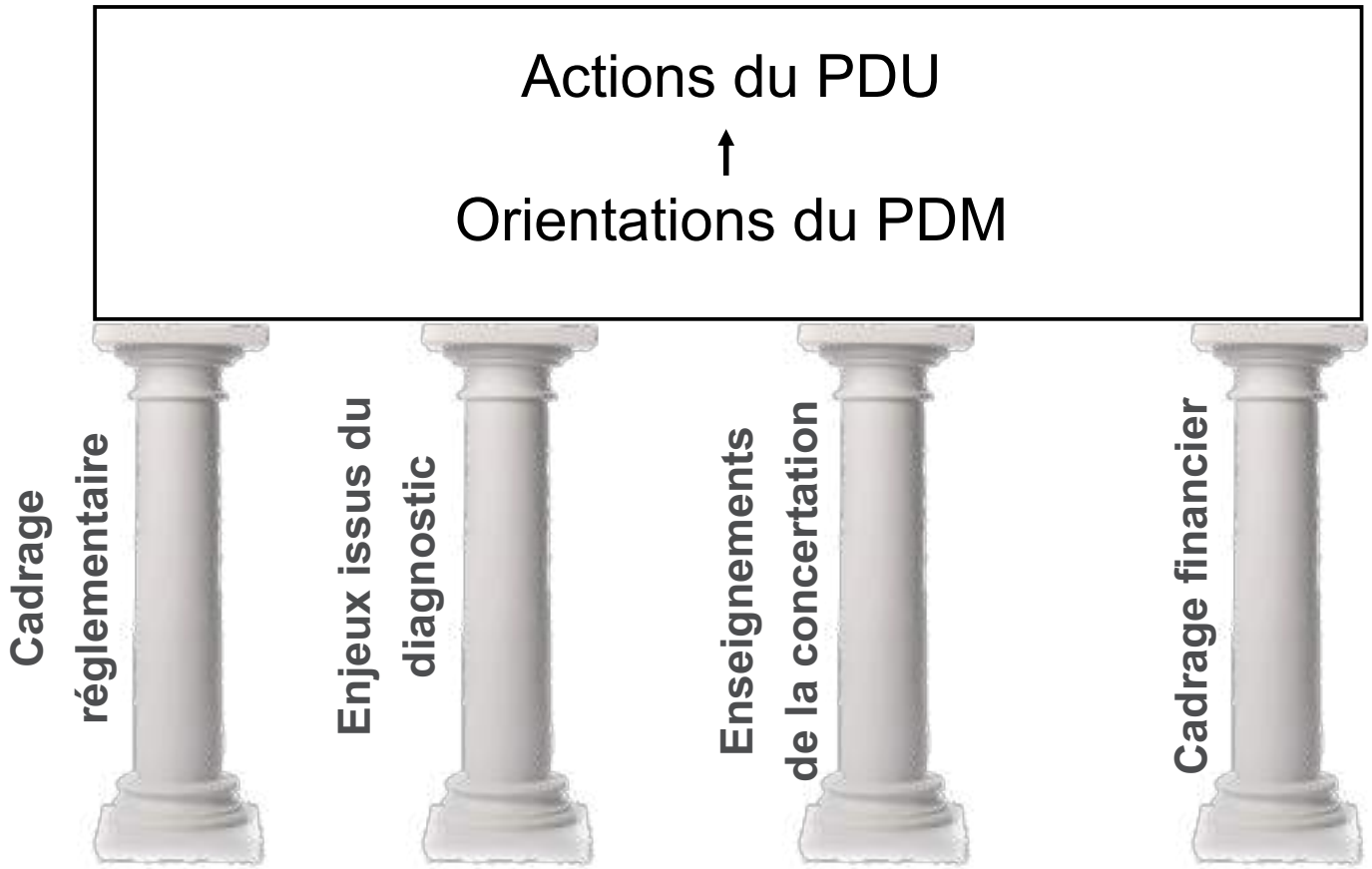


L'ÉLABORATION DU PLAN DE MOBILITÉ

CANNES PAYS DE LÉRINS

LES 4 PILIERS POUR ÉLABORER LE PDM

Le Plan de Mobilité : la stratégie intercommunale d'organisation de la mobilité à l'horizon 2030



LE CADRAGE RÉGLEMENTAIRE

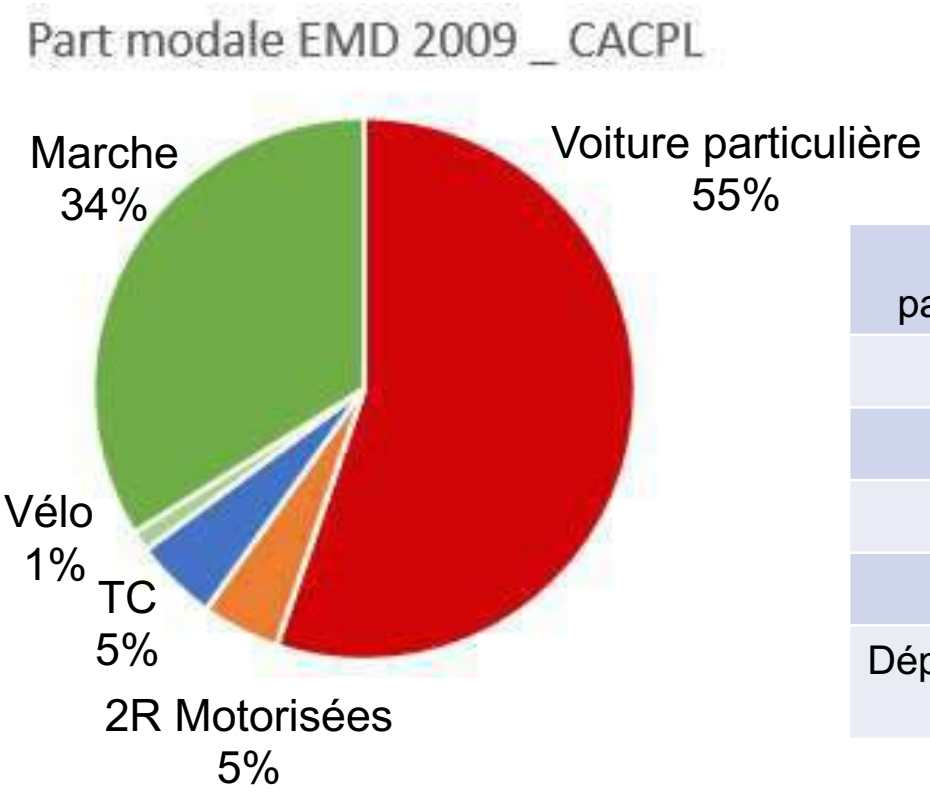
Les thématiques réglementaires du Plan de Mobilité

Diminution du trafic automobile	Limitation des gaz à effet de serre	Stationnement	Modes doux, piétons et cycles	Accessibilité / PMR
Nouvelles mobilités	Transports en commun	Environnement, Pollution	Sécurité des déplacements	Logistique, transport de marchandises

Chacune des thématiques est en lien avec la 1ère thématique de diminution du trafic automobile

LES DÉPLACEMENTS SUR L'AGGLOMÉRATION

Déplacements tous motifs : 3,28 déplacements / jour / personne



	France entière	Centre pôle urbain > 100 000 hbts	Communes polarisées de l'aire urbaine > 100 000 hbts	Alpes-Maritimes
Voiture particulière	65%	50%	70%	53%
2 RM	2%	2%	3%	4%
TC	8%	10%	6%	8%
Vélo	3%	4%	2%	1%
Marche	22%	34%	19%	33%
Déplacements / jour	3,15	3,29	3,11	3,42

Résultats Enquête Nationale Transport Déplacements 2008 et EMD Alpes-Maritimes 2009

Depuis 2009, changement de la configuration du réseau TC :

- **Ouverture des premiers tronçons de site propre pour les bus au deuxième semestre 2013,**
- **Mise en place du PALM EXPRESS en 2016**
- **Développement des dessertes de proximité**

→ Fréquentation du réseau en augmentation de + 18% entre 2014 et 2019

LE DIAGNOSTIC EN 6 POINTS CLÉS

Circulation	• Un réseau contraint et saturé aux heures de pointe => des nuisances sonores et un certain niveau de pollution
Stationnement	• Des places très nombreuses (réponse à la demande estivale / évènementielle) • Une emprise importante sur l'espace public : voitures / 2 roues
Transports Collectifs	• Une offre de transport en commun diversifiée des aménagements récents qui ont augmenté l'attractivité du réseau
Modes actifs	• Une part modale de marche à pied importante : un territoire agréable à marcher • Une pratique vélo faible mais en progression avec des projets d'aménagements en cours
Logistique Urbaine	• Des flux de marchandises très conséquents => une gène importante pour les habitants • Une démarche innovante lancée à Cannes à l'aide de capteurs
Mobilités innovantes / partagées	• Cap Azur une démarche partenariale vers l'innovation : réseau Wiiz, compagnon de mobilité • Un projet hydrogène innovant

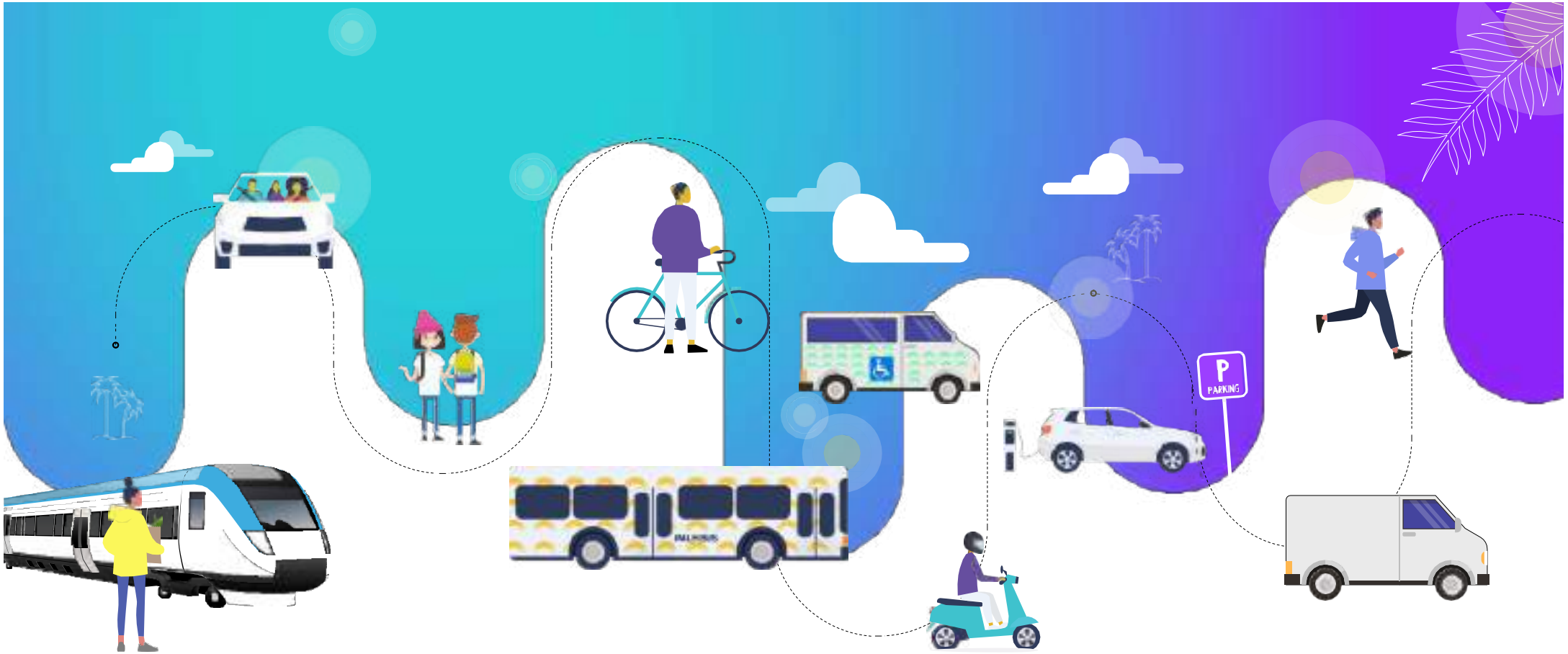
ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Vos questions sur l'élaboration du Plan de Mobilité



- Sollicitez la prise de parole
- Attendez votre tour
- Présentez-vous
- Limitez la durée de votre intervention

5 min



LA CONCERTATION POUR L'ÉLABORATION DU PLAN DE MOBILITÉ

CANNES PAYS DE LÉRINS

LA DÉMARCHE D'ÉLABORATION DU PDM

- La Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins, Autorité Organisatrice des Mobilités, a souhaité que son Plan de Mobilité fasse l'objet d'une démarche partenariale :
  - Associer à son élaboration les communes, les habitants et acteurs socio-économiques
  - Construire un projet cohérent, au service des habitants, des visiteurs touristiques et du tissu entrepreneurial local



LE PROCESSUS DE CONCERTATION

ÉTAPE 1

4 ateliers de travail participatifs + Questionnaire digital

Etablissement d'une connaissance partagée de la situation des déplacements

Décembre 2020 / Janvier 2021

ÉTAPE 2

4 ateliers de travail participatifs + Questionnaire digital

Co-construction d'orientations partagées d'amélioration des déplacements

Janvier / Mars 2021

ÉTAPE 3

4 ateliers de travail participatifs + Questionnaire digital

Propositions d'actions pour un projet communal de mobilité

Avril / Mai 2021

LA PARTICIPATION À LA CONCERTATION

- **Ateliers de travail participatifs communaux : 119 inscrits / 53 participants**
- **Questionnaires digitaux : 265 répondants, dont des habitants de communes hors CACPL** (Grasse, Mouans-Sartoux, Antibes, Nice, Vallauris, Beausoleil, La Roquette sur Siagne, Châteauneuf Grasse, Saint-Raphaël)

		Diagnostic	Orientations	Plan d'actions	Total
Cannes	Participants	19	11	18	25 différents
	Répondants	187	215	175	
Mandelieu	Participants	6	5	8	9 différents
	Répondants	38	88	45	
Mougins	Participants	9	9	7	12 différents
	Répondants	35	75	45	
Théoule	Participants	1	3	4	7 différents
	Répondants	29	66	29	
Total	Participants	35	28	37	
	Répondants	223	240	265	

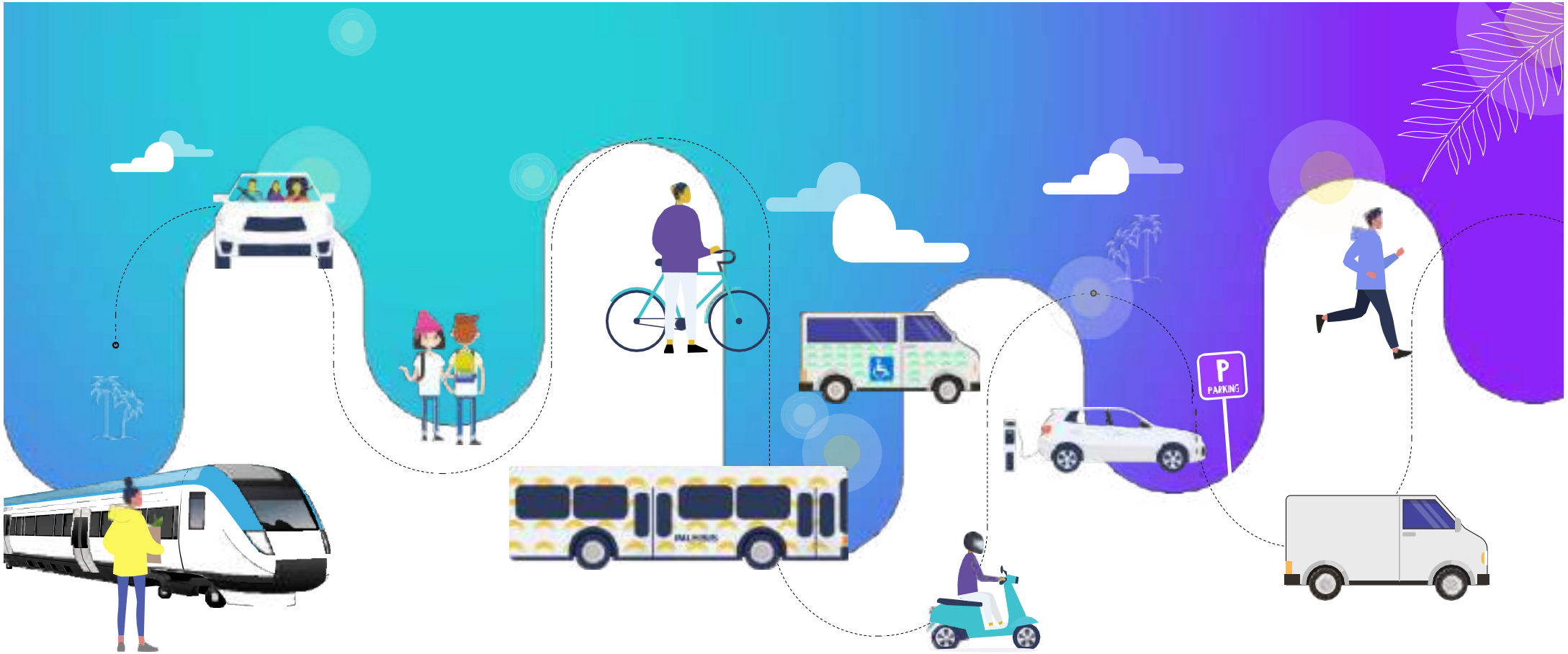
ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Vos questions sur la concertation



- **Sollicitez la prise de parole**
- **Attendez votre tour**
- **Présentez-vous**
- **Limitez la durée de votre intervention**

5 min



LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

CANNES PAYS DE LÉRINS

DES ORIENTATIONS CONVERGENTES

- **Sur l'ensemble des communes**
  - **Poursuivre le développement des modes actifs**
  - **Inciter à l'utilisation des transports en commun**
  - **Développer l'intermodalité**
  - **Faciliter les déplacements inter-agglomérations**
  - **Réduire les déplacements et l'usage de la voiture et favoriser les modes actifs**

- **Sur 2 ou 3 communes**
  - **Eduquer au vivre-ensemble pour sécuriser les déplacements (Cannes, Mandelieu et Théoule-sur-Mer)**
  - **Optimiser le système de stationnement (Cannes, Mandelieu et Mougins)**
  - **Prévoir de nouveaux systèmes de livraisons en centre-ville et sur le dernier kilomètre (Cannes et Mandelieu)**
  - **Intégrer les déplacements aux projets de développement (Mandelieu, Mougins)**

LES PRINCIPALES ACTIONS IDENTIFIÉES POUR DÉVELOPPER LES MODES ACTIFS

Cannes	Mandelieu	Mougins	Théoule
• **Créer des réseaux cyclables et piétons continus, sécurisés, bien identifiés** (signalisation, bandes/pistes, séparateurs physiques, panneaux « chacun sa voie »), **bien entretenus et en faire respecter l'utilisation** (limitation de vitesse, radars pédagogiques) • **Réaliser des aménagements de voirie et urbains favorables aux cyclistes et piétons** (élargissement des pistes cyclables et trottoirs, cédez-le passage, ronds-points hollandais, voies de bus accessibles aux cyclistes, passages piétons sécurisés, élagage, mobilier, servitudes de passage sur les chemins privés) • **Développer des stationnements vélos sécurisés, adaptés aux différents usages**			
• **Développer l'offre de location de vélos / VAE**			
	• **Former les services techniques** à la pratique des modes actifs		
• **Développer la culture vélo** (fêtes du vélo)			
• **Créer des ombrages, espaces de convivialité et de liberté** • Proposer des services adaptés aux piétons chargés			

En gras les actions arrivant en tête des priorisations du questionnaire digital

DES ACTIONS DÉJÀ ENGAGÉES ET PROJETS COURT TERME

Sur le développement des modes actifs

- **Stationnements vélos sécurisés, adaptés aux différents usages**
  - Augmentation régulière des stationnements type arceaux dans les centres villes : à Cannes, 388 places créées entre 2017 et 2020,
  - Stationnements sécurisés Gare SNCF Cannes (abri deux roues)
  - 3 box vélos « Palm Vélo » : Tournamy, Canardière et Bastide Rouge en juin 2021
- **Développer l'offre de location de vélos / VAE**
  - Location VAE « Palm Vélo », pour une période de 1 à 3 mois, permettant aux habitants d'expérimenter l'usage régulier du VAE, à des conditions tarifaires avantageuses, sans s'engager immédiatement dans l'acquisition d'un vélo : 50 VAE disponibles
  - Benchmark en cours concernant la location de VAE en libre-service avec stations
- **Développer la culture vélo**
  - Village « Marche et Vélo » à Cannes en septembre 2020 lors de la Semaine de la Mobilité → renouvellement à envisager en fonction du contexte sanitaire
  - Travail de la CACPL avec l'association « Choisir le Vélo » : stands d'information lors des piétonisations sur le Bd du Midi, ateliers réparation, marquage bicycode…
  - Coordination des actions dans le cadre du Plan Vélo « CAP AZUR » : aménagements cyclables inter-agglos, actions d'information, Appli Smartphones
-

LES PRINCIPALES ACTIONS IDENTIFIÉES POUR INCITER À L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Cannes	Mandelieu	Mougins	Théoule
• **Densifier les fréquences et la couverture géographique : petites navettes urbaines**, **liaisons inter-agglomérations performantes**, **desserte est-ouest,** nouvelles lignes, liaisons sports d'hiver, itinéraire ligne Cannes-Sophia, horaires transports scolaires			
• **Développer des navettes maritimes toute l'année**			
• Améliorer la lisibilité de l'offre : application PalmBus, panneaux temps de parcours, signalétique • Réaliser une campagne de promotion des TC (journée du transport en commun…) • Mettre en place une tarification adaptée aux revenus			
• Equiper les bus d'annonces sonores • Renforcer les contrôles pour que les bus ne soient pas bloqués dans la circulation	• Aménager les arrêts de bus (visibilité, protection contre la pluie)	• **Créer des voies de bus dédiées**	• **Augmenter les fréquences des TER** (en réalisant la LGV) • Sécuriser les arrêts de bus

En gras les actions arrivant en tête des priorisations du questionnaire digital

LES PRINCIPALES ACTIONS IDENTIFIÉES POUR DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ

Cannes	Mandelieu	Mougins	Théoule
• **Améliorer les correspondances entre les différents modes** (trains, bus, navettes estivales et maritimes) • **Autoriser le transport des vélos dans les bus et les trains** • **Créer des parcs relais en entrée de ville ou à proximité des pôles d'échanges**, desservis par les TC, dotés de parkings vélos sécurisés et de dépose minute pour le covoiturage			
• **Mettre en place un titre ou abonnement multimodal unique**			
• **Développer l'intermodalité à la future gare de La Bocca**			• Mettre en place un transport à la demande

En gras les actions arrivant en tête des priorisations du questionnaire digital

LES PRINCIPALES ACTIONS IDENTIFIÉES POUR FACILITER LES DÉPLACEMENTS INTER-AGGLOMÉRATIONS

Cannes	Mandelieu	Mougins	Théoule
• **Mettre en œuvre des lignes de bus inter-agglomérations performantes** (temps de parcours réduits, lignes directes)			
• **Mettre en place un titre de transport unique**			
		• **Réaliser un Plan de mobilité à l'échelle des 3 agglomérations**	
• Développer une offre touristique multimodale et inter-agglomération		• **Créer des pistes cyclables interconnectées** • Mettre en place une cellule mobilité à l'échelle des 3 agglo • Utiliser Mobiliscope pour connaitre les flux • Faire connaitre les applications comme Moovit	

En gras les actions arrivant en tête des priorisations du questionnaire digital

DES ACTIONS DÉJÀ ENGAGÉES ET PROJETS COURT TERME

Sur l'usage des transports en commun et l'intermodalité

- **Densifier les fréquences et la couverture géographique**
  - **Développement de l'offre réseau Palm Bus** :
    - Fréquence améliorée sur plusieurs lignes (1 – 4 – 10 - 23) + services PALM NIGHT
    - Entre 2014 et 2019 : + 19,5% de kilomètres totaux parcourus
  - **Développement et création de navettes de proximité** (Presqu'île Montfleury 2014 ; Suquet 2017) **et de navettes estivales** (Bocca Cabana 2017, Mimoplage 2018, Moure Rouge 2020)
  - **Mise en œuvre BHNS** : PALM EXPRESS A en septembre 2016 et PALM EXPRESS B en juillet 2017, avec amélioration des fréquences au fil des années
  - Objectif : **1 seule ligne PALM EXPRESS**, fusionnant les parcours des A et B, de Mandelieu-Centre Commercial Minelle à Mouans-Sartoux, sur 21,9 km dont, à terme, 8,9 en site propre
  - Sur le secteur de Mougins, **étude de réorganisation des dessertes** en cours, en relation avec le projet de développement urbain « Cœur de Mougins »
  - **Renfort de l'information** sur les lignes PAD Mougins via l'Appli Palm Bus

- **Créer des parcs relais en entrée de ville ou à proximité des pôles d'échanges, desservis par les TC, dotés de parkings vélos sécurisés et de dépose minute pour le covoiturage**
  - Mandelieu = La Canardière
  - Cannes = Bastide Rouge (en cours)
  - A proximité immédiate des arrêts « Palm Bus », ils offrent des emplacements vélos (arceaux), des places 2RM et des stationnements vélos sécurisés (abri vélo). Ils sont également équipés de bornes IRVE (rechargement véhicules électriques)
  - **8 parkings supplémentaires** prévus dans le cadre du projet global BHNS de Mandelieu à Mougins

DES ACTIONS DÉJÀ ENGAGÉES ET PROJETS COURT TERME

Sur l'usage des transports en commun

- **Réaliser une campagne de promotion des TC (journée du transport en commun…)**
  - Dans le cadre de la semaine de la Mobilité en septembre, « Palm Bus » propose le samedi le « ticket journée » au prix du ticket unité
- **Equiper les bus d'annonces sonores**
  - Système actif
  - Sur l'appli mobile, l'activation de la fonctionnalité « synthèse vocale » permet la lecture vocale des informations (horaires, arrêts proches…)

DES ACTIONS DÉJÀ ENGAGÉES ET PROJETS COURT TERME

Sur l'intermodalité et les déplacements inter-agglomération

- **Mettre en place un titre de transport unique / Mettre en place un titre ou abonnement multimodal unique**
  - Tarification 06 = « Ticket Azur » et « Carte Azur » = Zou 06 + réseaux urbains
  - Pass SUDAZUR = ZOU ! (trains, cars) + 1 ou plusieurs réseaux urbains, en fonction des zones choisies

- **Faciliter la multimodalité par l'information et l'accès au titre de transport**
  - **Application « Palm Bus »,** ***Compagnon de Mobilité :***
    - Accès à toute l'information « Palm Bus » sur smartphone : recherche d'itinéraire, horaires en temps réel, info trafic, fiches horaires des lignes
    - Accès à l'achat de titres de transport (e-ticket avec QR code)
    - Via la boutique en ligne, achat aux titres à distance, en commandant une nouvelle carte ou rechargeant une carte existante
  - **Paiement du ticket unité dans le bus par Carte Bancaire** à l'étude pour mise en œuvre en 2022
  - Développement sur **l'Appli mobile,** du module **vélo** (itinéraires, emplacements des stationnements…) : disponibilité avant fin 2021



LES PRINCIPALES ACTIONS IDENTIFIÉES POUR RÉDUIRE LES DÉPLACEMENTS ET L'USAGE DE LA VOITURE

Cannes	Mandelieu	Mougins	Théoule
• **Développer des voies et**		**des aires de covoiturage**	
• Mettre en place des zones à faible émission			
• Requalifier la voie rapide en voie urbaine • Créer un péage urbain pour accéder au centre-ville (hors riverains) • Faciliter la circulation et le stationnement des deux roues motorisées • Mettre en place des panneaux dynamiques modifiant les sens de circulation		• **Trouver le bon positionnement de la sortie 43** • **Développer des commerces de proximité au cœur des quartiers** • Créer des espaces de coworking • Mettre en place des voies partagées • Dupliquer le « réseau pouce » de Biot	• Renforcer les contrôles de vitesse et de bruit • Optimiser les accès à l'Esterel

En gras les actions arrivant en tête des priorisations du questionnaire digital

LES PRINCIPALES ACTIONS IDENTIFIÉES POUR ÉDUQUER AU VIVRE-ENSEMBLE

Cannes	Mandelieu	Théoule
• **Mettre en place des dispositifs pour ralentir la circulation (zones 20-30km/h, radars pédagogiques)** • **Faire respecter la réglementation**		
• **Mettre en œuvre des actions de formation et de sensibilisation** (campagnes, jeux concours, sondages, affichage, journées de promotion, visites touristiques à vélo ou à pied…)		
	• Développer une application pour signaler les disfonctionnements	

CANNES PAYS DE LÉRINS

En gras les actions arrivant en tête des priorisations du questionnaire digital

LES PRINCIPALES ACTIONS IDENTIFIÉES POUR OPTIMISER LE SYSTÈME DE STATIONNEMENT

Cannes	Mandelieu	Mougins
• **Mettre en œuvre de nouvelles tarifications** (résidents, horaires, parkings gratuits avec un certain nombre d'heures, places en zones bleues → places payantes, stationnement longue durée) • **Inciter à utiliser tous les parkings existants** en les signalant, et en indiquant le nombre de places disponibles		
• Développer une application mobile pour réserver sa place • Prévoir des places sécurisées pour les vélos, trottinettes, des places avec recharge électrique, des écrans TFT • Réduire le nombre de places de stationnement en surface si un parking est à proximité	• Développer la location de véhicules entre particuliers • Changer la couleur de l'affichage du nombre de places PMR • Développer la location de voitures courte-durée ou voitures partagées	• Développer une application permettant de mutualiser les places de parking privé et public • Privilégier, lors de la création d'écoles, les dessertes en transport en commun pour éviter d'avoir à construire des places de parking

En gras les actions arrivant en tête des priorisations du questionnaire digital

DES ACTIONS DÉJÀ ENGAGÉES ET PROJETS COURT TERME

Sur le système de stationnement

- **Inciter à utiliser tous les parkings existants en les signalant, et en indiquant le nombre de places disponibles**
  - Un affichage dynamique par des panneaux en entrée de Ville est présent à Cannes et à Mandelieu, avec le nom des parkings et les places disponibles

LES PRINCIPALES ACTIONS IDENTIFIÉES POUR DE NOUVEAUX SYSTÈMES DE LIVRAISON

Cannes	Mandelieu
• **Favoriser l'utilisation de modes de livraison propres (vélos cargos, véhicules électriques)** • Créer une plateforme logistique • Revoir les horaires de livraison • Augmenter le nombre de points relais	
• Utiliser les vignettes Crit'air • Créer des zones de rencontres livreurs / commerçants • Identifier les volumes de livraison • Mobiliser les commerçants et transporteurs • Optimiser les espaces dédiés aux livraisons	

En gras les actions arrivant en tête des priorisations du questionnaire digital

DES ACTIONS DÉJÀ ENGAGÉES ET PROJETS COURT TERME

Sur les livraisons et la logistique urbaine

- La CACPL s'engage, au travers du **programme Interlud**, dans une démarche pour élaborer une charte de la **Logistique Urbaine Durable** à l'échelle du territoire
- Cette démarche permettra de compléter les études comme par exemple sur les réglementations de circulation en vigueur ou l'identification des espaces pour la logistique de proximité
- Elle vise à mettre en place des actions concrètes sur les places de stationnement livraison, les livraisons en horaires décalés, des modes doux pour les livraisons en centre-ville…

LES PRINCIPALES ACTIONS POUR INTÉGRER LES DÉPLACEMENTS AUX PROJETS DE DÉVELOPPEMENT

Mandelieu	Mougins
• **Consulter les habitants en amont des projets**	
• **Prévoir un parc à vélo extérieur par nouvel immeuble, 2 places de parking par nouveau logement et des emplacements réservés pour les cheminements piétons et cyclables**	• **Adapter les voies de circulation à la réalité du trafic généré par de nouveaux projets** • **Mesurer systématiquement le rapport coût / bénéfice de toute opération**

En gras les actions arrivant en tête des priorisations du questionnaire digital

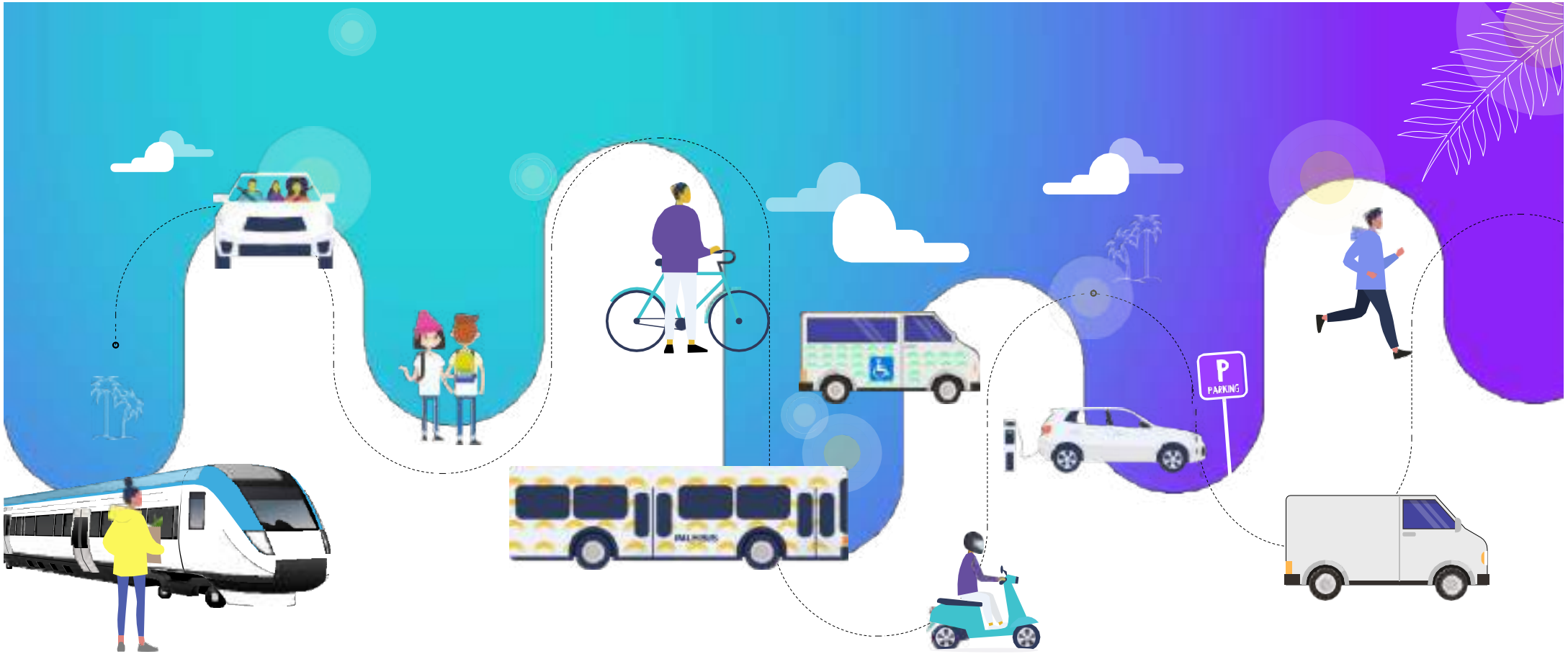
ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Vos questions sur les actions identifiées lors des ateliers et les actions déjà engagées



- **Sollicitez la prise de parole**
- **Attendez votre tour**
- **Présentez-vous**
- **Limitez la durée de votre intervention**

15 min



LES GRANDS AXES DU PLAN DE MOBILITÉ

CANNES PAYS DE LÉRINS

LES 3 AXES ENVISAGÉS POUR LE PDM

Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers



Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Un territoire connecté et décarboné : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

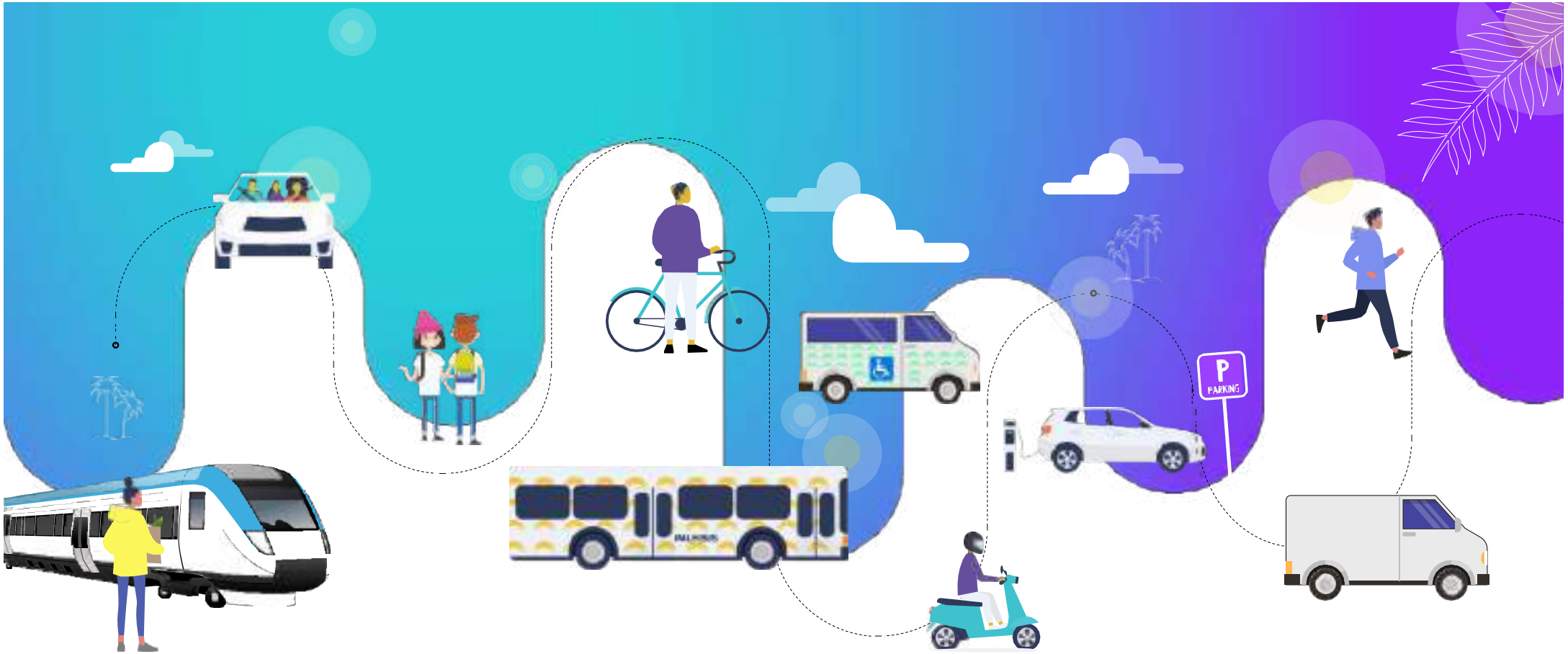
ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Vos questions sur les axes du Plan de Mobilité



- Sollicitez la prise de parole
- Attendez votre tour
- Présentez-vous
- Limitez la durée de votre intervention

10 min

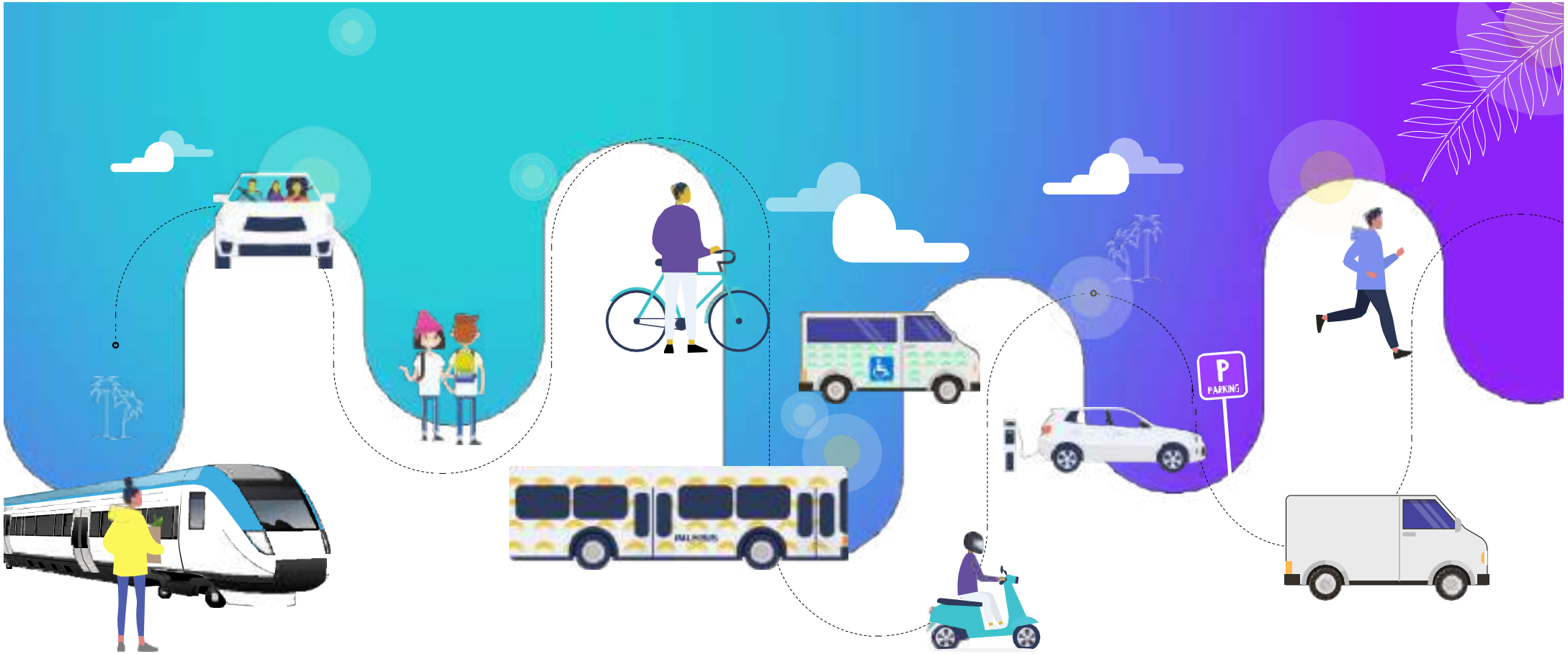


LES SUITES DU PLAN DE MOBILITÉ

CANNES PAYS DE LÉRINS

LES SUITES DU PLAN DE MOBILITÉ

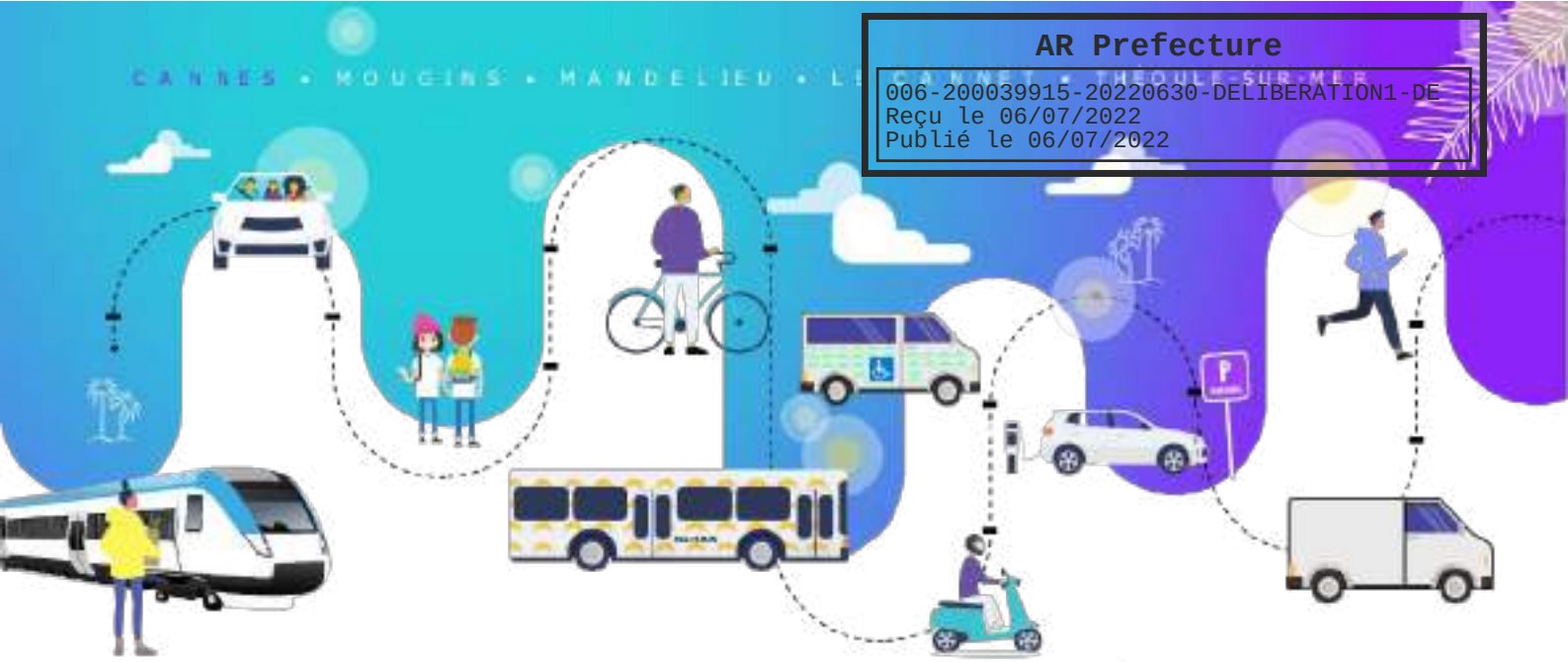
- **Validation des axes du PDM – Copil**
  - Conseil des Maires – Juin / Juillet
- **Validation du détail du plan d'actions**
  - Juillet 2021 à Février 2022
- **Approbation du PDM**
  - Mars 2022



MERCI POUR VOTRE ATTENTION

CANNES PAYS DE LÉRINS

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022



PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

Réunion publique – Restitution de la concertation sur les mobilités au sein des communes de la CACPL

Note de Synthèse

16 juin 2021

CANNES PAYS DE LÉRINS

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

SOMMAIRE

1 DEROULEMENT DE LA REUNION PUBLIQUE 3

2 SYNTHESE DES ECHANGES 3

3 LES SUITES DE LA REUNION PUBLIQUE 7

4 ANNEXES 8

LISTE DES PARTICIPANTS 8

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

1 Déroulement de la réunion publique

La réunion publique de partage des résultats et enseignements de la concertation sur le Plan de Mobilité s'est déroulée le 3 juin 2021, de 18h à 20h, en distanciel.

20 personnes (hors équipe CACPL, Ingerop et Nicaya Conseil) ont participé à cette réunion publique.

Monsieur Richard Galy, vice-président de la communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins, a remercié les participants d'avoir contribué à cette démarche de concertation. Il a partagé les résultats positifs du travail ascendant mené sur chaque commune et dont les propositions convergent vers un souhait d'homogénéité des déplacements, notamment alternatifs à la voiture, à l'échelle de l'agglomération.

Après ce mot d'accueil, la réunion s'est déroulée en 5 temps :

- Cadre réglementaire d'élaboration du plan de mobilité et diagnostic territorial ;
- Processus de concertation pour l'élaboration du PDM et participation ;
- Enseignements de la concertation :
  - Orientations identifiées par les participants pour améliorer les mobilités ;
  - Actions proposées par les participants sur chaque orientation et actions engagées ou projets à court terme de la CACPL ;
- Grands axes du futur Plan de Mobilité ;
- Suites de l'élaboration du Plan de Mobilité.

Le support de présentation de la réunion est joint à la présente synthèse.

2 Synthèse des échanges

Les participants ont posé des questions relatives à **la démarche d'élaboration du Plan de Mobilité,** notamment sur :

- Les dates de disponibilité de la nouvelle enquête mobilité :
  - L'enquête terrain, initialement prévue en septembre 2021, est reportée du fait du contexte sanitaire, soit au premier trimestre 2022, soit, en fonction de la situation, au mois de septembre 2022. La mise à disposition de résultats sera donc au maximum différée de 10 mois par rapport au calendrier initial, établi avant la Covid-19.
- L'intégration du Pays de Grasse dans le Plan de Mobilité.
  - Le Plan de déplacements du Pays de Grasse a été approuvé en 2020. Dans le cadre du PDM de l'agglomération Cannes Pays de Lérins, le Pays

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

de Grasse est un partenaire avec lequel des échanges ont lieu afin que les orientations et actions engagées soient réalisées dans le respect du SCOT en vigueur.

- La prise en compte des attentes des touristes à moyen et court terme
  - Le réseau PalmBus réalise des enquêtes origines-destinations permettant de connaître les profils et pratiques des usagers (motifs de déplacement, type de résidence sur place, ...) et, à ce titre, des touristes sont également interrogés.
  - Les acteurs institutionnels du tourisme ont également été concertés durant la phase de diagnostic.
- L'objectif de part modale du vélo dans le Plan de Mobilité :
  - Les objectifs d'évolution des parts modales de chaque mode viseront *a minima* à passer sous la barre des 50% de déplacements en véhicules particuliers.
  - Concernant l'évolution de la part du vélo, un échange aura lieu avec les représentants des collectivités afin de déterminer quel sera l'objectif visé notamment par rapport à l'objectif national de 9%.

Les participants ont posé des questions relatives à **la démarche de concertation,** notamment sur :

- L'absence de la commune du Cannet, alors même qu'elle met en place des actions en lien avec les mobilités, comme un nouveau Plan Vélo.
- L'opportunité d'une information plus importante de la démarche sur Mandelieu, notamment via le bulletin municipal.
  - La démarche de concertation a été, notamment au démarrage, relayée sur le site internet et dans le bulletin municipal de Mandelieu.

Les participants ont posé des questions relatives au **système de location de Vélo à assistance électrique (VAE),** notamment sur :

- Les raisons de l'inaboutissement des consultations (Appels d'offres, MAPA) vers des opérateurs économiques privés :
  - La Loi d'orientation des mobilités (LOM) a confirmé la compétence de l'agglomération en matière de politique vélo. De ce fait, certaines consultations communales n'ont pas abouti.
  - L'agglomération réalise actuellement un benchmark concernant les systèmes de location de VAE.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- Le retour d'expérience sur les 50 VAE proposés en location à Cannes et le partage des pratiques avec Grasse qui dispose également d'une telle offre de location :
    - Un travail régulier est mené avec les services de Grasse qui ont été consultés avant la mise en service du système de VAE « Palm Vélo »
    - Le service des 50 VAE « Palm Vélo » a été lancé fin septembre 2020, avant la seconde période de confinement. Il est donc encore trop tôt pour disposer de retours d'expérience fiables.

Les participants ont posé des questions relatives **à l'offre et aux services de transports en commun,** notamment sur :

- L'adaptation de l'offre en transports en commun (flux, horaires) sur Bastide Rouge, lieu de forte fréquentation (cinémas, soirées sportives, …), pour faciliter les déplacements des personnes en provenance des différentes communes.
    - Le complexe Bastide Rouge est déjà desservi par la ligne Palm Express A, ainsi que par la ligne 1 du réseau « Palm Bus », et pour les soirées par les services « Palm Night » n1 et n20.
    - A terme, l'offre pourra être renforcée si le besoin est avéré.
- L'amélioration de l'information « voyageur à quai »
    - Des écrans LED plus performants et résistants aux intempéries sont actuellement mis en place. Une demande a également été faite auprès de la Ville de Cannes pour intégrer dans son marché la mise en œuvre de ce même type d'écran à l'intérieur des abris-bus.
    - L'application PalmBus transmet également en temps réel l'information diffusée sur les panneaux.
    - Des échanges sont en cours avec la SNCF concernant un panneau défectueux en gare de Cannes.
- L'existence d'un premier bilan relatif à l'augmentation de la fréquentation, en lien avec la mise en œuvre de bus articulés.
    - Il y a actuellement des retours clients positifs sur la qualité du service (plus de fauteuils, personnes moins serrées, …) mais pas de bilan en termes quantitatifs, en lien avec le type de bus mis en place.
- La diffusion d'une information bilingue dans les bus lors de grands événements.
    - Ce projet est en cours, une information bilingue, diffusée à l'intérieur des véhicules, sera disponible courant juin.

Les participants ont **proposé des actions complémentaires ou demandé des précisions sur les propositions d'actions issues des ateliers de concertation**, avec notamment :

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- La création de pistes cyclables et piétonnes interconnectées et continues au sein et au-delà de l'agglomération.
- La sécurisation des traversées piétonnes sur la Croisette et les boulevards Maréchal juin et Carnot, avec la mise en œuvre de feux à décompte.
- L'augmentation de la fréquence de la ligne 22 en tant que service parallèle à la Palm Impérial (ligne 8) en période estivale.
    - La ligne 22, redessinée en 2016 et offrant un fort potentiel, est renforcée notamment en été. Cette ligne a vocation à évoluer dans la limite des arbitrages budgétaires.
- La vente d'une carte support « Pass Azur » à l'Agence de la Mobilité de Cannes
    - Le pass SUDAZUR est en vente à l'agence de la mobilité de Cannes et dans les agences commerciales à Mandelieu et au Cannet.
- L'équipement en valideurs de quai afin d'accélérer les montées des passagers et réduire les temps d'arrêt en station.
    - Le choix a été fait de privilégier un système de paiement par carte bleue dans les véhicules pour accélérer la prise en charge des passagers plutôt que les valideurs de quai, plus onéreux.
- La possibilité de prévoir des emplacements de stationnements de camionnettes sur des routes piétonnes très larges avec peu de commerces et la mise à disposition de diables de transports.
- L'installation de gouttières dans les escaliers pour réduire l'engorgement dans les ascenseurs de la gare de Cannes Centre et ainsi améliorer l'intermodalité vélo/train.
- L'encouragement des communes par l'Agglomération à souscrire aux appels à projets lancés par le gouvernement (exemple : Plan Vélo national, programme « A Vélo », …), véritables opportunités pour participer à la réalisation du PDM.
- La mise à disposition gratuite de petits caddies à roulettes avec consigne par la régie Cannes Parking
    - Cette proposition sera transmise à la régie Cannes Parking.
- La mise en place de voituriers par Cannes Parking aux carrefours stratégiques pour orienter les conducteurs aux endroits disponibles pour se garer, et ainsi réduire les files d'attentes et les pertes de temps associées.
    - L'objet du Plan de Mobilité est de favoriser les transports en modes doux pour remplacer les déplacements en voitures en centre-ville.
- La mise en place de plages horaires hors heures de pointes pour les flux nécessitant des arrêts fréquents (livraisons, ramassage des ordures, …)

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

- Le développement de services à proximité des écoles pour réduire le nombre de véhicules : seconde rotation de navettes (plus tôt le matin et plus tard le soir), limitation du passage de véhicules, création de zones à faible émission
- Le remplacement de la gratuité du stationnement par un système d'abonnement.

Des participants ont proposé des actions déjà identifiées à l'occasion des ateliers de concertation, telles que :

- La mise en place d'une signalétique et d'arceaux à vélos à proximité des lieux de vie et d'activités
- Le développement de parkings relais et gares de covoiturage et de bus pour limiter les traversées de communes (entrée de Pénétrante à Grasse, Valbonne sorties d'autoroute, …)
- La création de zones de stationnements pour les vélos, notamment à Théoule

3 Les suites de la réunion publique

- La présente synthèse est adressée aux participants mi-juin 2021.
- Un Conseil des Maires se tiendra entre juin et juillet 2021 pour valider les axes du Plan de Mobilité.
- L'élaboration du plan d'actions et sa validation auront lieu de juillet 2021 à février 2022.
- Le Plan de Mobilité a vocation à être approuvé en mars 2022.

AR Prefecture
006-200039915-20220630-DELIBERATION1-DE
Reçu le 06/07/2022
Publié le 06/07/2022

4 Annexes

Liste des participants

- Mireille BOISSAUD
- Jean-Jacques BREGEAUT
- Benjamin CHANEL
- Sylviane COHEN
- Xavier COROMINES
- Catherine COUREL
- Sylvie CUTURIC
- Alexandre DUSFOUR
- Patrick FLAMENT
- Jenny HA
- Jean-Marie HERLORY
- Bernard HEUSE
- Martine JAMET
- Annie et Éric LECERF
- Anne-Marie LECOURT
- Jean-Pierre LORGNET
- Florent MOREL
- Anne PEDERSEN
- Pierre SERVETTAZ
- Clément YVINEC

Pour l'Agglomération Cannes Pays de Lérins

- Richard GALY
- Frédéric MARANDON
- Fanny BUTRUILLE
- Roger BARRESI
- Hélène ROY

Pour Nicaya Conseil :

- Laurence GONTARD
- Elise RIBARDIERE

Pour INGEROP :

- Lauriane BEAUVISAGE
- Nathalie PERIGAULT