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

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

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)

- 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.

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

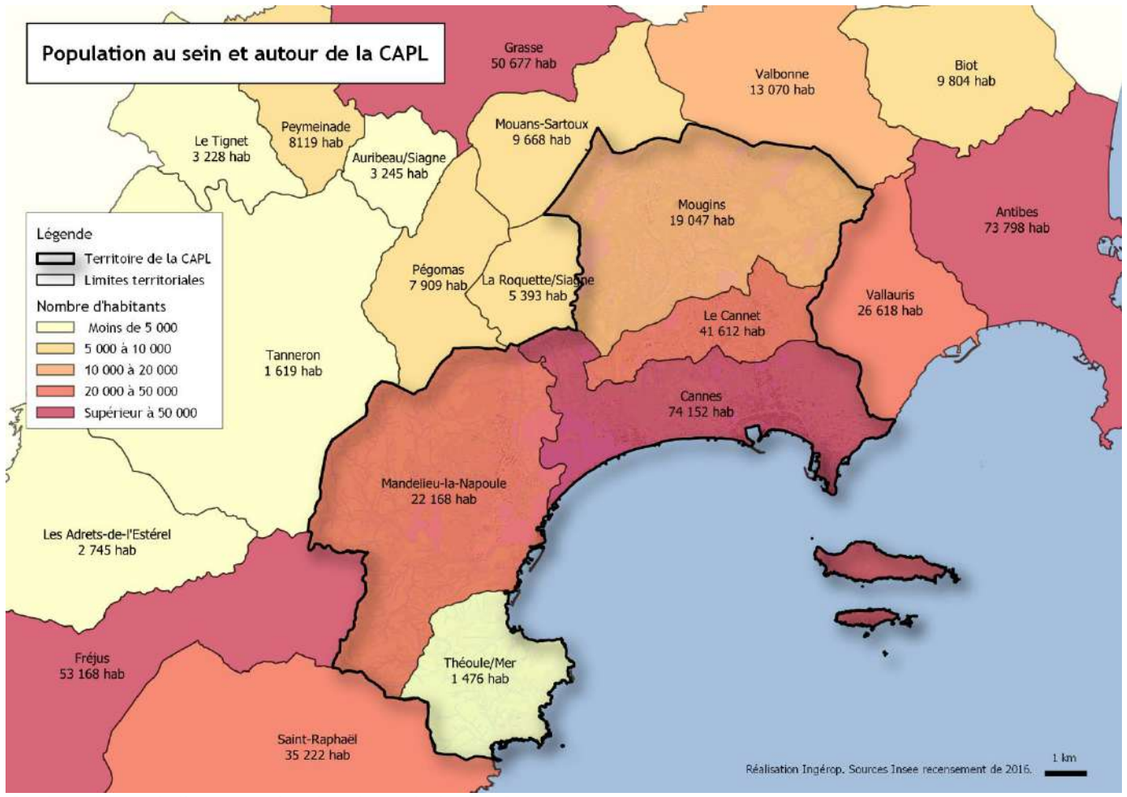
2.2.1 Une population inégalement répartie

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.

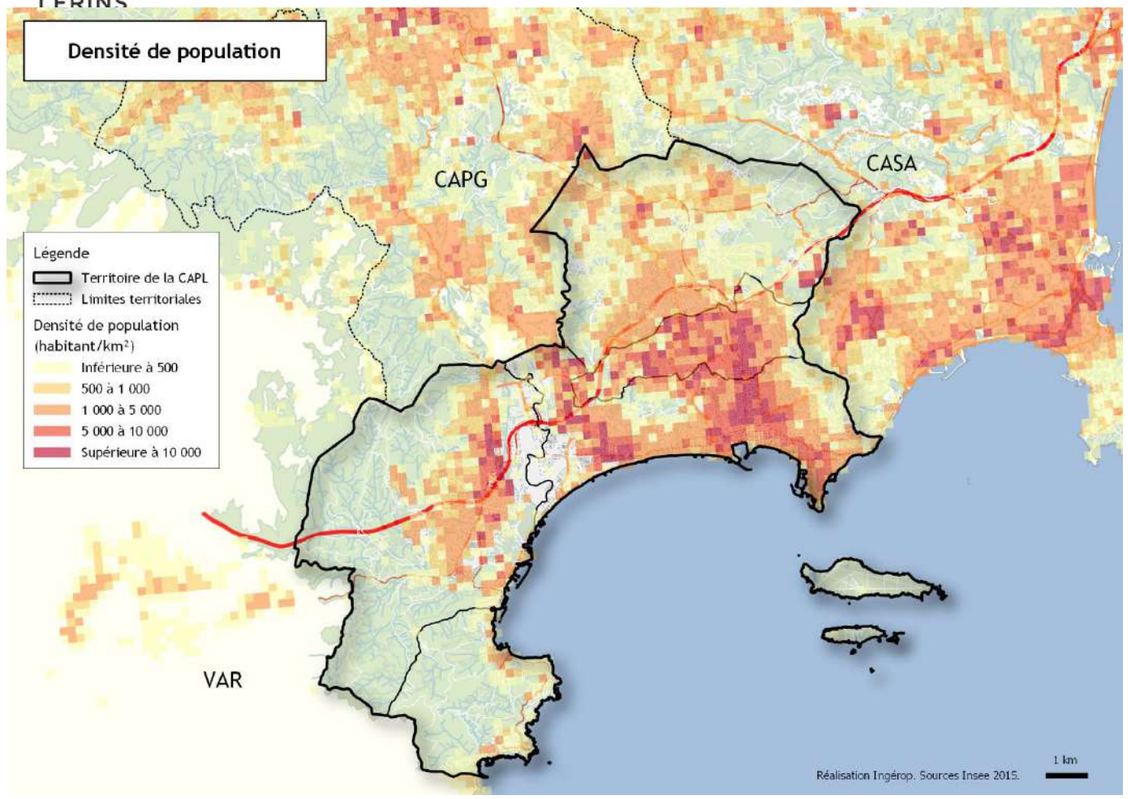


Carte 1 : Population au sein et autour de la CACPL

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.



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.

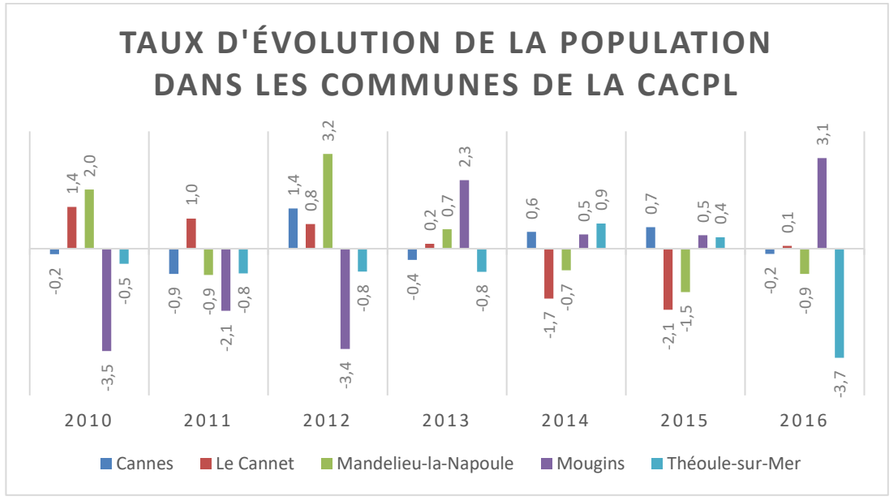
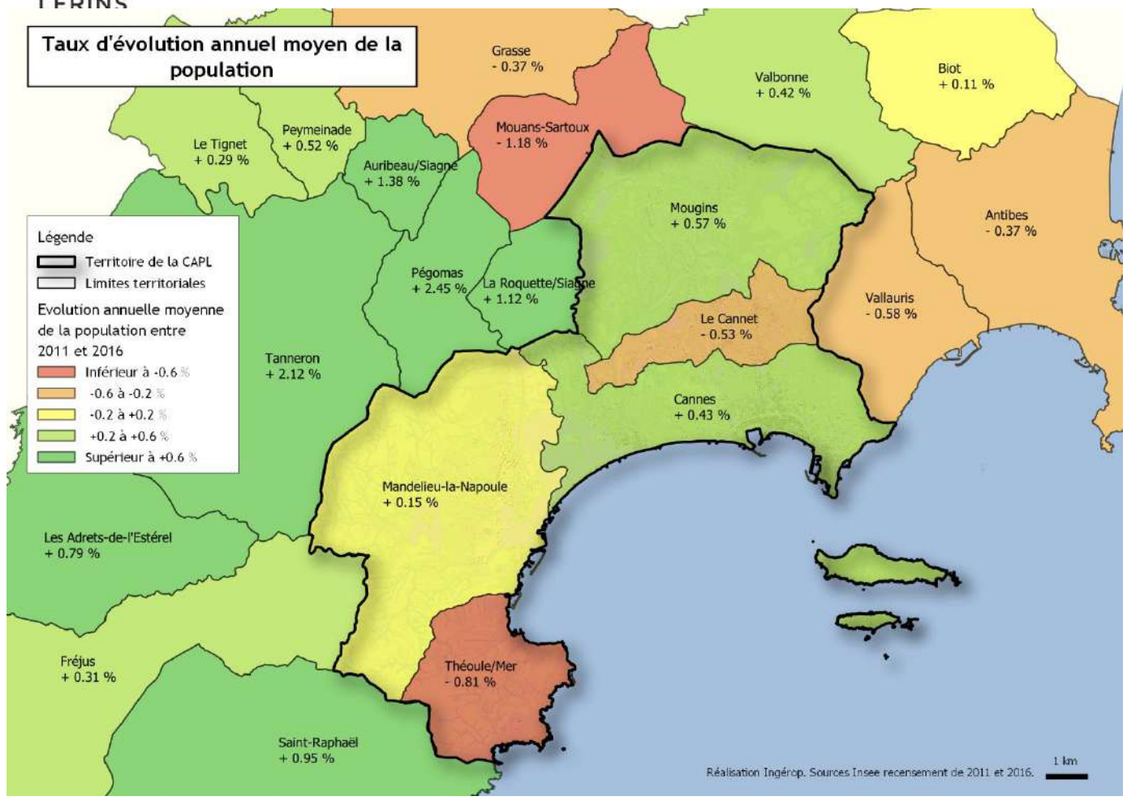


Figure 2 : Taux d'évolution de la population dans les communes de la CACPL (INSEE)

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.



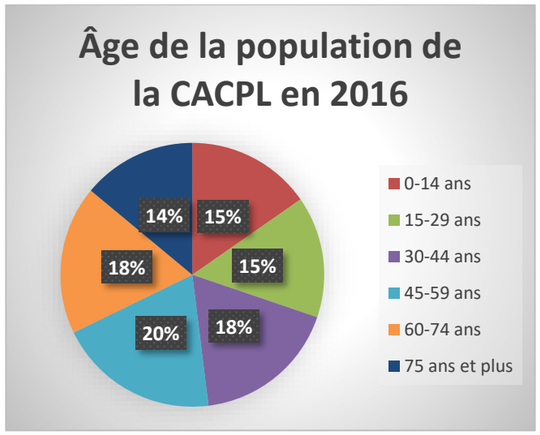
Carte 3 : Evolution annuelle moyenne de la population entre 2011 et 2016 (INSEE)

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.



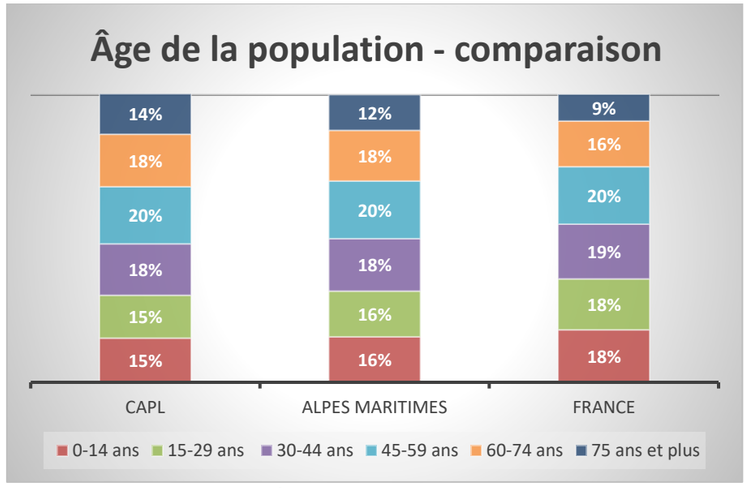
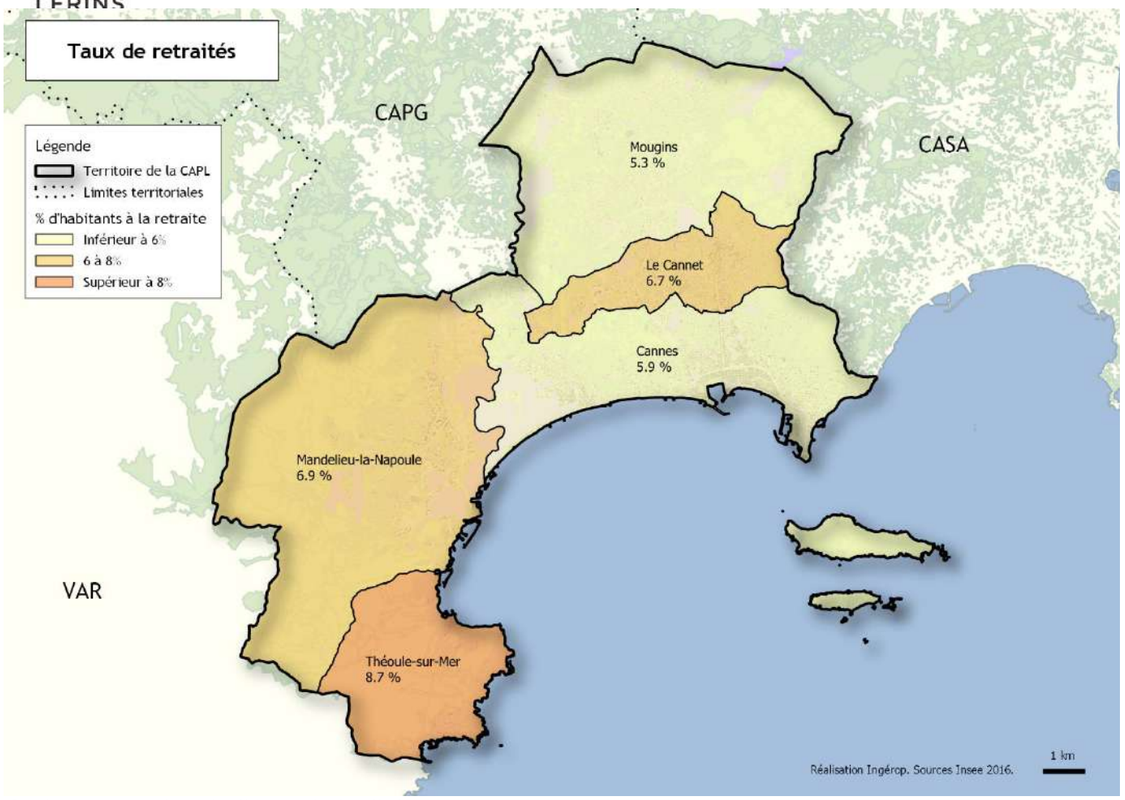


Figure 3 : Graphiques de répartition de la population de la CACPL selon l'âge

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%).



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

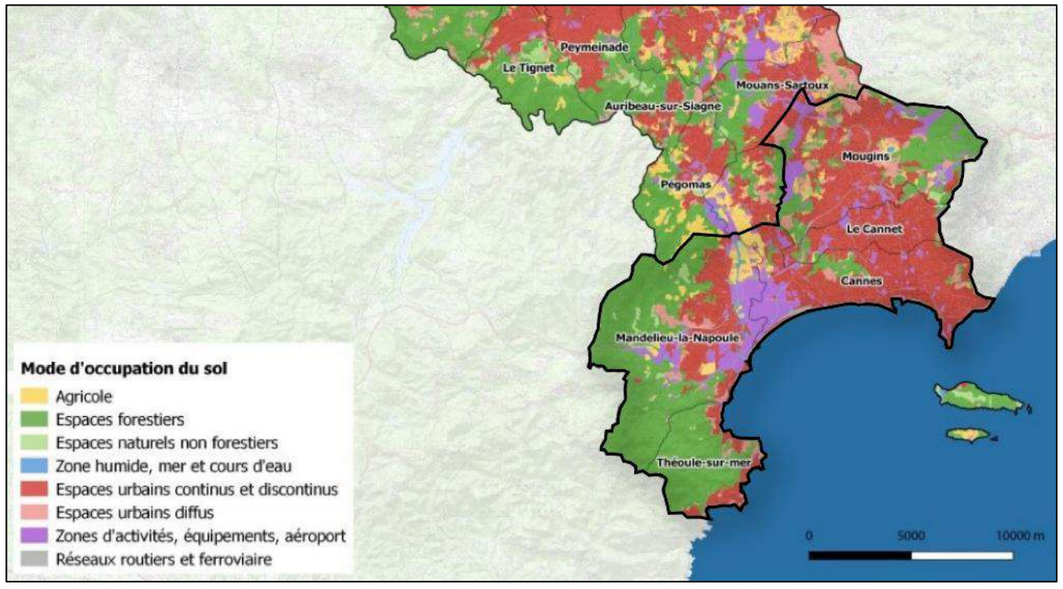
- *Une urbanisation importante*

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).

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

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*

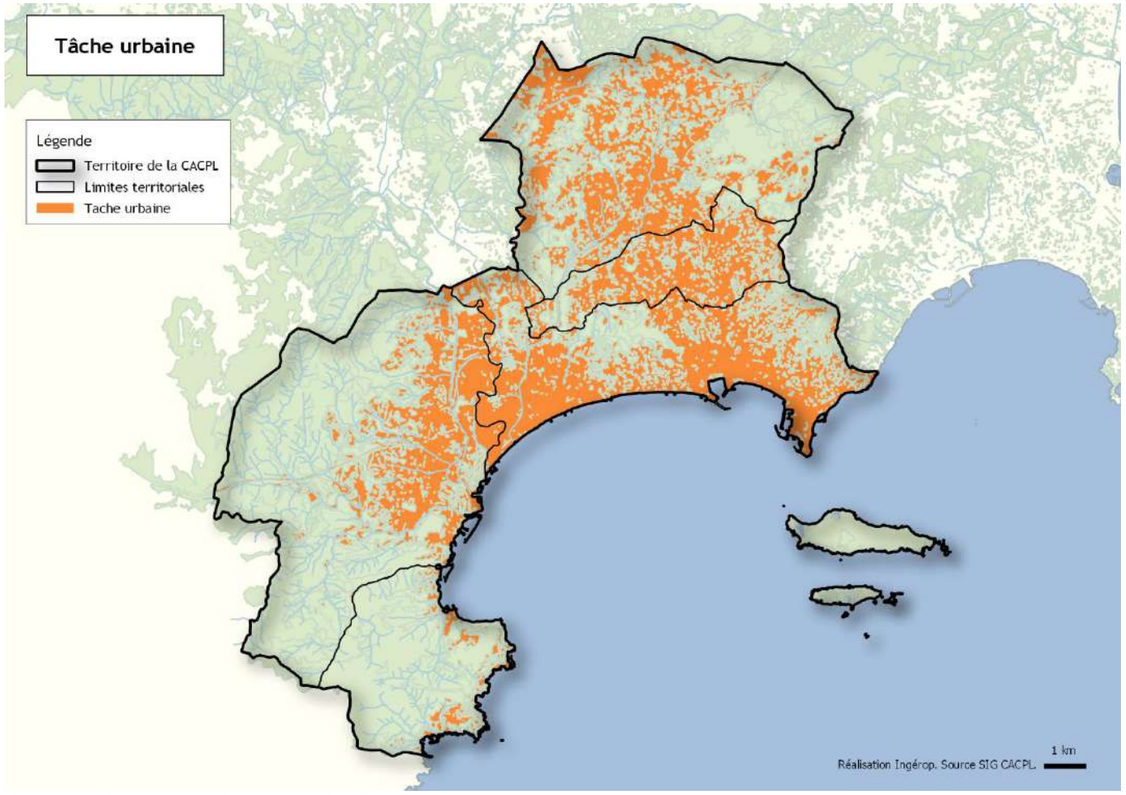
Au sein de son territoire, la CACPL possède quatre grands ensembles paysagers distincts :

- 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.

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

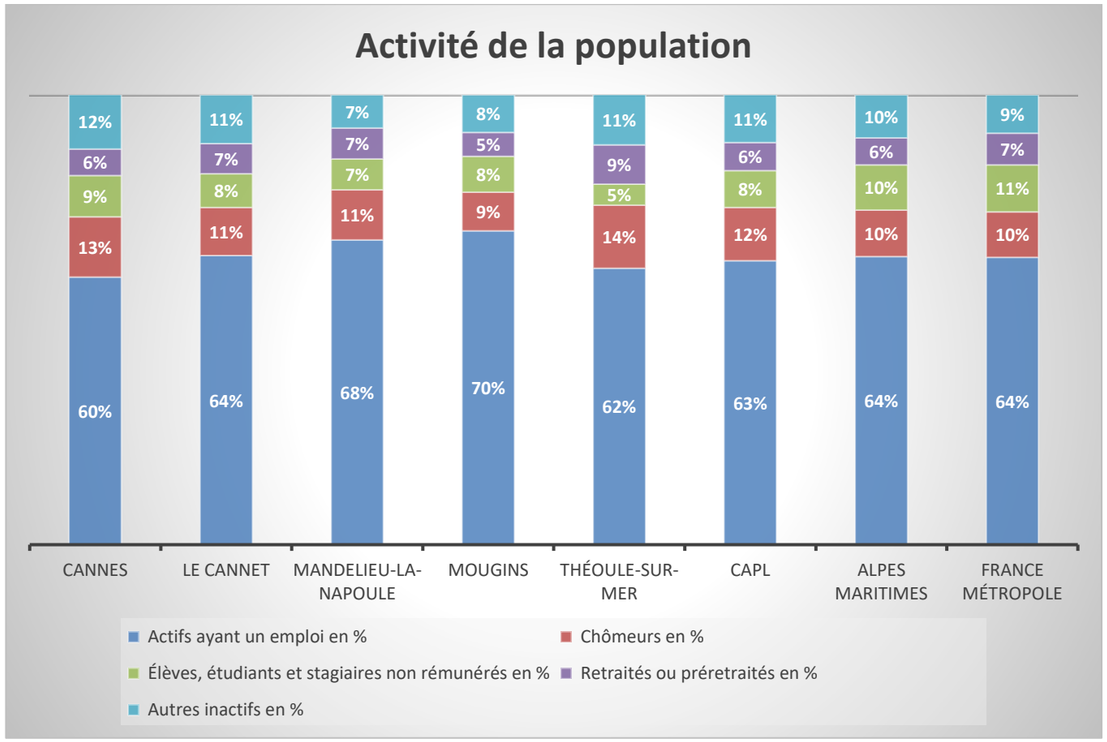
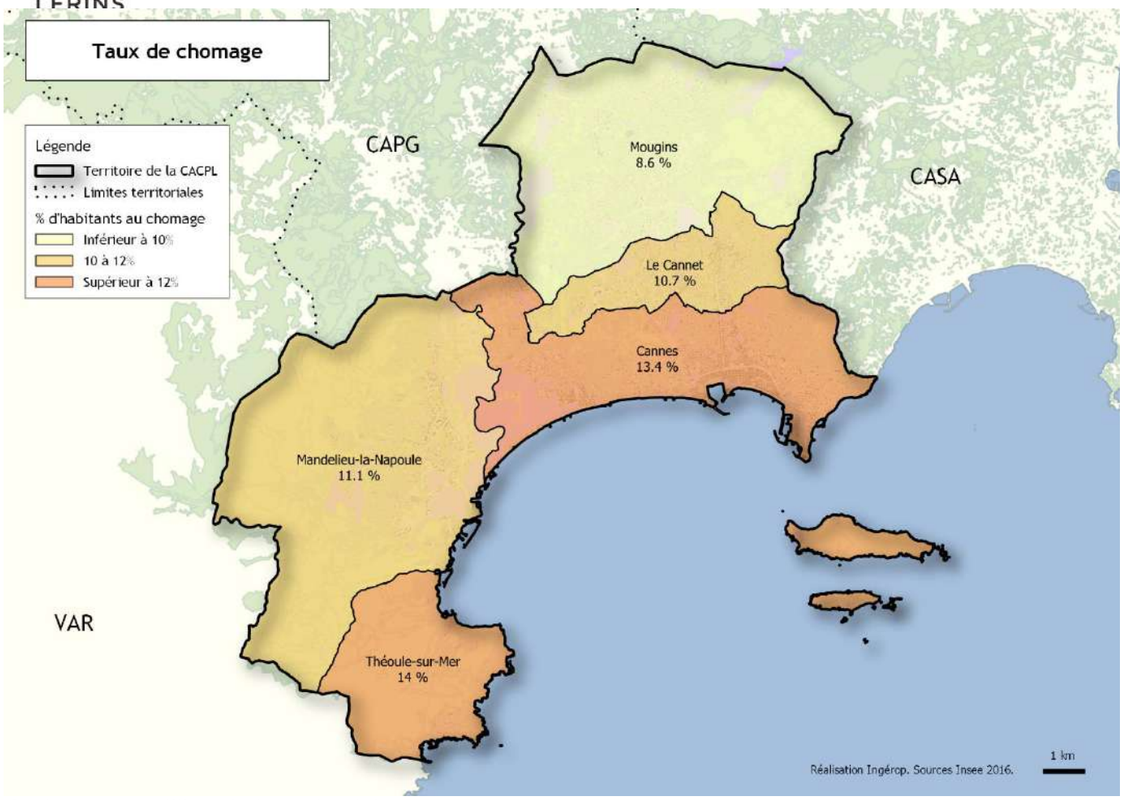


Figure 4 : Graphique de répartition de la population par commune selon leur activité (Insee 2016)

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.



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.

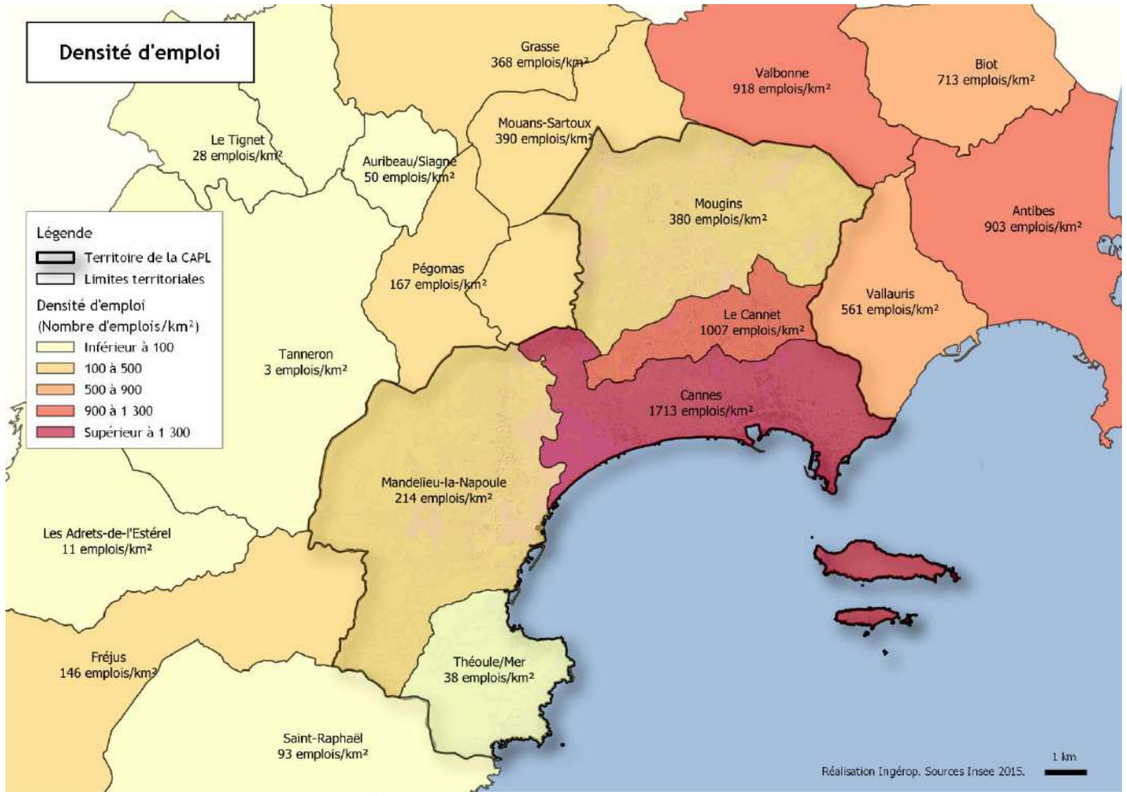
L'analyse de l'évolution des activités entre 2011 et 2016 a montré une tendance de baisse du nombre de retraités et d'augmentation du nombre de chômeurs, similaire à ce qui est observé à l'échelle nationale.

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.).

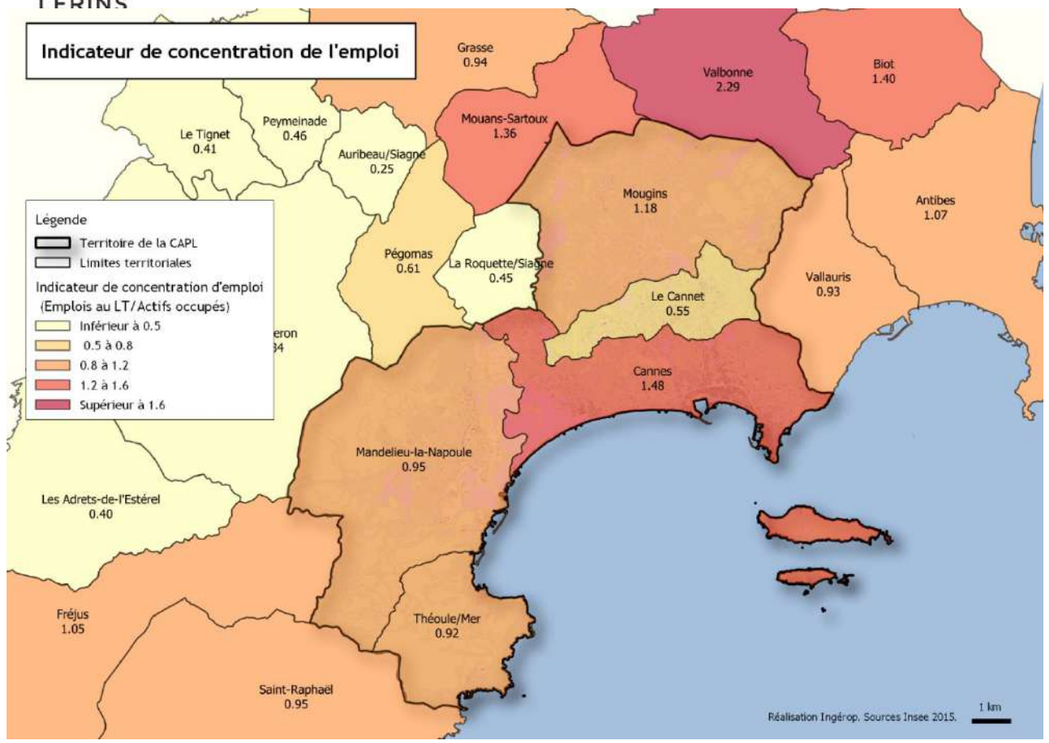


Carte 8 : Densité d'emploi sur les différentes communes

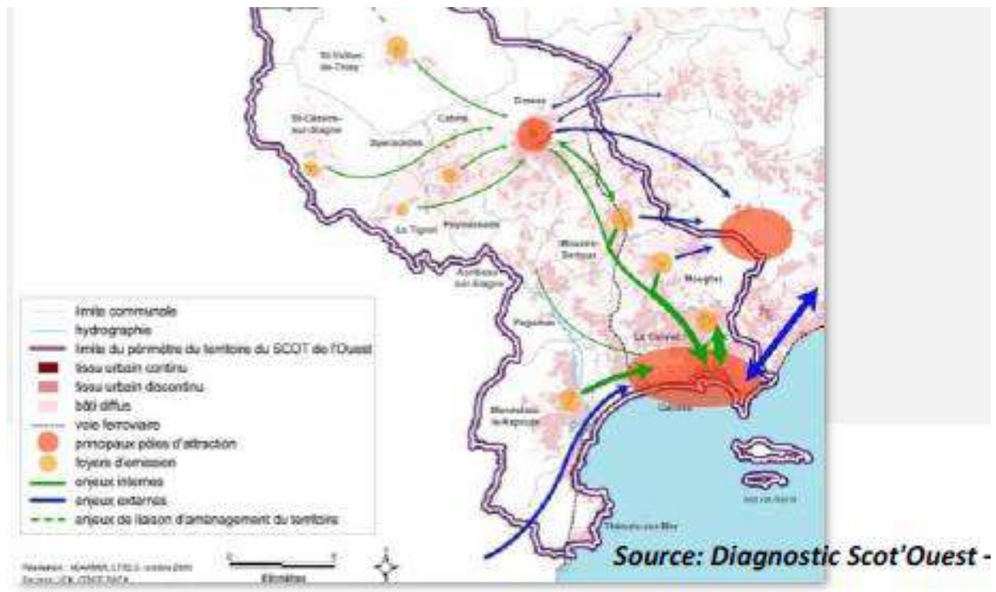
L'indicateur de concentration de l'emploi mesure le rapport entre le nombre d'emplois proposés dans un territoire donné et la population active qui y réside.

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.



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



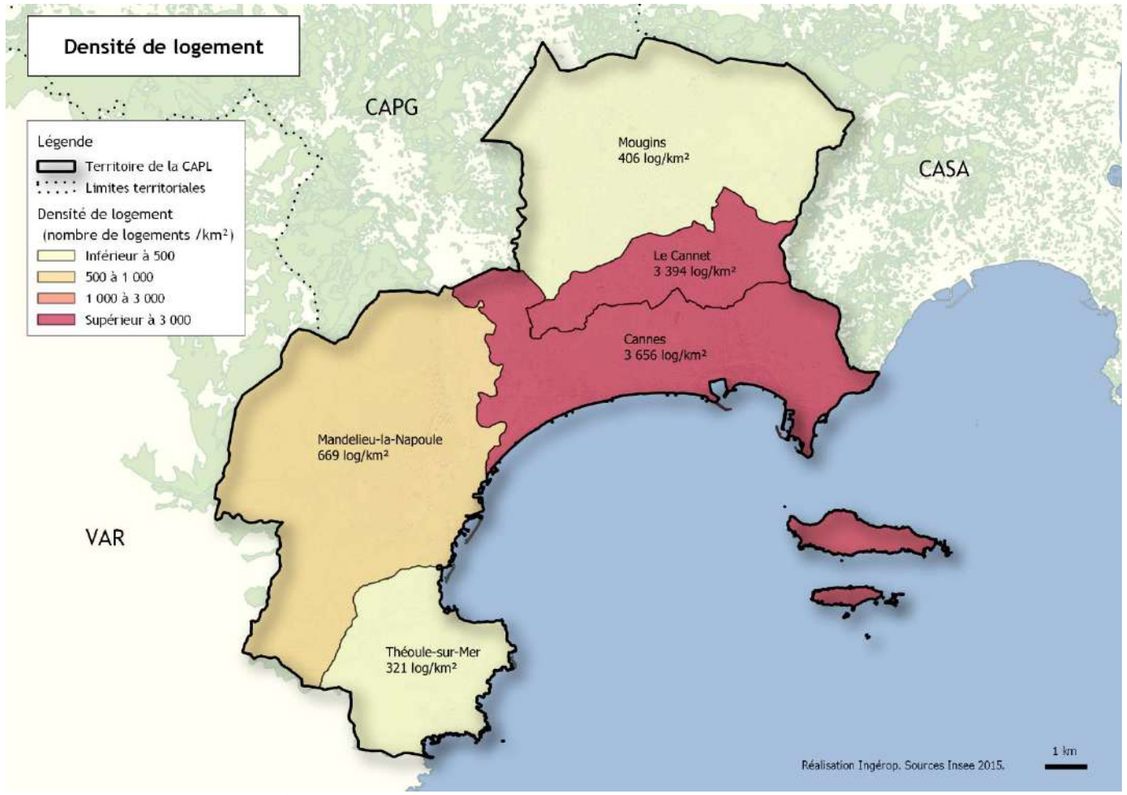
Carte 10 : zones d'emplois, pôles d'attractions (Source SCoT'Ouest)

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

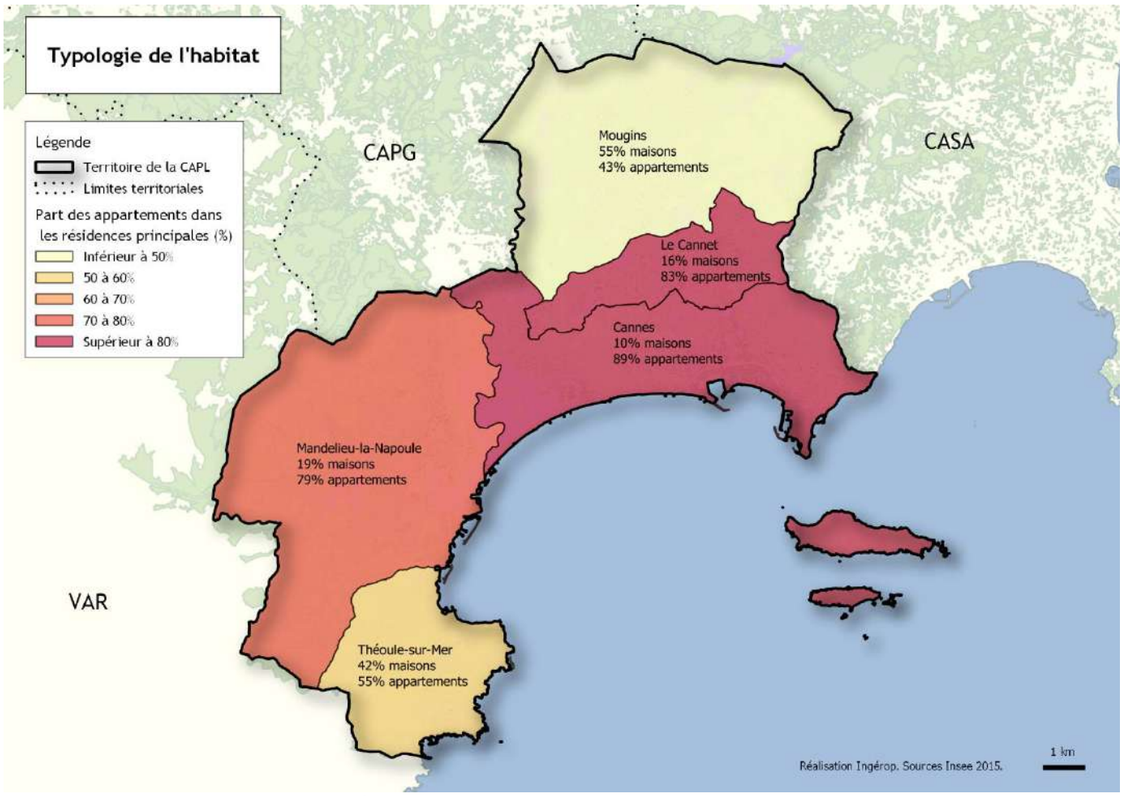
Différentes typologies d'habitat sont observables dans les communes de la CACPL. Avec en moyenne 1,9 habitants par ménage, la CACPL est représentative des Alpes-Maritimes (2 hab./ménage), et en deçà de la moyenne française (2,2 hab./ménage).



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.

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.



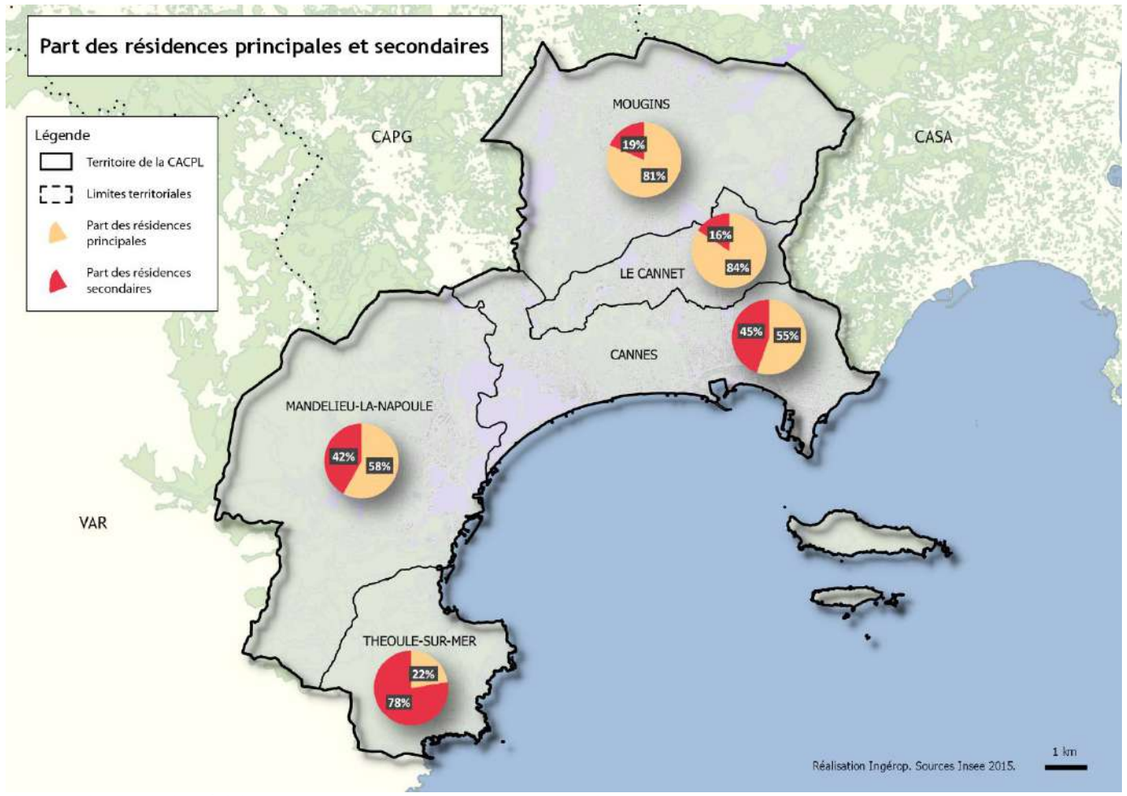
Carte 12 : Typologie de l'habitat répartition collectif/ Individuel (Source INSEE 2015)

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.

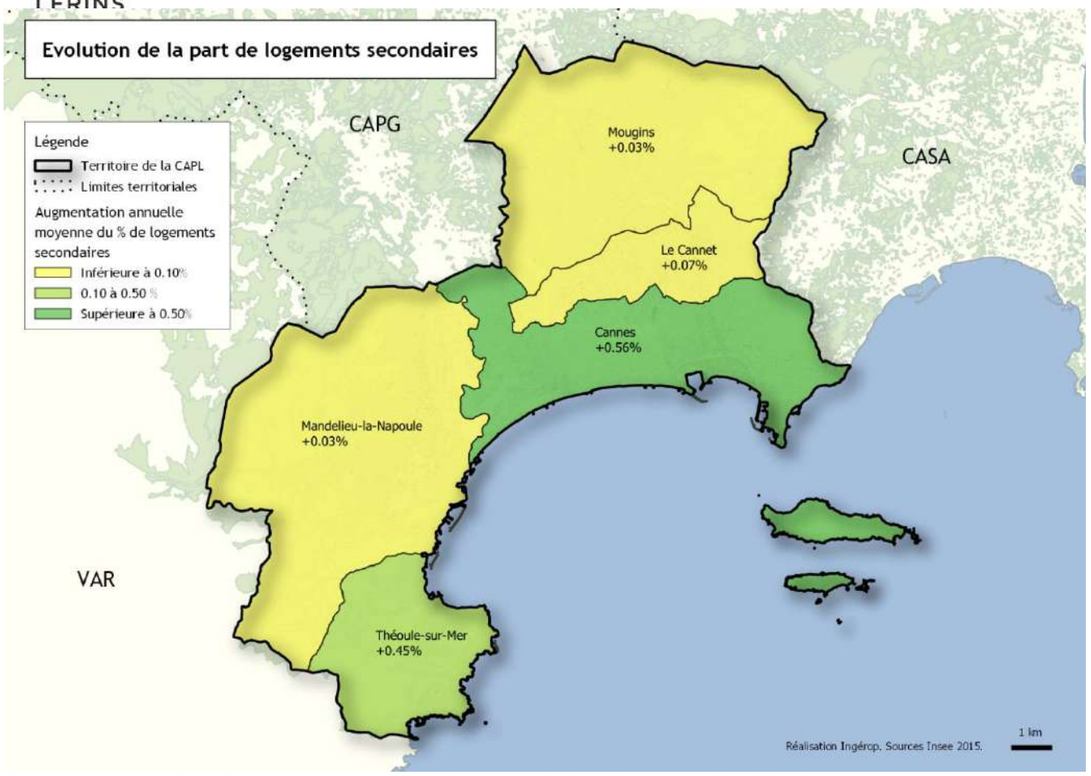
On observe sur le territoire de la CACPL une bipolarisation des types de logements. La CACPL est un territoire très attractif, notamment en termes de tourisme avec un littoral très fréquenté en période estivale. Le climat méditerranéen, particulièrement doux, amène de nombreux ménages à y implanter leur 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.



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

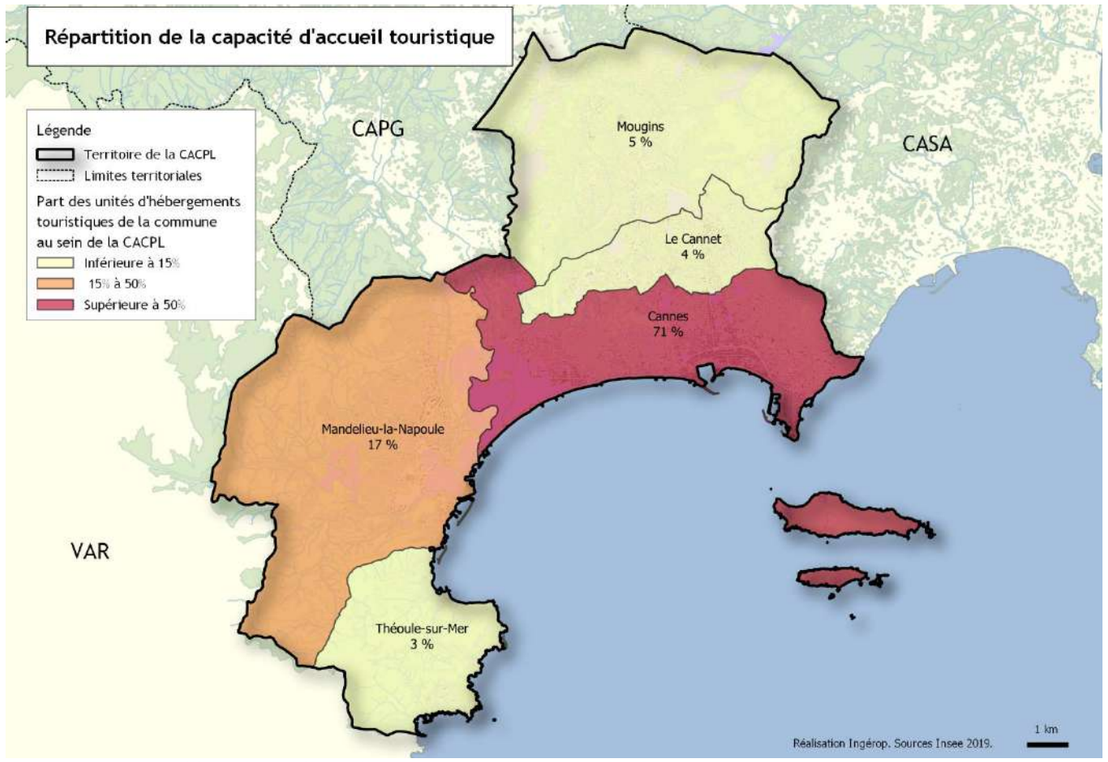
Avec plus de 1 700 000 visiteurs par an, dont une forte proportion en été, la CACPL est l'une des principales aires urbaines de France durant la période estivale. L'attractivité de son territoire repose sur divers facteurs : son climat chaud, ses paysages azuréens, ses plages, sa culture. Des évènements 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



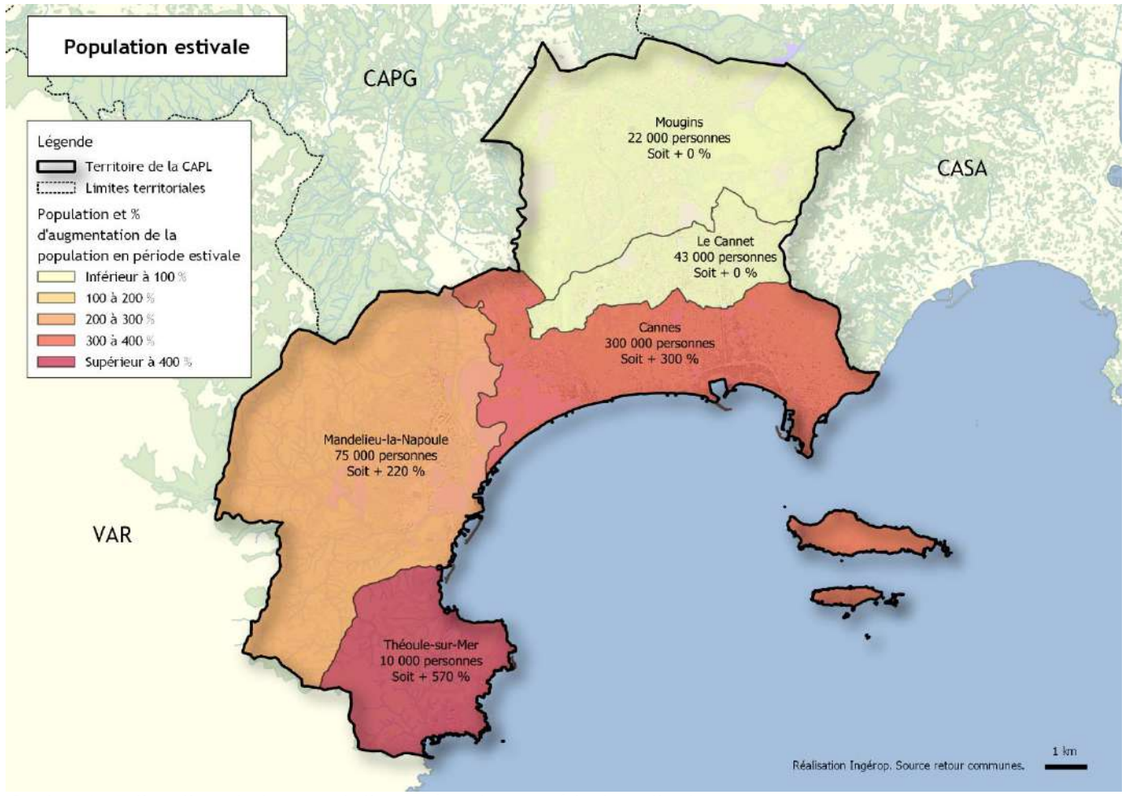
Carte 15 : Répartition des unités d'hébergement dans la CACPL

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.

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.

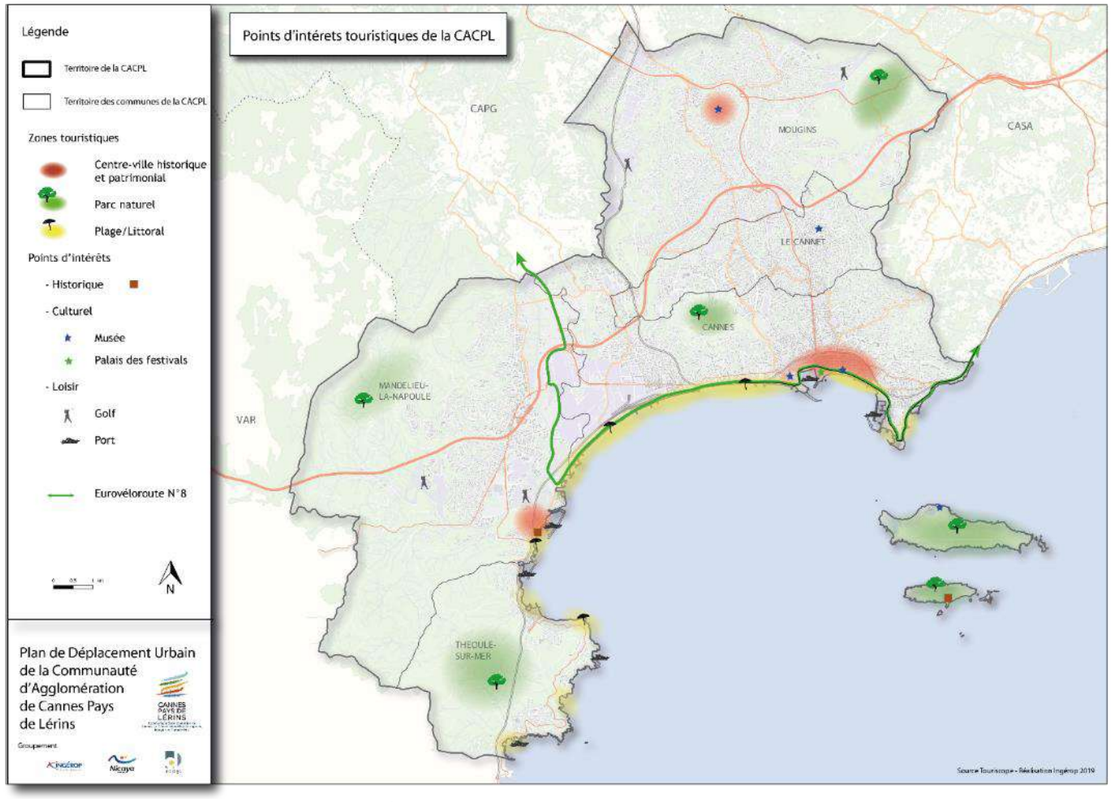
De vrais enjeux concernant les déplacements, quelques soient les modes, sont donc à considérer.

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.



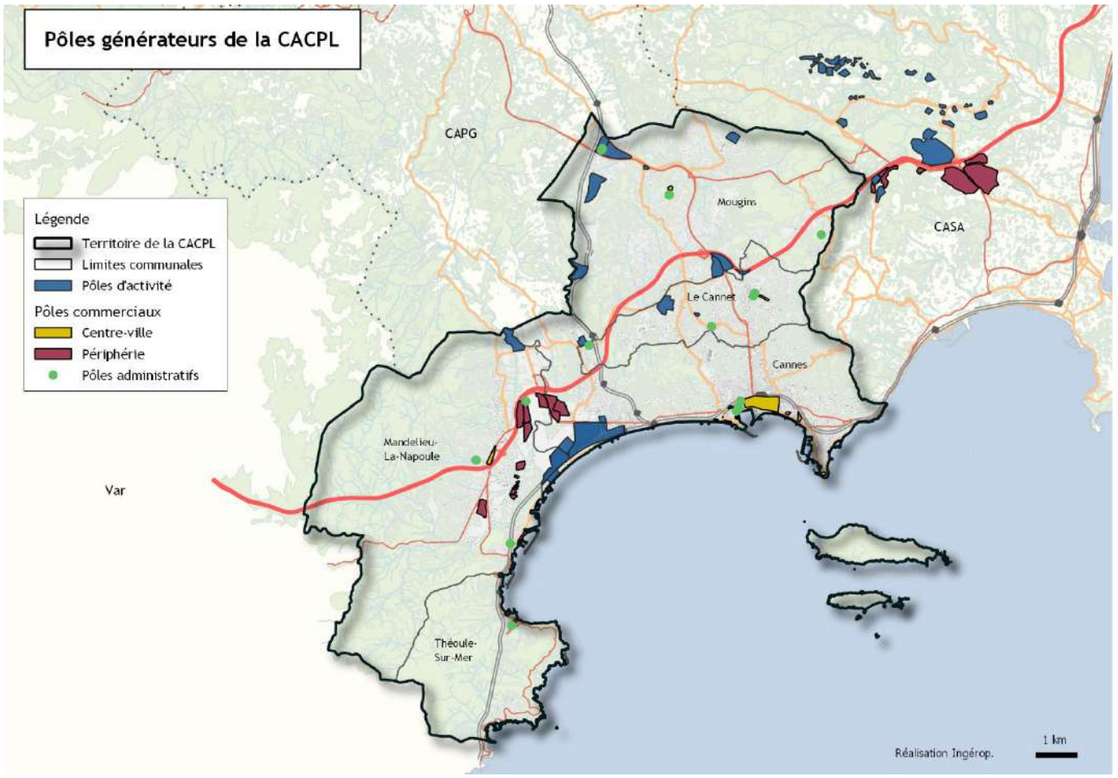
Carte 17 : Localisation des points d'intérêt touristiques

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.

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

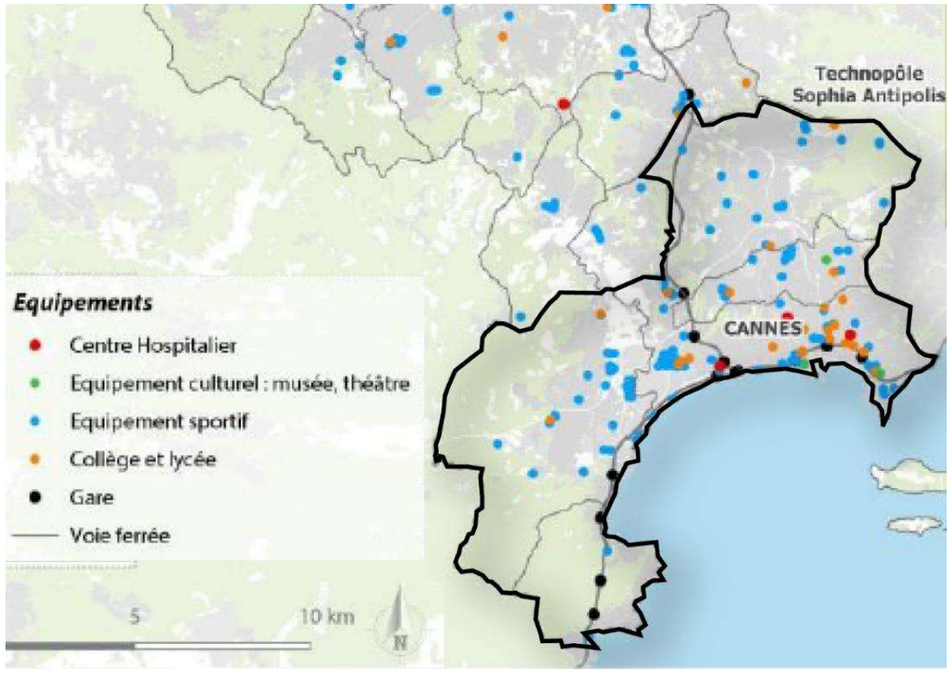
Les pôles d'activités sont nombreux, notamment en périphérie de la commune de Mougins. Cette commune étant moins desservie par les transports en communs, ces pôles d'emplois favorisent les déplacements motorisés individuels. On identifie également sur cette carte la technopôle de Sophia Antipolis et 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*

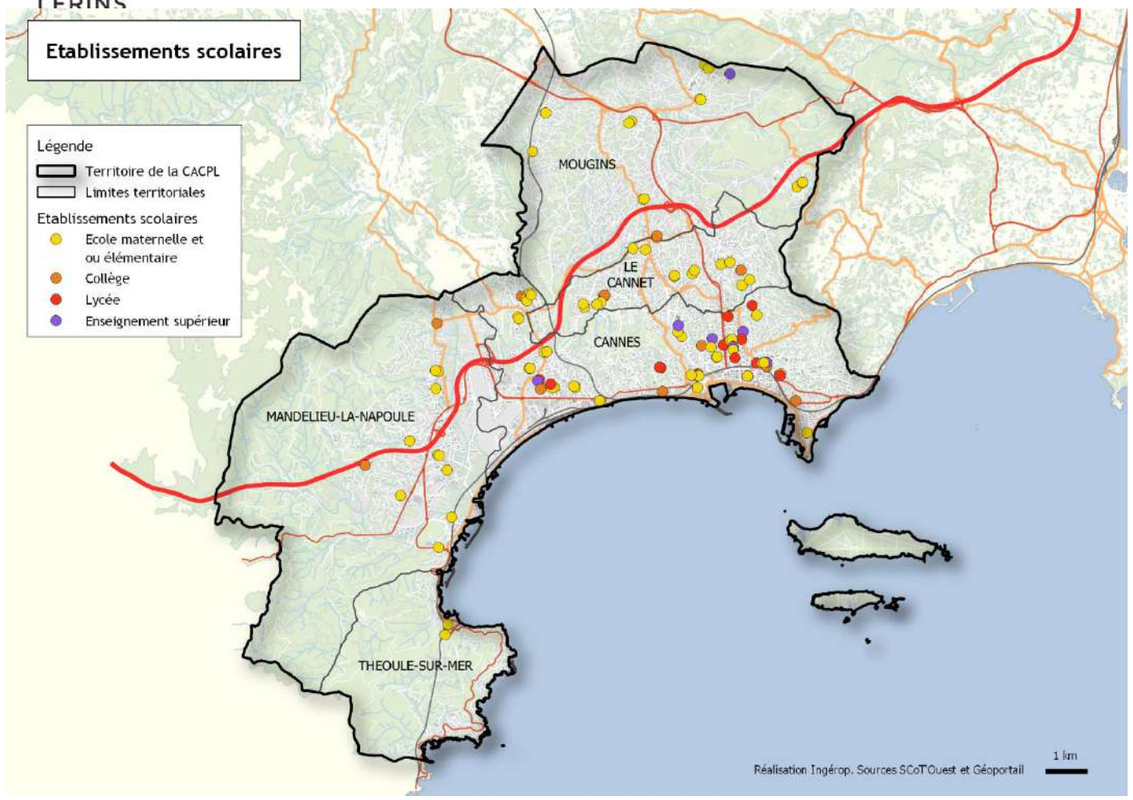


Carte 19 : Localisation des équipements au sein de la CACPL (source SCoT 'Ouest)

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.



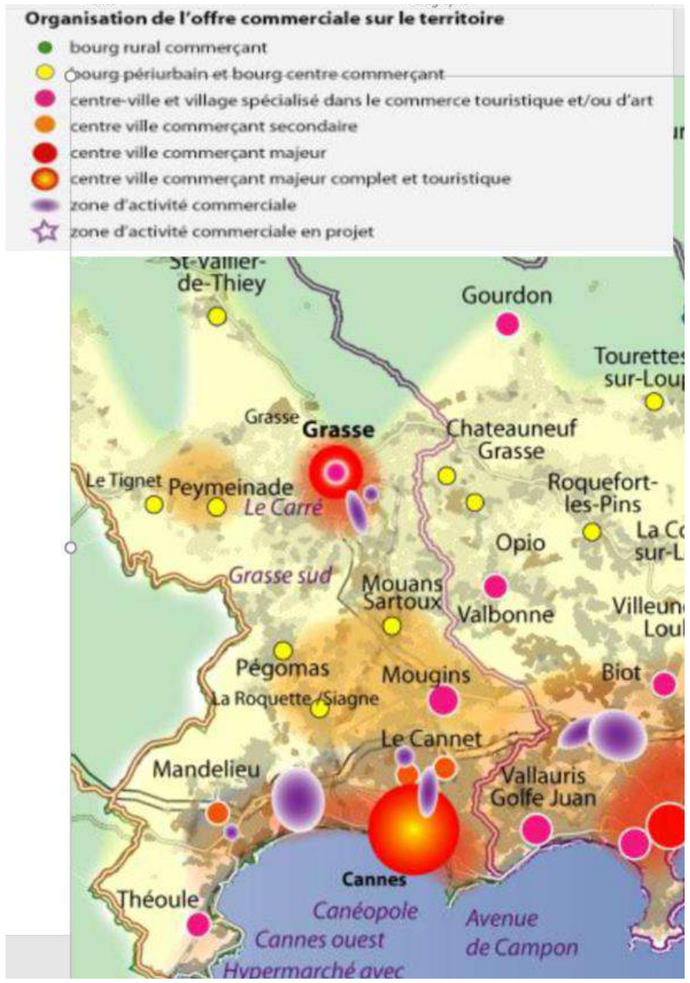
Carte 20 : Répartition des établissements scolaires au sein de la CACPL

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 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.

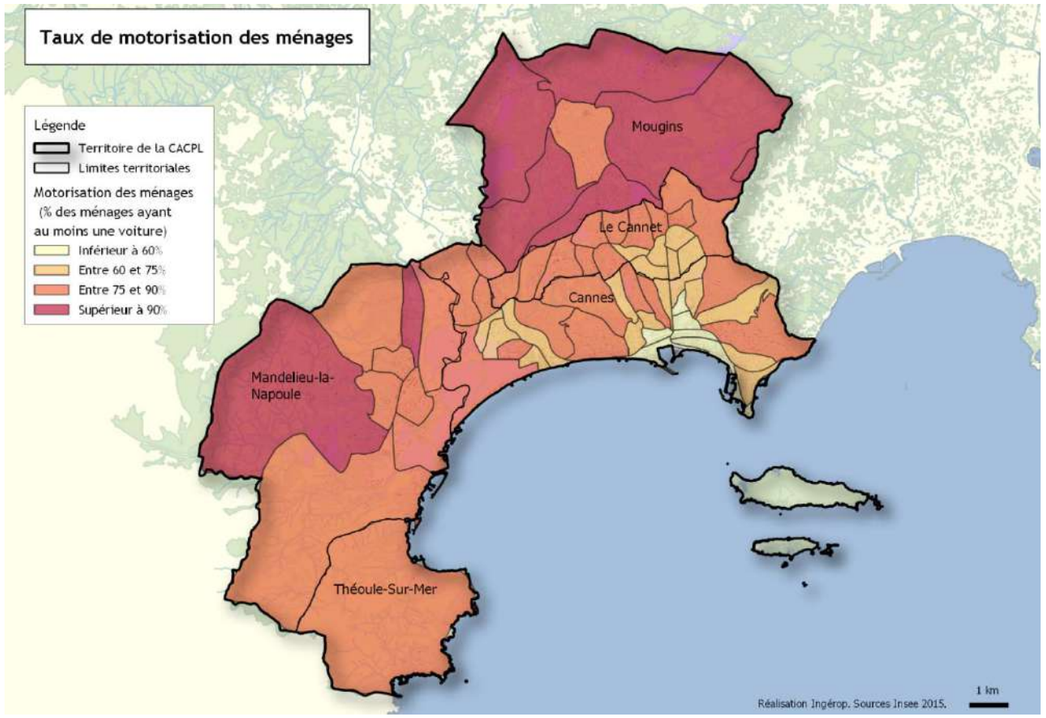


Carte 21 : Répartition de l'offre commerciale sur le territoire (Source SCoT 'Ouest)

2.8 Comportements en termes de mobilité

2.8.1 Motorisation des ménages

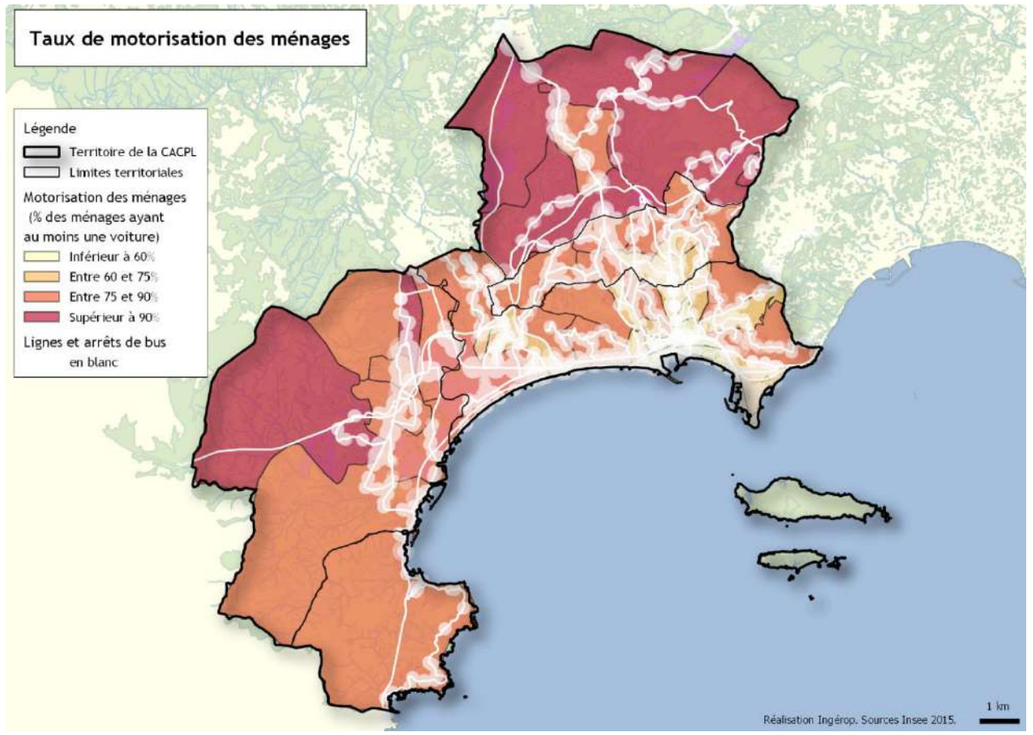
Le taux de motorisation des ménages sur le territoire de la CACPL (77,2%) est similaire à celui des Alpes-Maritimes (77,4%) et inférieur au taux global en France (82,9%).
Cette valeur moyenne cache cependant des disparités puisque Cannes a un taux nettement inférieur au taux moyen du département (70,8%) 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%.



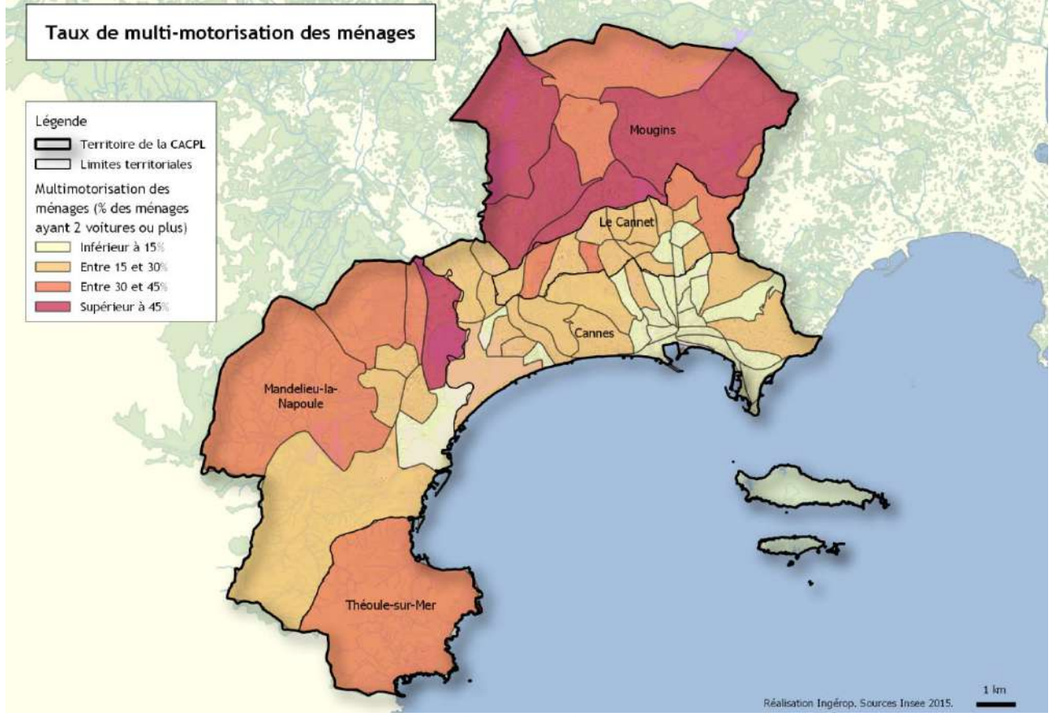
Carte 22 : Taux de motorisation des ménages (découpage à l'Iris)

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.

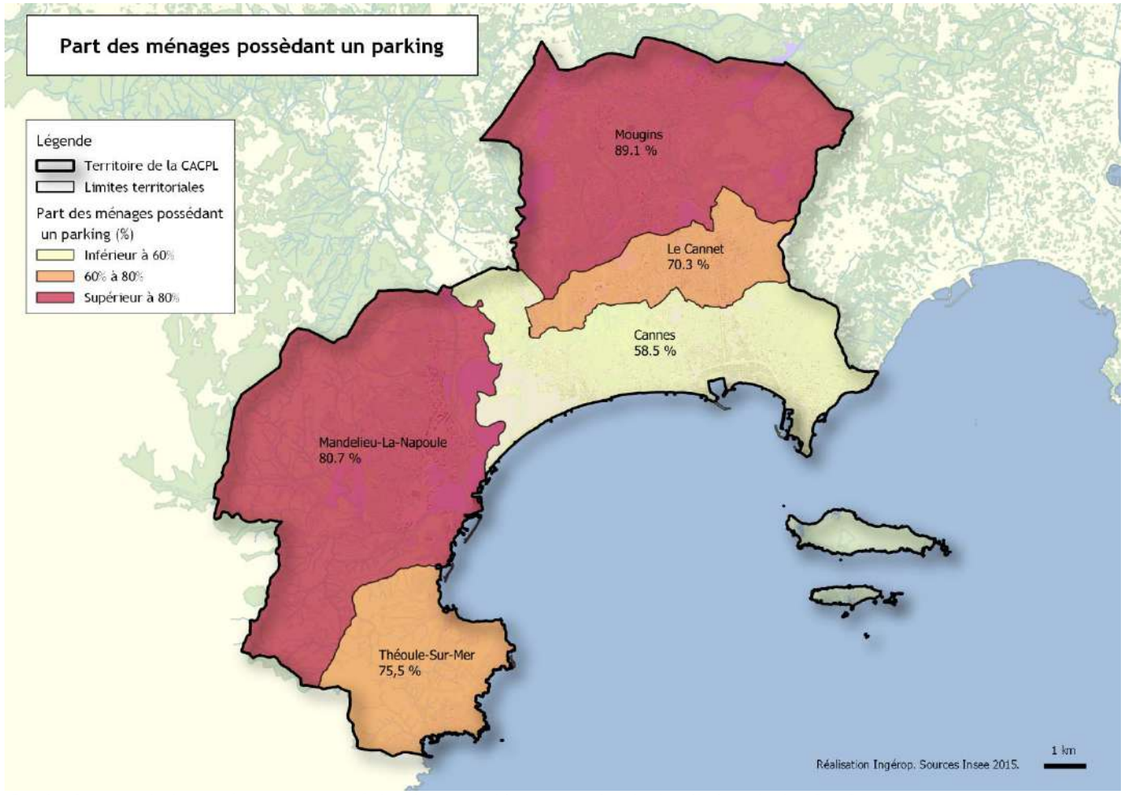


Carte 23 : Corrélation entre taux de motorisation (découpage à l'Iris) et desserte des transports collectifs



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

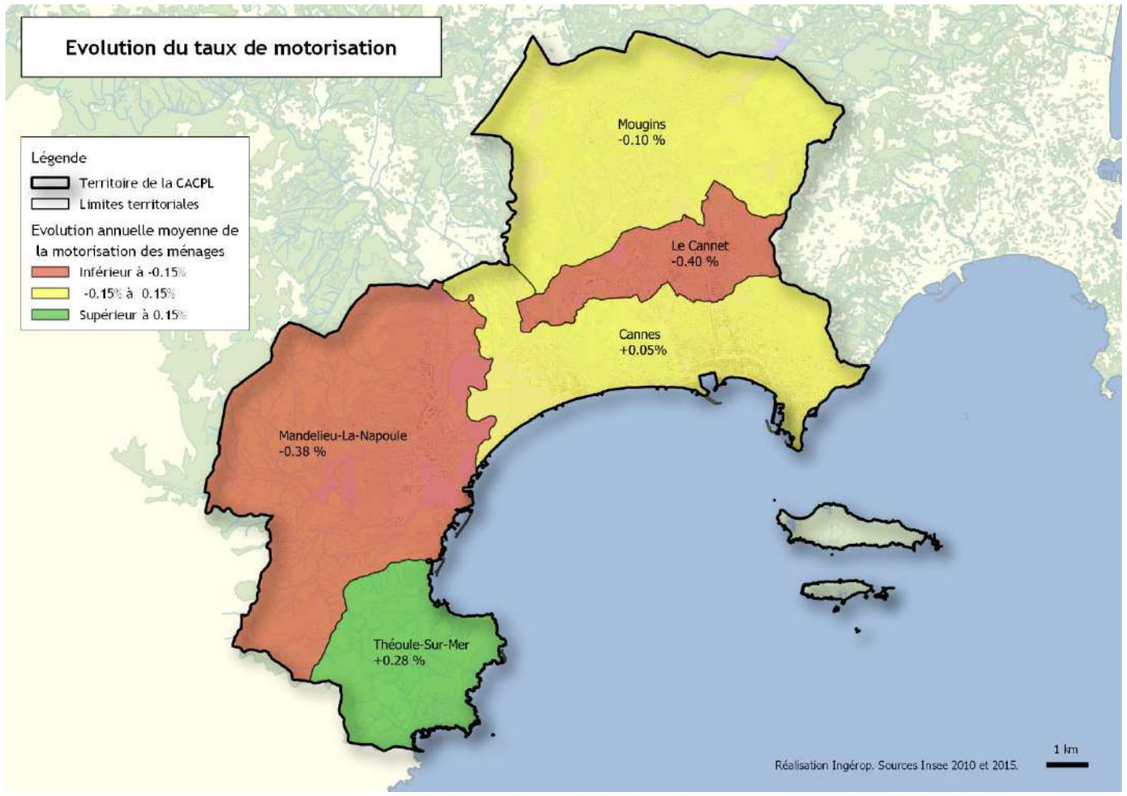
Le taux plus faible de motorisation dans la commune de Cannes et du Cannet est à connecter à la part plus importante de résidences collectives plus anciennes, ayant une offre moindre de stationnement au sein de l'hébergement, ainsi qu'à une taille des ménages plus faible.
Ces deux communes ont également 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

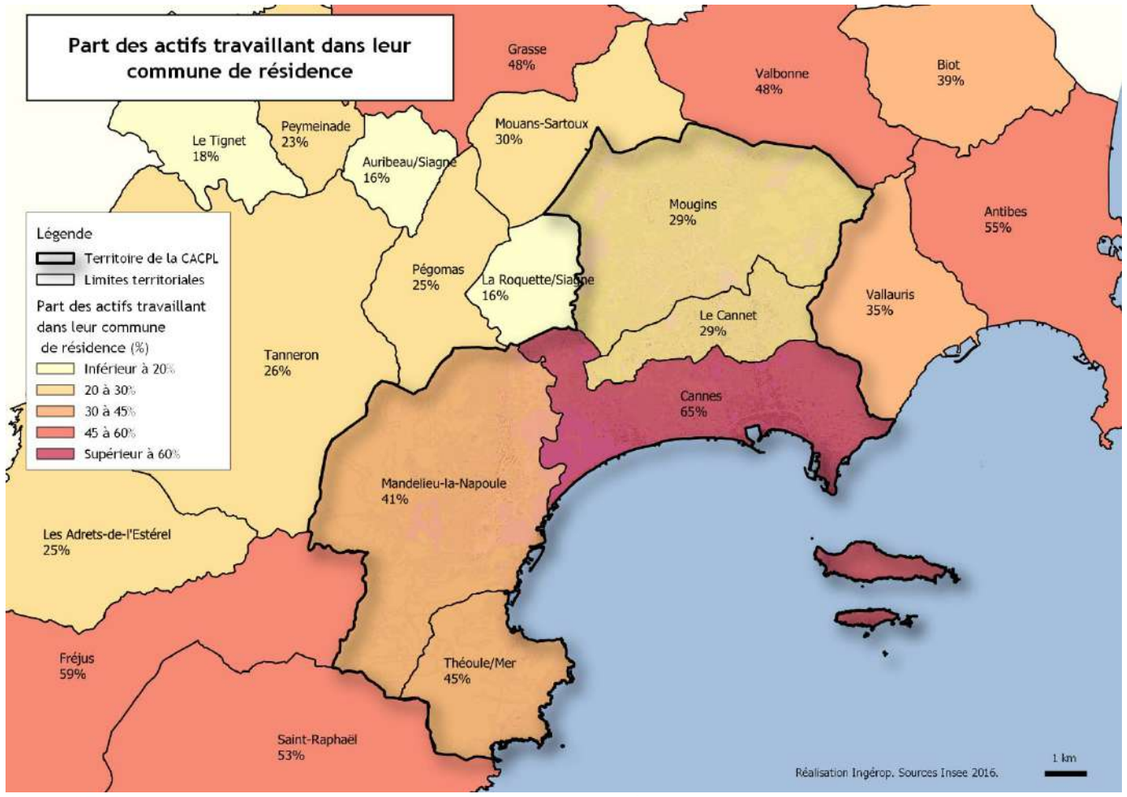
On observe que la densité du littoral et le manque d'espaces disponibles sont propices à des changements de comportement en termes de mobilité avec un taux de possession des véhicules plutôt faibles et une tendance à la baisse. De plus la corrélation entre le taux de motorisation et la desserte TC est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

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.

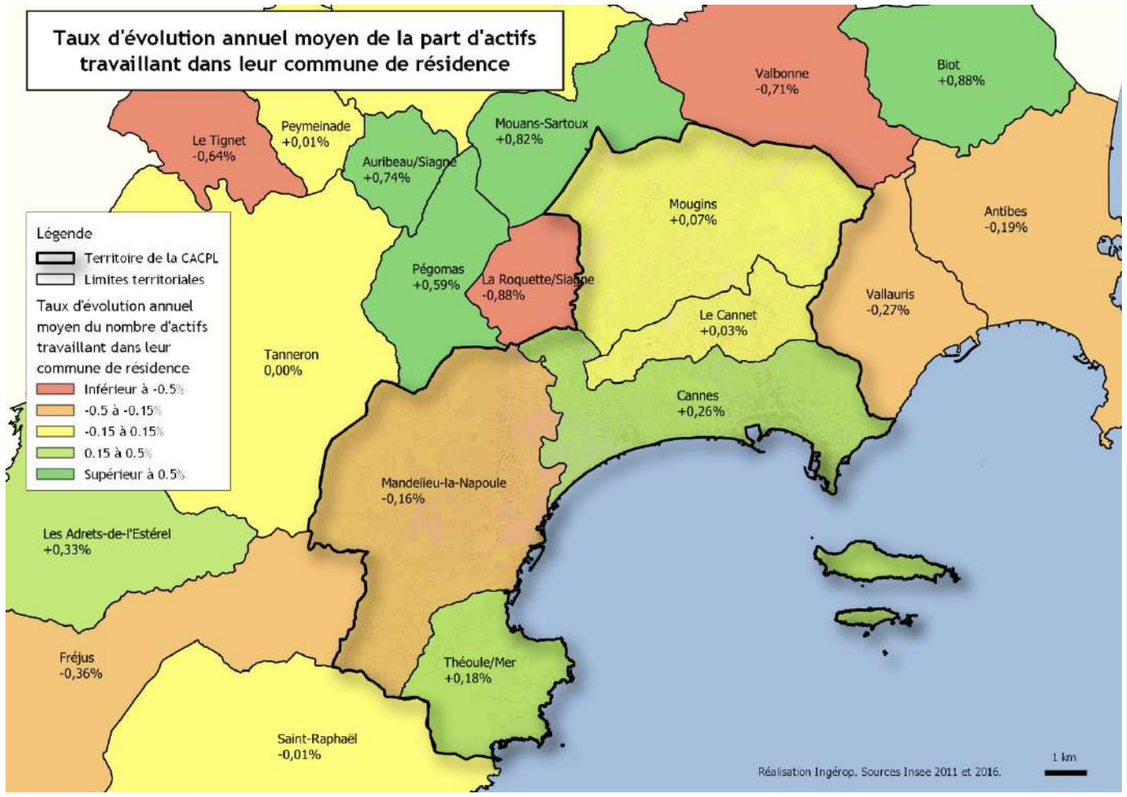
3.1 Lieux d'emplois et part des actifs travaillant dans leur commune de résidence ou dans une autre commune

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.

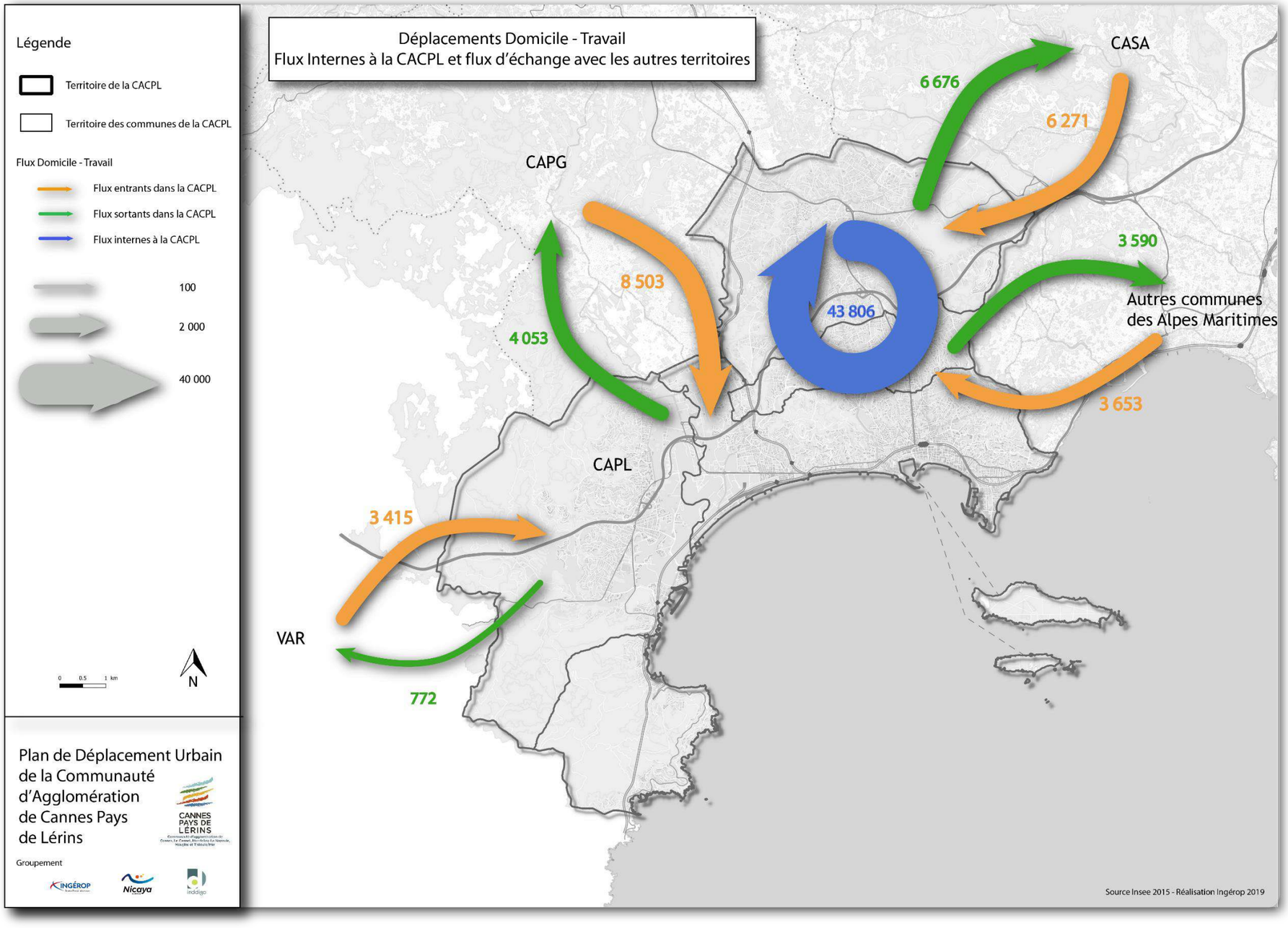


Carte 28 : Taux d'évolution des actifs travaillant dans leur commune de résidence

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.

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).

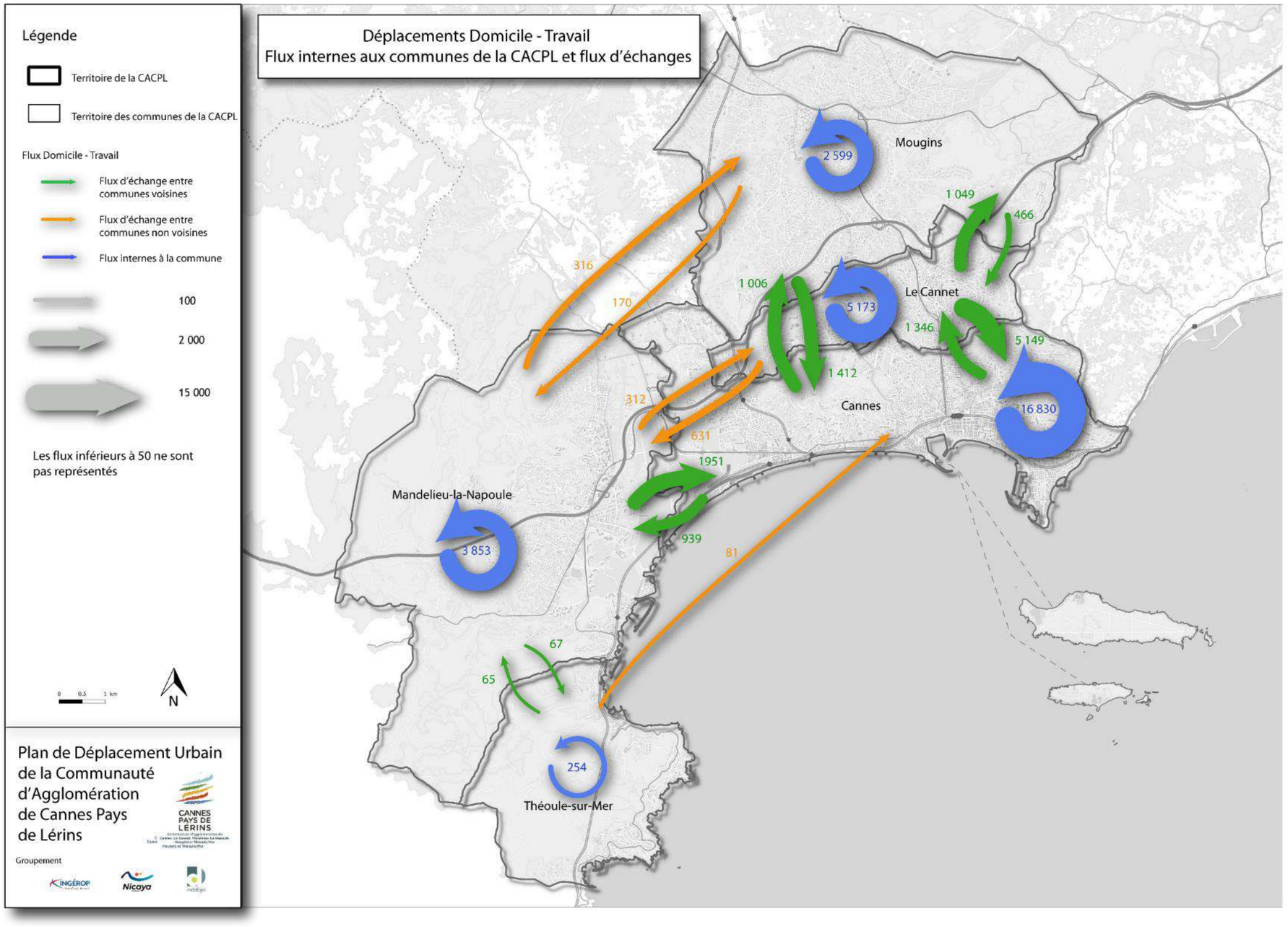
55% des déplacements domicile-travail sont effectués en interne au territoire de la CACPL.

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).



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

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.

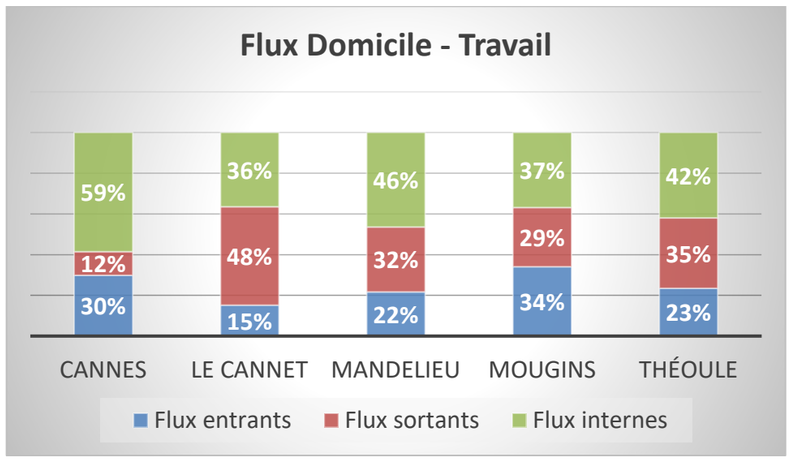


Figure 5: Graphique de répartition des flux domicile-travail par commune

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.

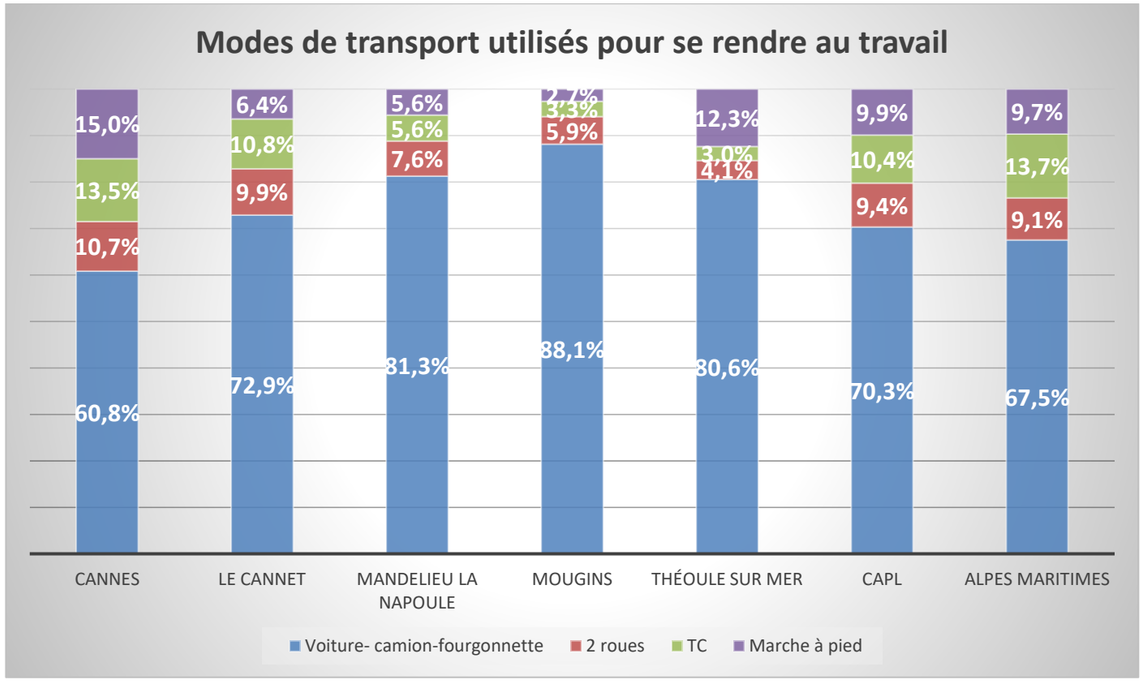


Figure 6 : Mode de transport domicile travail par commune flux internes et sortants (INSEE 2016)

- *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.

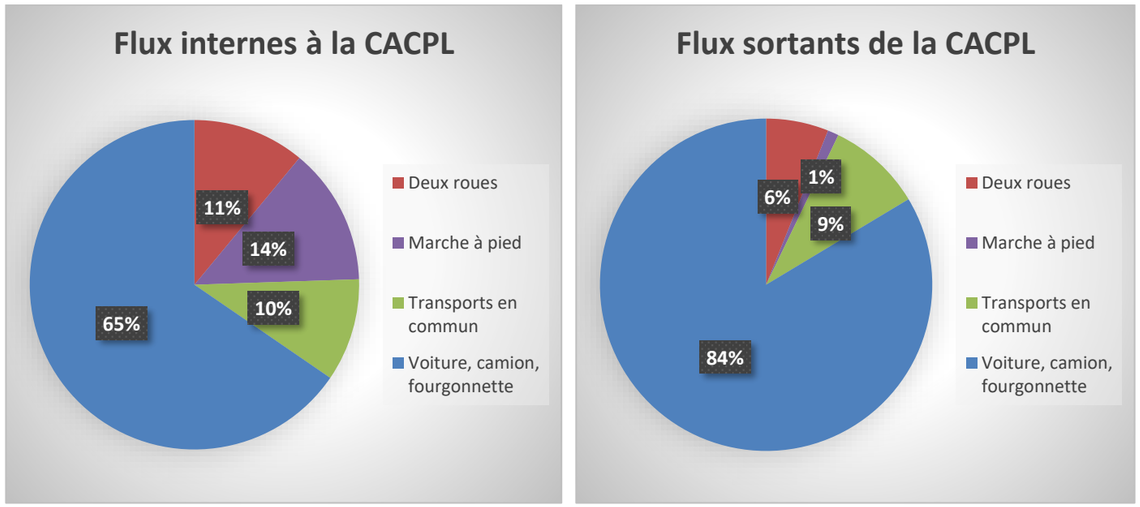


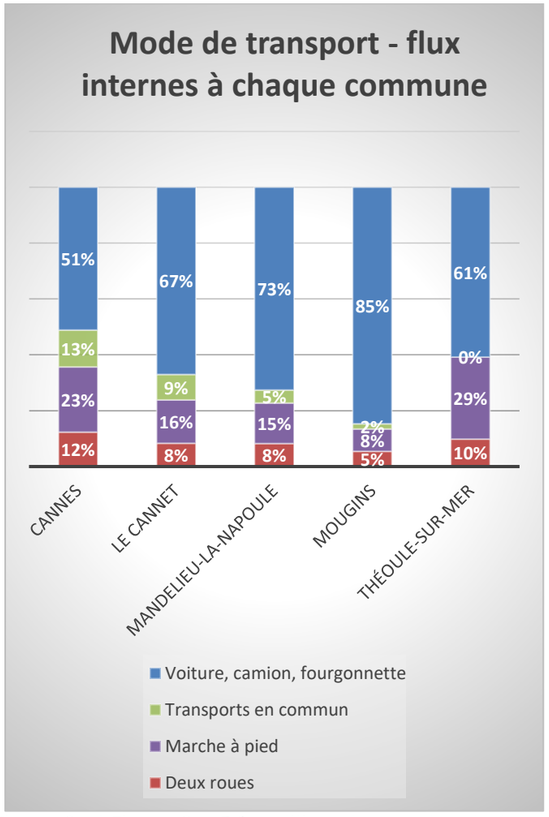
Figure 7: Répartition des parts modales flux Internes et sortants de la CACPL

- *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.



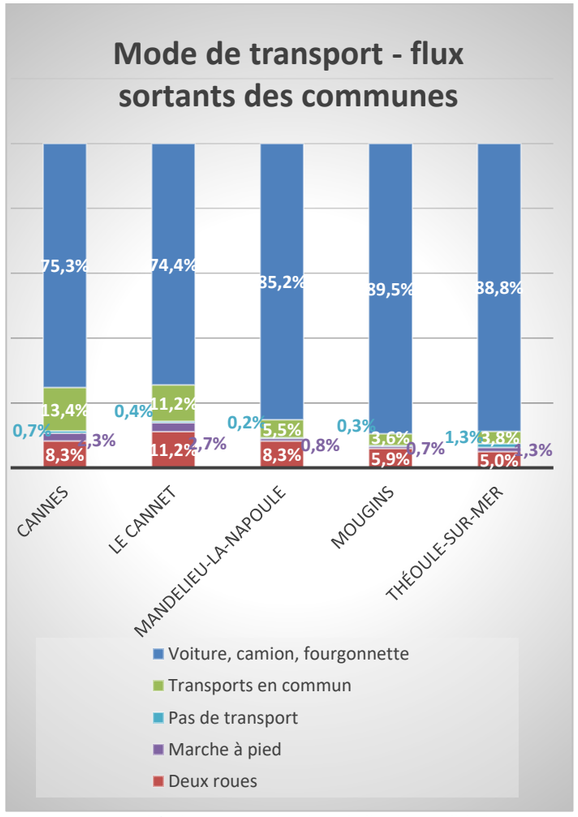


Figure 8 et Figure 9 : Répartition des modes de transport pour les déplacements domicile travail internes et sortants des communes

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

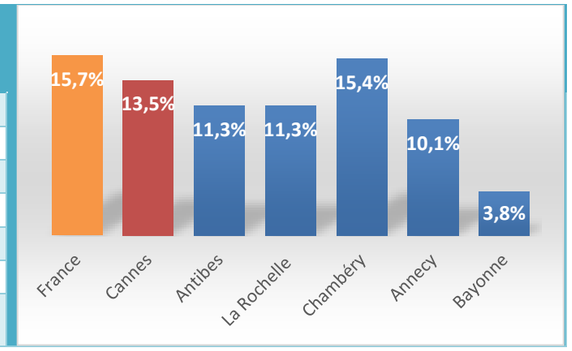


Figure 10 : Comparaison de la part modale des Transports collectifs dans les déplacements Domicile Travail dans différentes villes (Source INSEE 2016)

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.

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

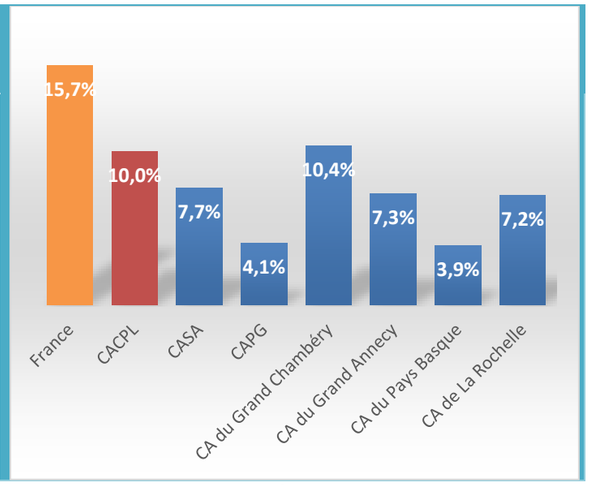


Figure 11 : Comparaison de la part modale des Transports collectifs dans les déplacements Domicile Travail dans différentes communautés d'agglomération (Source INSEE 2016)

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.

3.3 Les déplacements domiciles études

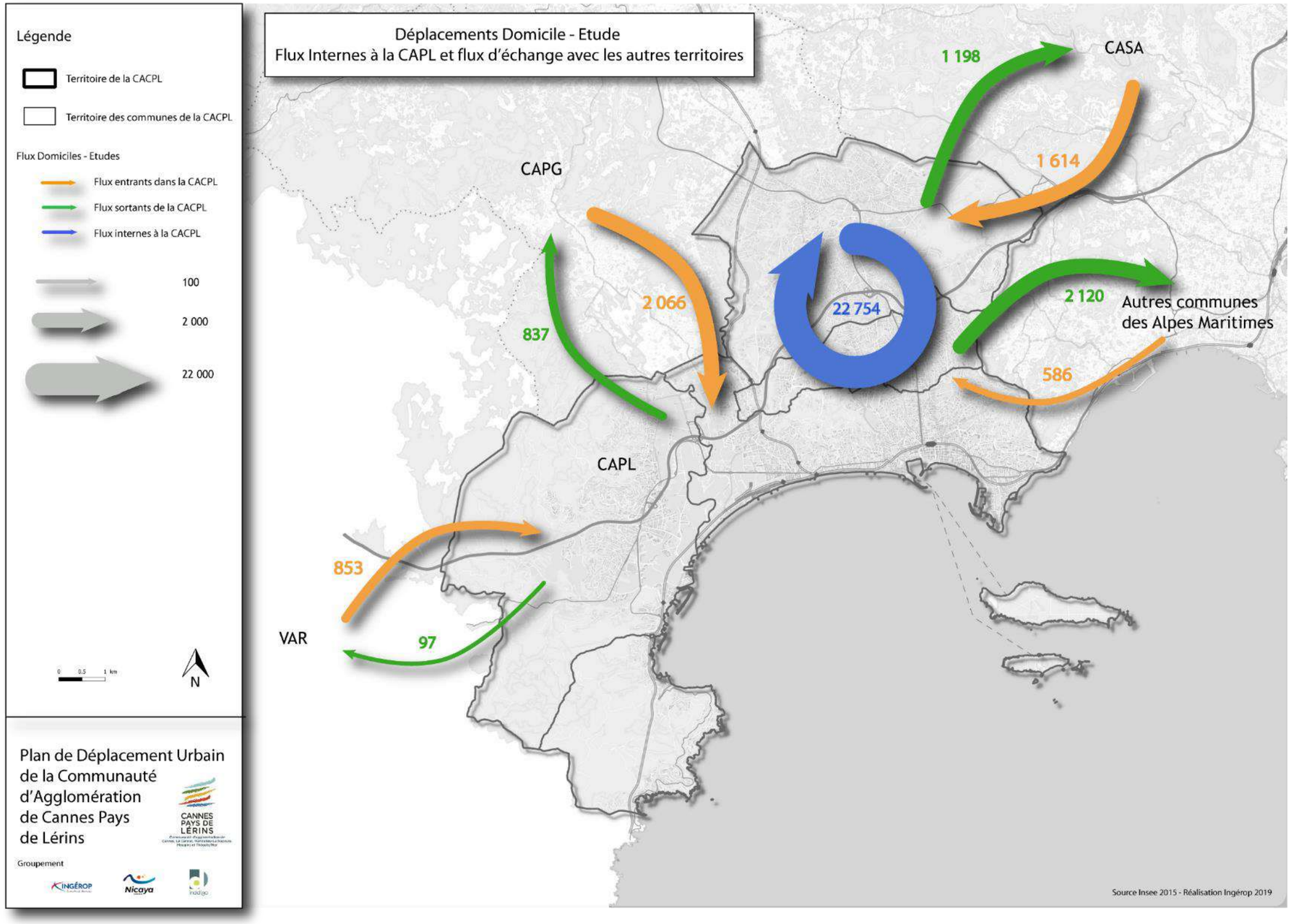
Les flux domiciles-études sont plus faibles que les flux domicile-travail, le nombre d'actif étant plus important que le nombre d'étudiants.

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

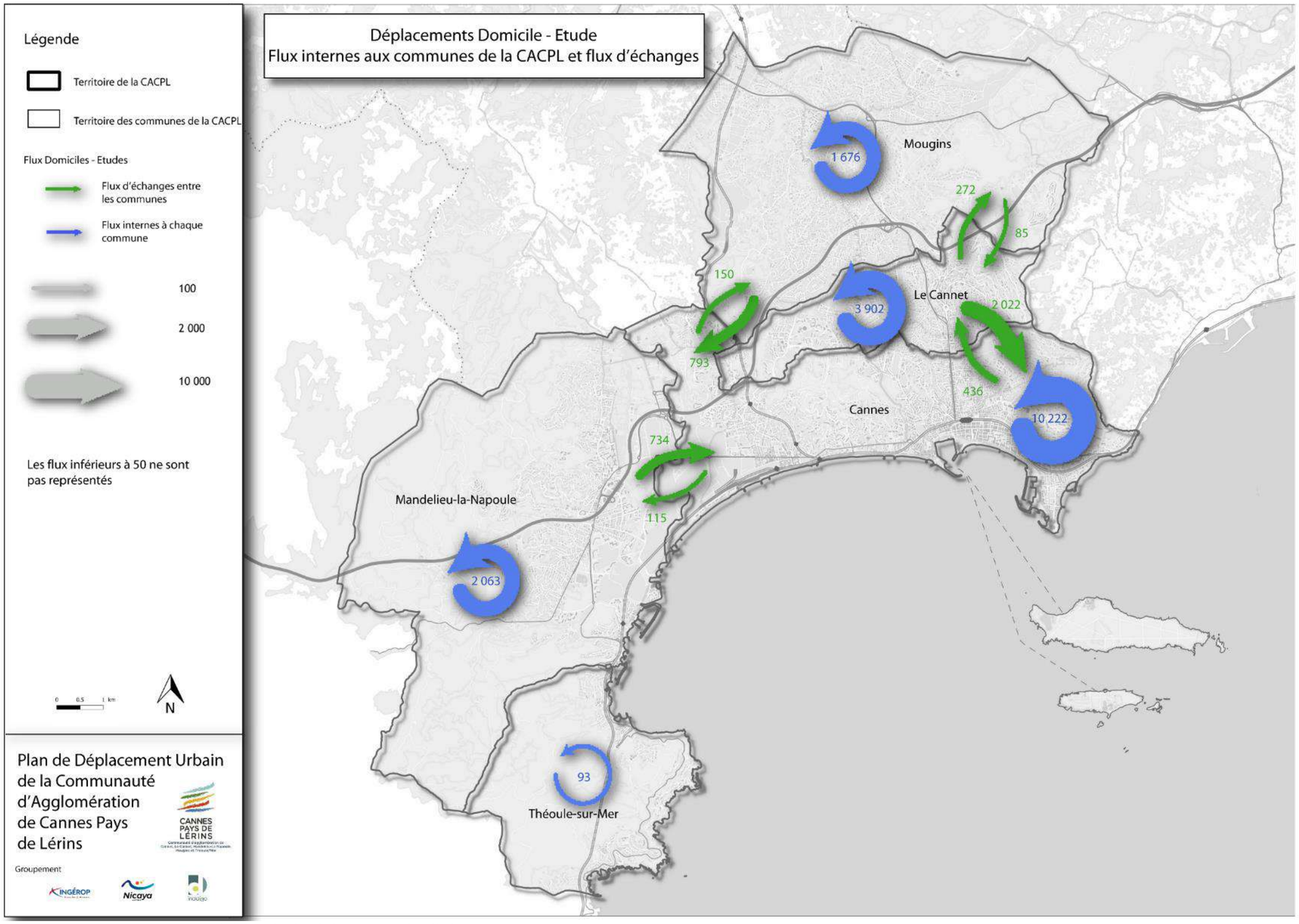
Cette carte montre que les flux d'échanges entre les communes de la CACPL sont relativement faibles. En effet, 80% du total des flux sont des flux internes à chaque commune. Cela signifie que les élèves se déplacent peu d'une commune à l'autre pour leurs études dans la logique de la carte scolaire

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

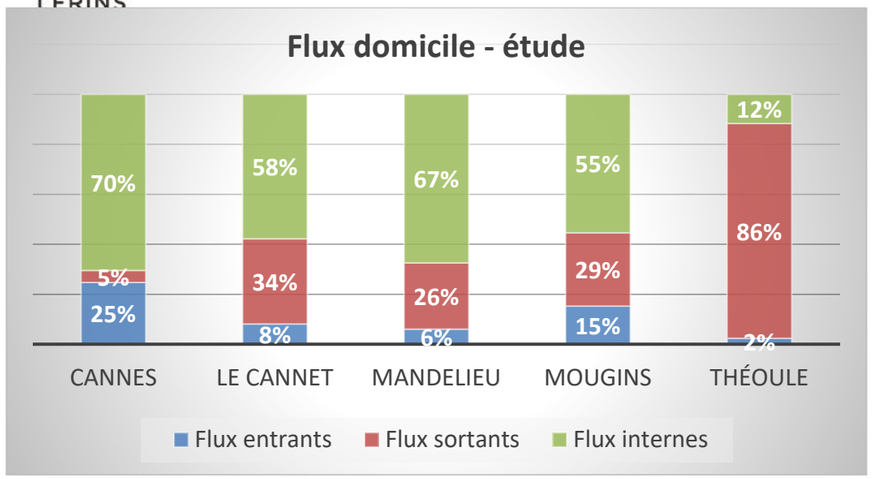


Figure 12 : Répartition des déplacements domicile - étude

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.

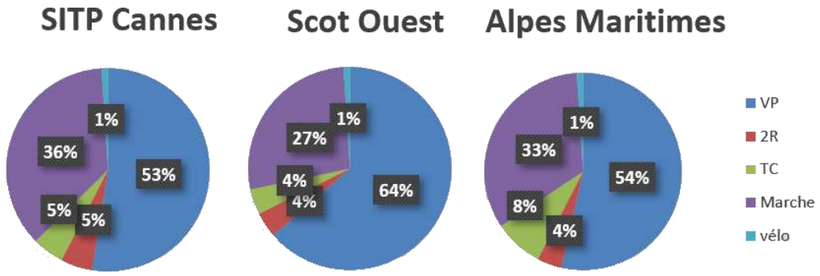
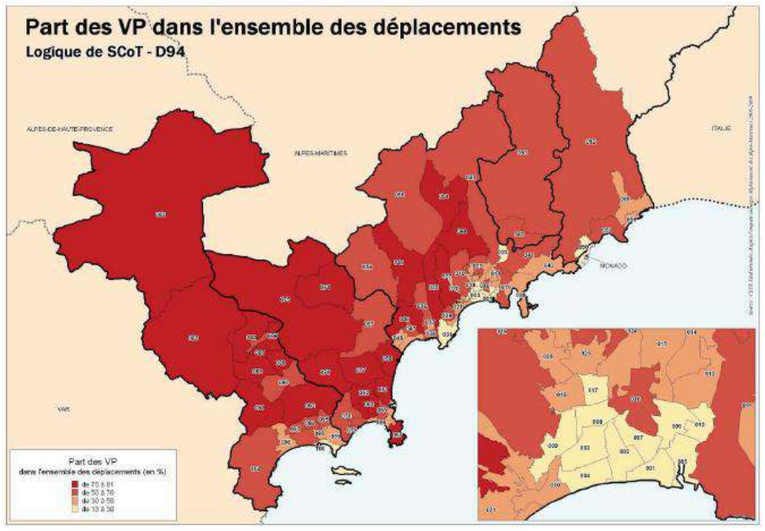


Figure 13 : Répartition modale des déplacements (EMD 2009)



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

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).

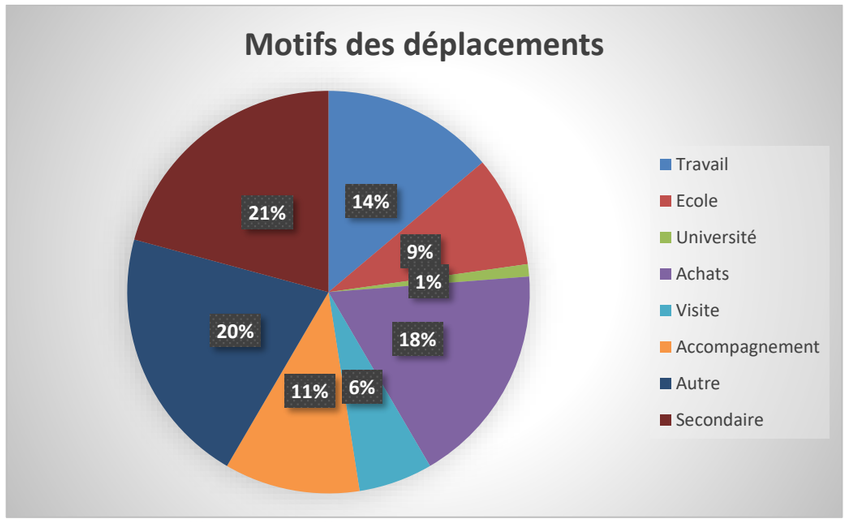


Figure 14 : Répartition des motifs des déplacements dans le Scot Ouest (EMD 2009)

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.

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

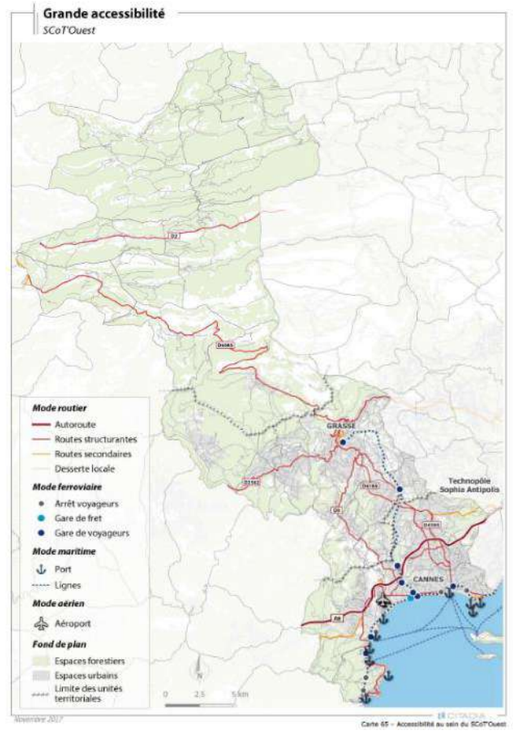
- Répartition des émissions de GES

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

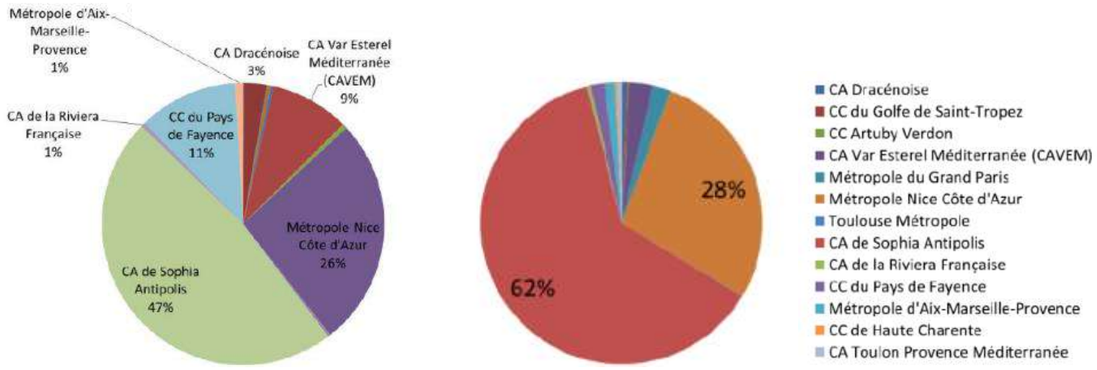


Figure 16 : Flux domicile-travail entrants (à gauche) et sortants (à droite). Source SCoT 'Ouest

- *Les grandes infrastructures de transport du territoire*

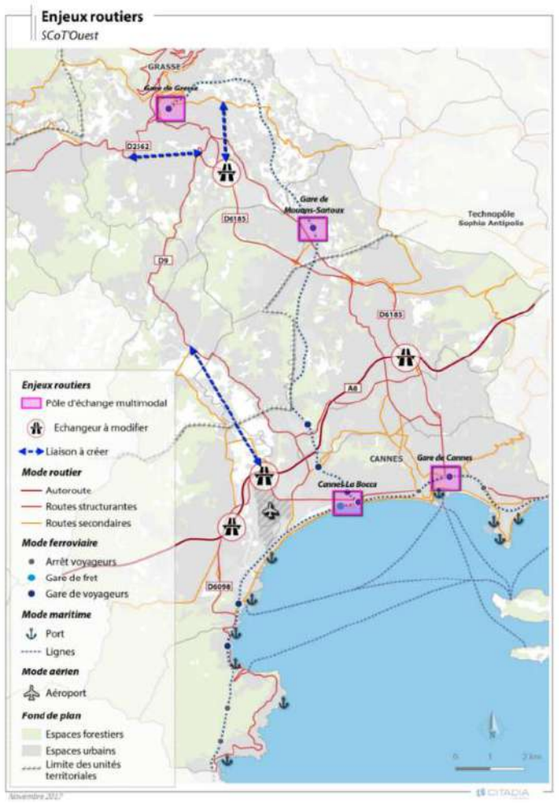
Le territoire du SCoT 'Ouest concentre des infrastructures de transports diverses. Elles sont pour la plupart localisées sur le territoire de la CACPL. Ainsi, on observe :

- 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.

- 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).



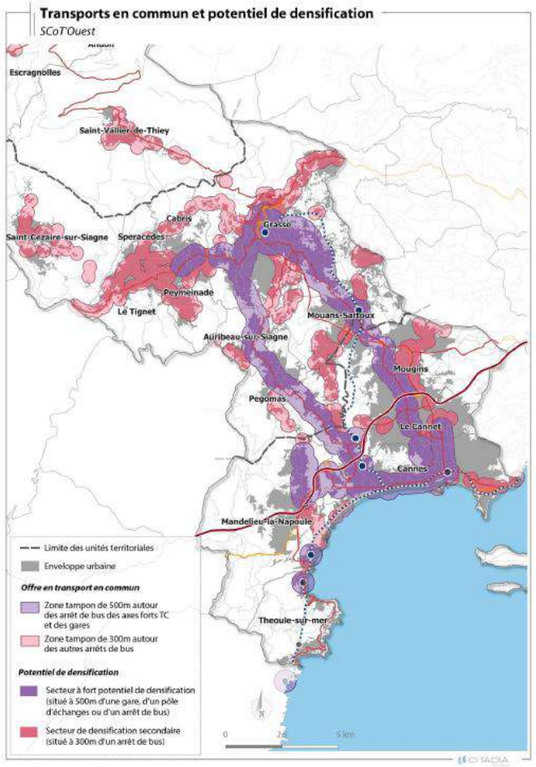
Carte 35 : Enjeux routiers issus du Diagnostic du SCoT 'Ouest

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.

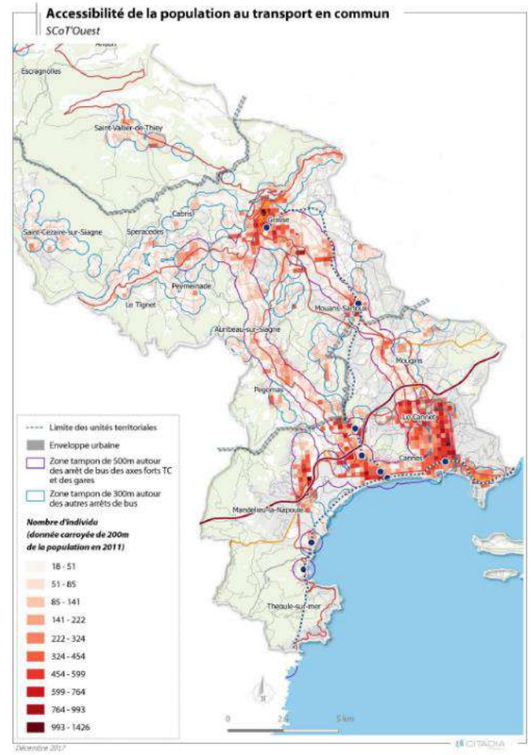
Cependant, ces itinéraires s'effectuent sur des axes qui ne sont pas dimensionnés pour recevoir un fort trafic, avec pour conséquence un impact pour les riverains (sécurité et nuisances). Des réflexions sont donc engagées pour l'amélioration du réseau routier et notamment des accès à l'A8. L'accès à 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.

- *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,

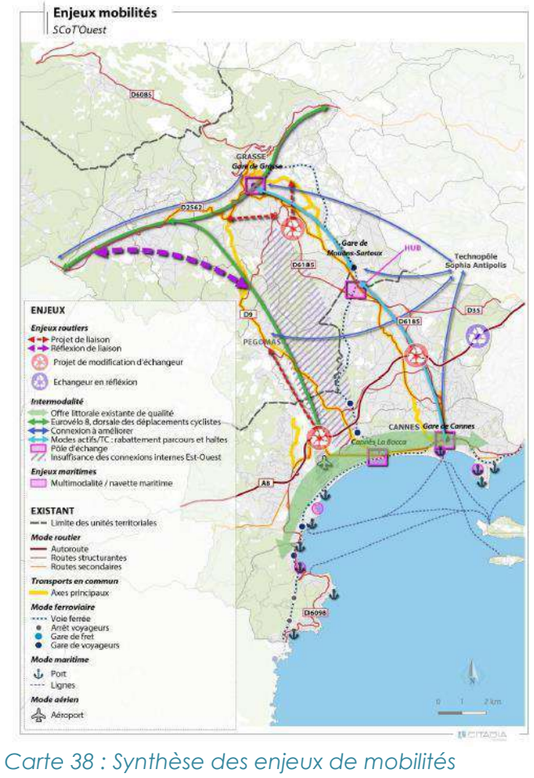
Le développement de l'intermodalité repose sur une articulation efficace des différents modes de transports au niveau de ces points d'intermodalité avec différents enjeux : la continuité d'itinéraires sécurisés pour les modes actifs, le positionnement judicieux de parking relais, la mise à niveau des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

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 :

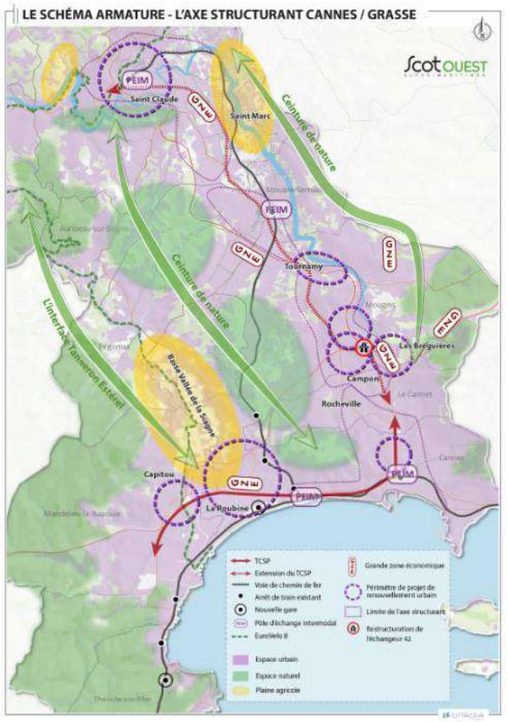
- Le projet de Cannes Grand Ouest autour de l'arrivée de la future Gare LNPCA.
- La finalisation de Mandelieu Centre-Ville.
- Le projet d'écoquartier de Rocheville au Cannet.
- La revalorisation de Mougins Nord et Sud – entrées RD 6085 et Mougins Cœur de Ville.

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

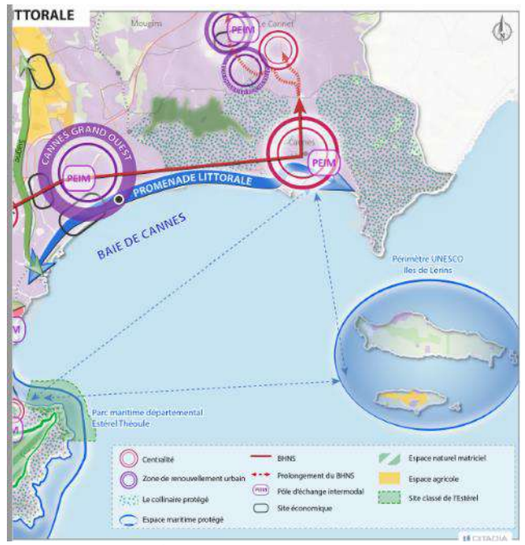
Cinq grands espaces de projet au sein du SCoT 'Ouest, à la fois complémentaires entre eux et s'adossant à des problématiques spécifiques et partagés constituent un schéma armature permettant la cohérence territoriale. La CACPL est concernée par trois de ces cinq grands espaces.

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.

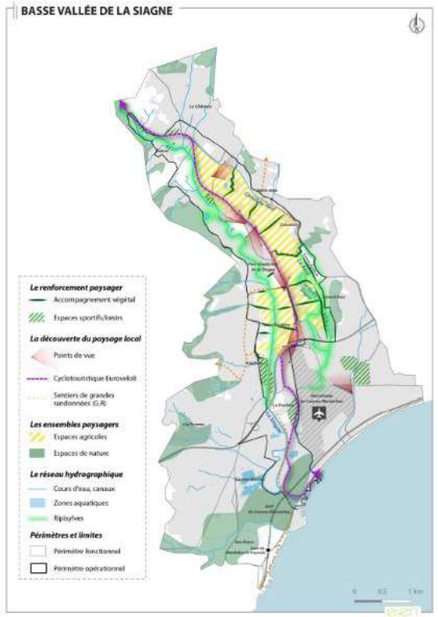
2D – La basse Vallée de la Siagne

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.

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 :

- 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 :

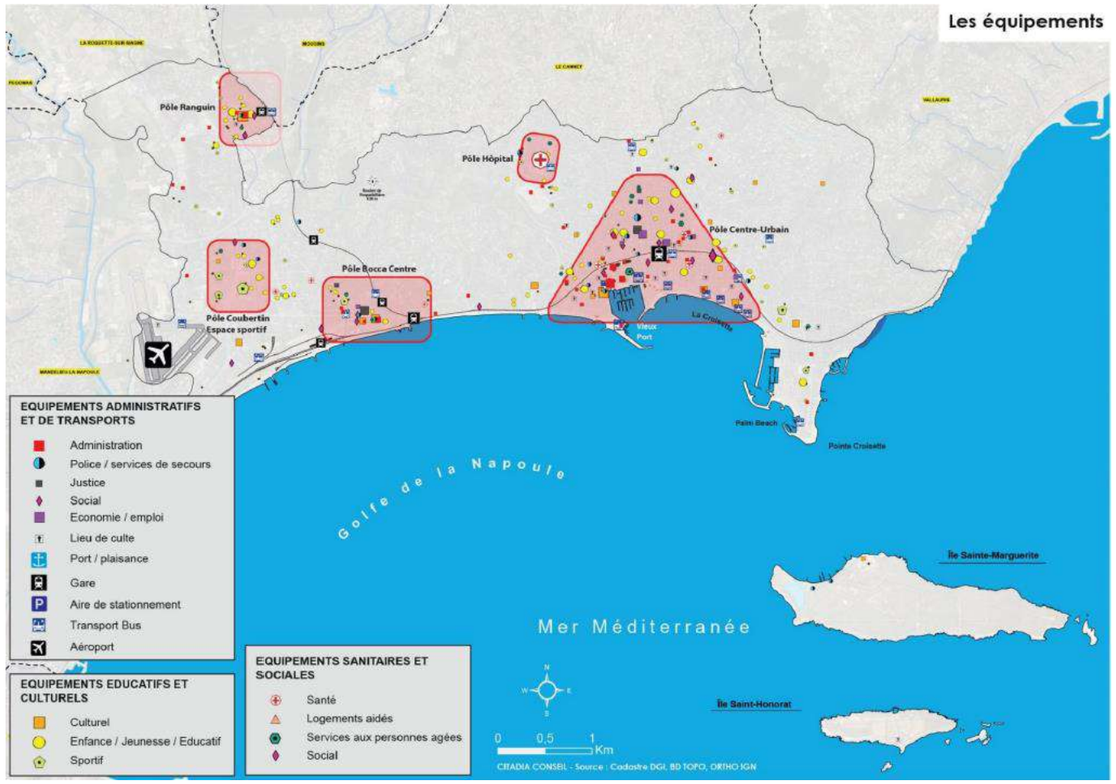
- 1 La protection et la valorisation d'un cadre de vie d'exception et d'un territoire « authentique » pour valoriser l'identité de Cannes et développer l'attractivité urbaine de la cité,
- 2 L'affirmation du rang économique et social de la ville, ville à taille humaine et à dimension internationale.

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

- 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.

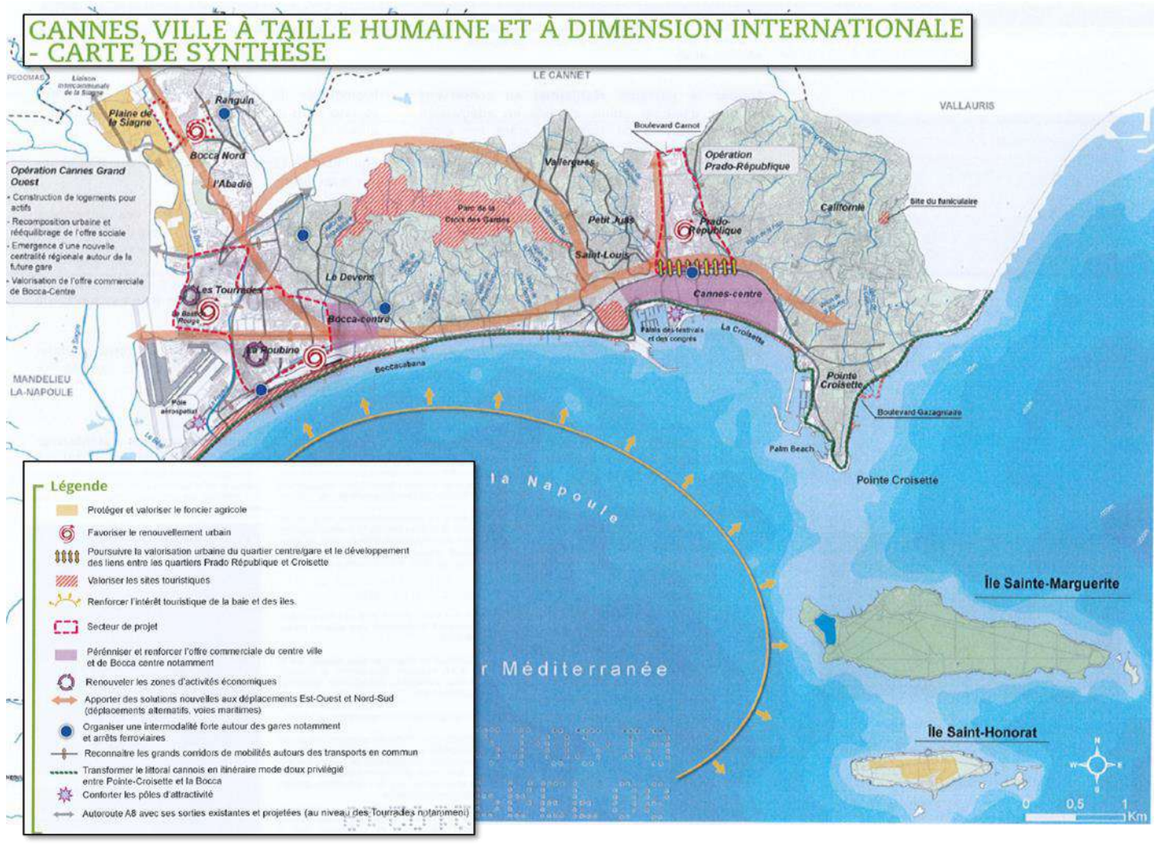
Les déplacements doux sont également traités dans les axes : B Cannes la ville Durable Méditerranéenne ; et C Un patrimoine en héritage qui forge l'identité cannoise

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

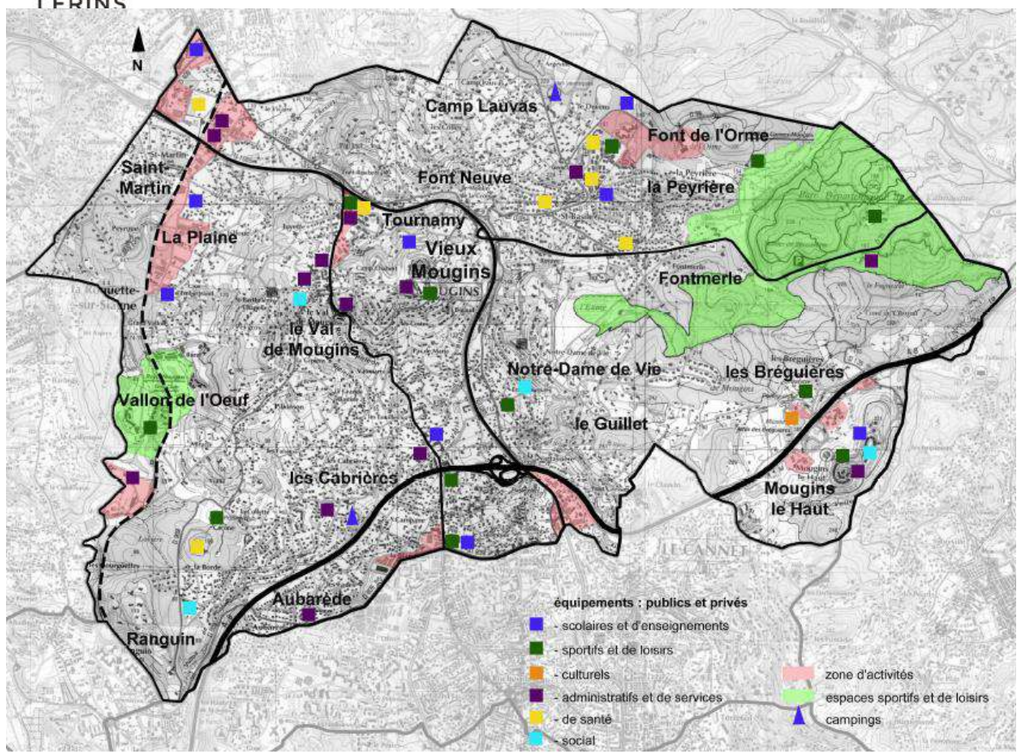
Le PLU de Mougins a été approuvé en 2010 et il a fait depuis l'objet de différentes procédures de modifications et d'une révision simplifiée. Lors de l'approbation du PLU la Communes de Mougins ne faisait pas partie de la CACPL et était desservie par le réseau de transport collectif Sillage.

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).



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.

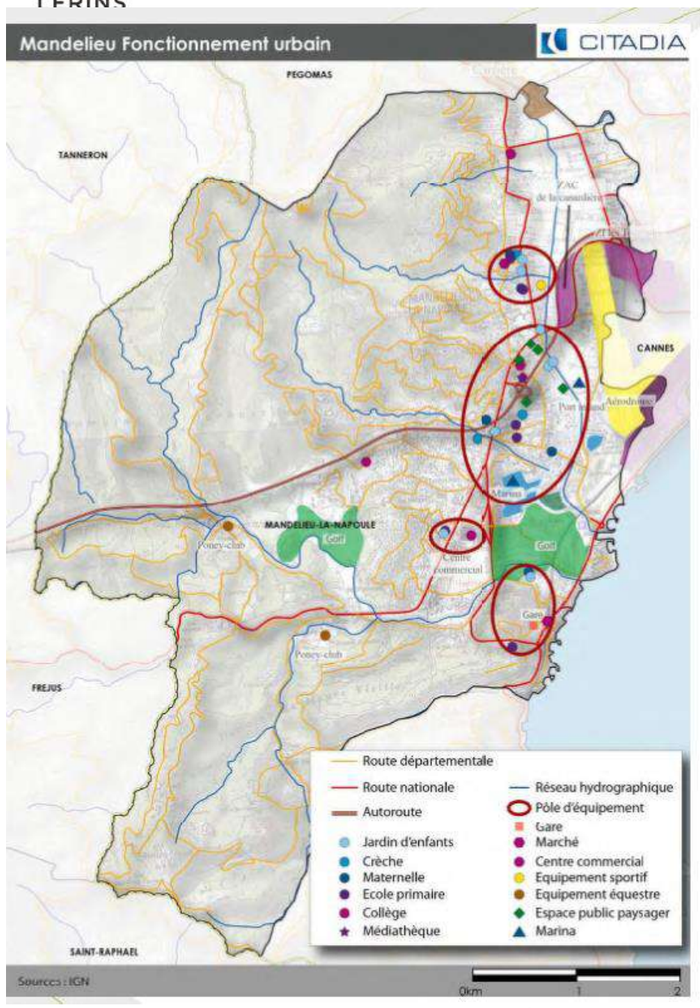
Un projet d'urbanisme conçu en cohérence avec l'offre de transport public :

- 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.



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

	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.

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

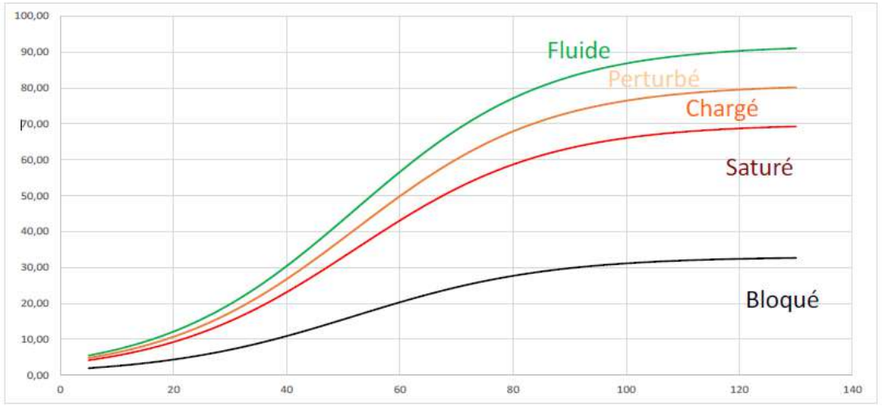
- *Définitions des indicateurs :*

- 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.

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

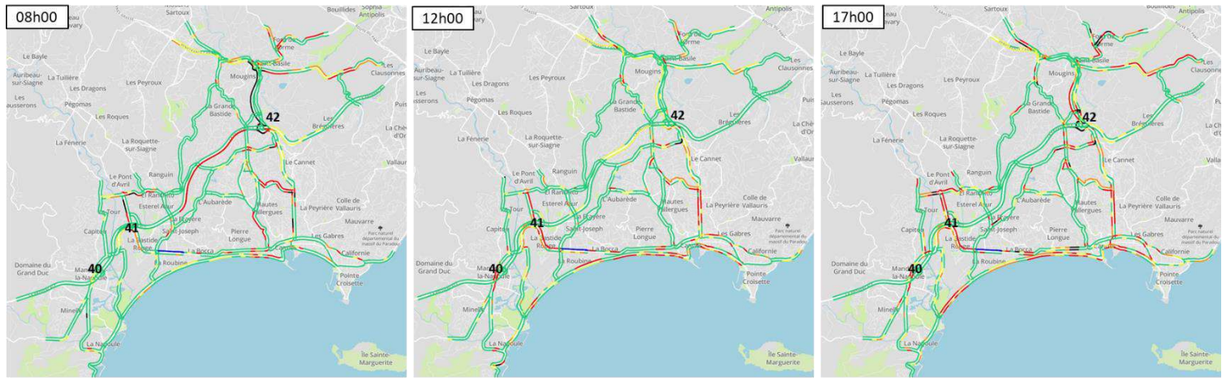
Le code couleur suivant est retenu :

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 :

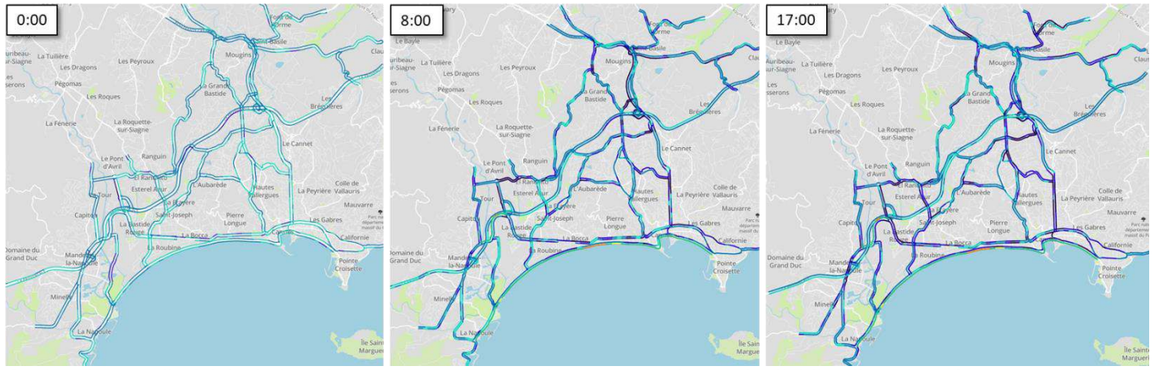
- Temps en charge < 1,25 x temps à vide,
- 1,25 x temps à vide < temps en charge < 1.5 x temps à vide,
- 1.5 x temps à vide < temps en charge < 2 x temps à vide,
- 2 x temps à vide < temps en charge.

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.

- *Evolution des saturations heure de pointe du matin*

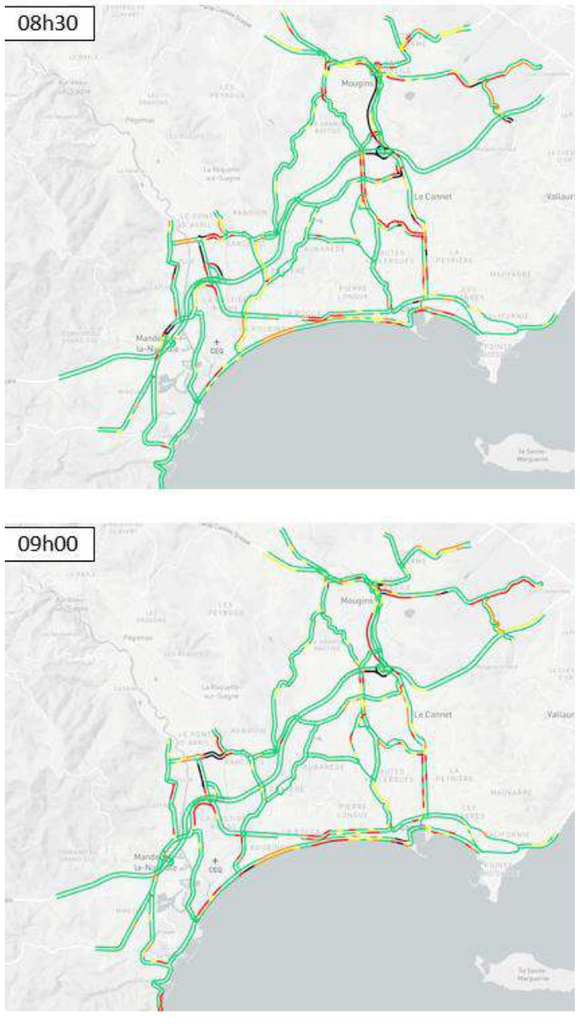
Pour la première campagne du 13 et 14 juin, on observe les heures de pointe suivantes :
Matin : 08h30-09h15

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.

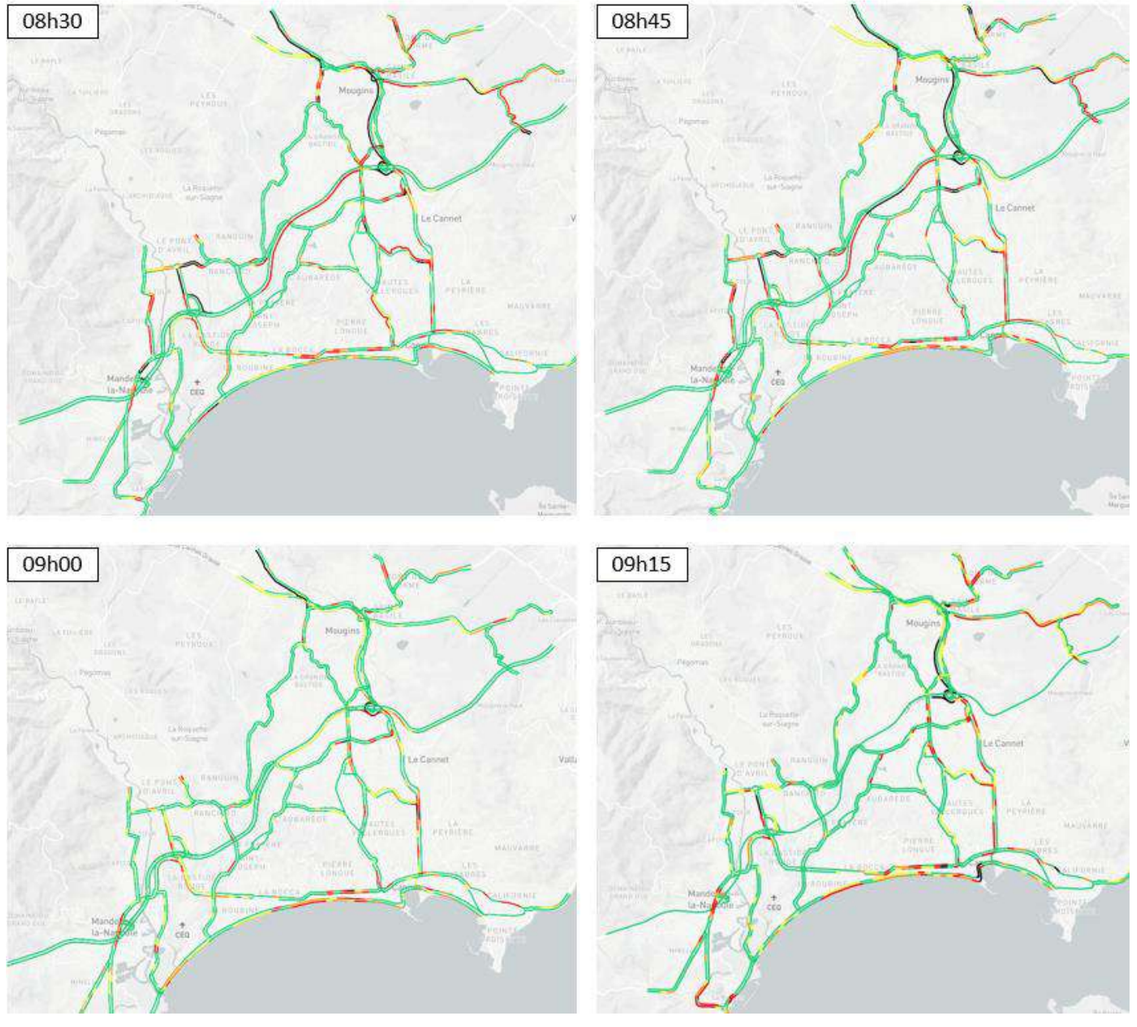
La comparaison des cartes des deux journées permet d'observer un niveau de saturation plus important sur l'HPM du 14 juin. En effet à 8h30 le réseau est déjà plus saturé sur les sections nord et en particulier sur la route Napoléon sur Mougins. De même la pénétrante Grasse-Mougins est saturée en amont 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



- *Evolution des saturations heure de pointe du soir*

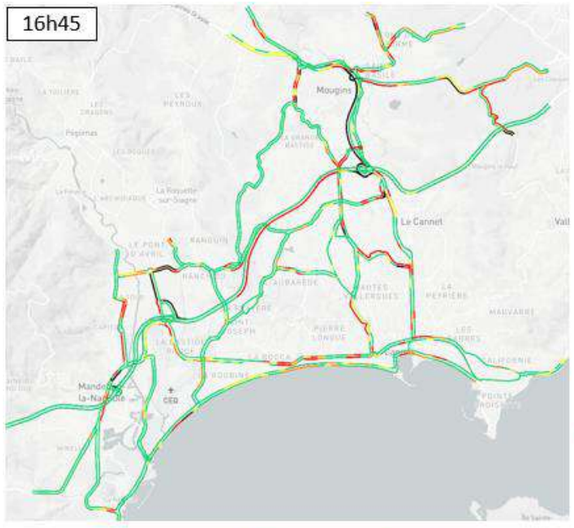
Pour la première campagne du 13 et 14 juin, on observe les heures de pointe suivantes :
Après -midi : 16h45 – 17h30

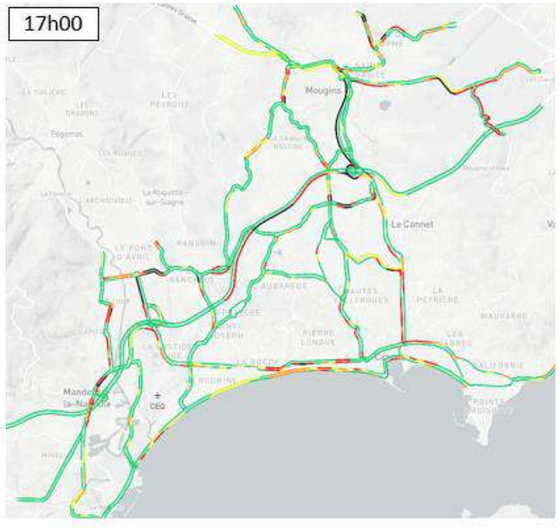
L'heure de pointe du soir est marquée par des trafics bloqués sur les secteurs Siagne et Pénétrante en accès à l'A8, on voit donc une situation similaire à celle observée le matin la principale différence est que la congestion est également observée à proximité de l'échangeur de Mandelieu. De même, le 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

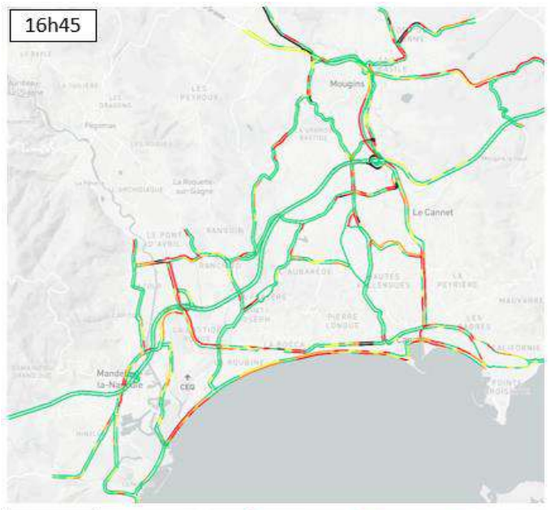
Par rapport aux sites propres aménagés sur le Palm Bus et les travaux en cours, on observe des congestions sur les axes Carnot / Tourrades et Francis Tonner ce qui vérifie le besoin d'avoir réalisé un site propre pour assurer la régularité des transports collectifs.
De même, sur les secteurs route Napoléon 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.

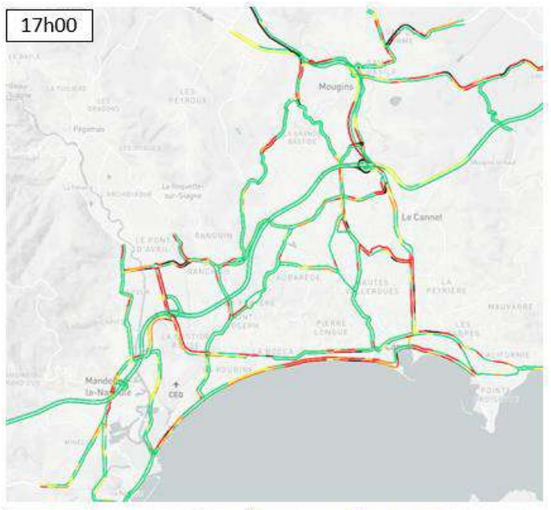
Etat du trafic le 13 juin - HPS

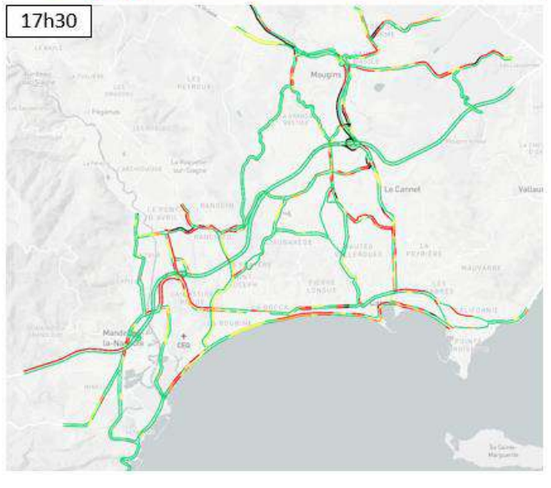




Etat du trafic le 14 juin - HPS







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.

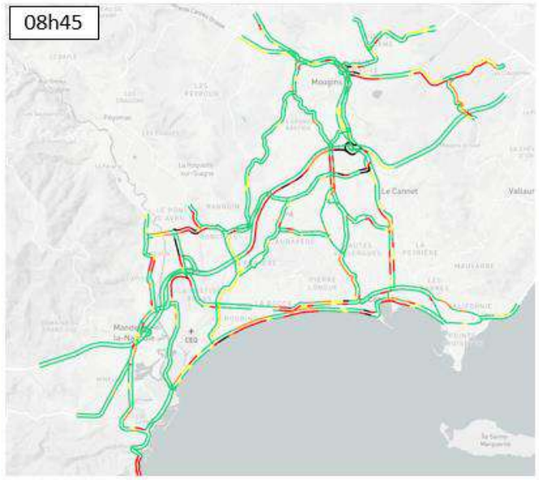
L'évolution des saturations à l'HPS le 8 août permet d'identifier sur l'A8 un événement ponctuel de type accident en effet à partir de 17h l'A8 se retrouve bloquée en dehors de toute zone de conflit (échangeur ou rétrécissement de voie). De plus à partir de 17h30 le bouchon commence à se résorber en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

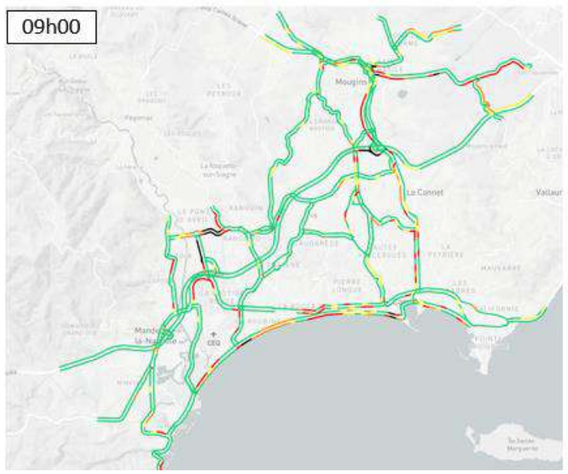
Concernant le réseau du trafic, on observe des saturations plus importantes à l'HPS en période estivale sur la pénétrante Grasse Mougins et sur la RD809 qui est fortement saturée voire bloquée. Les principales voies d'accès à la plage (axes Carnot, boulevard du Littoral et Bd du Midi) sont fortement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

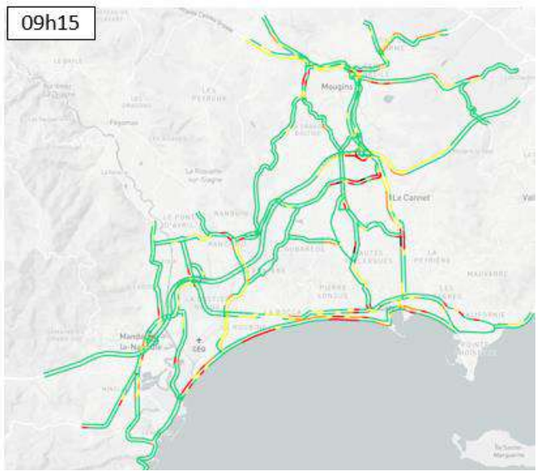
Légende

- Fluide
- Chargé
- Perturbé
- Saturé
- Bloqué

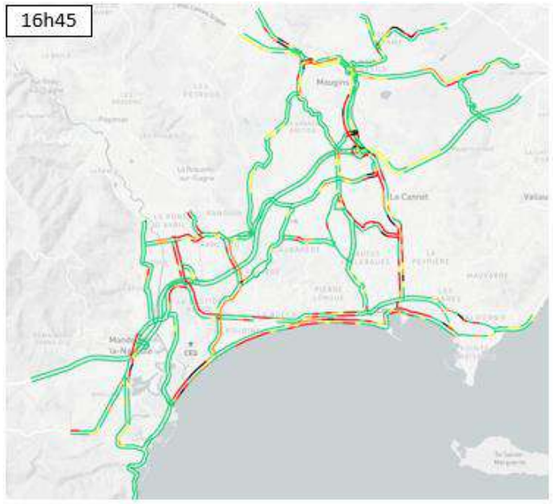
Etat du trafic le 8 Aout - HPM

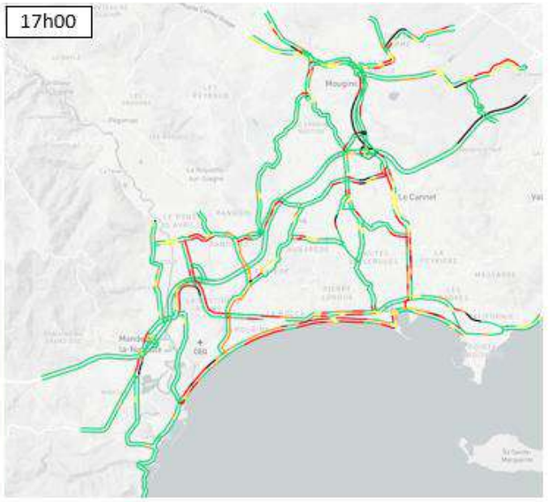


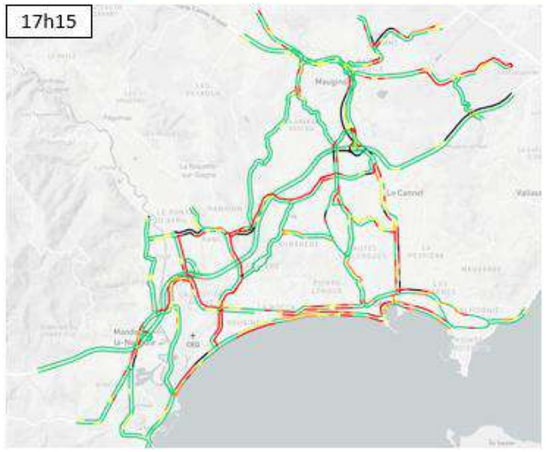


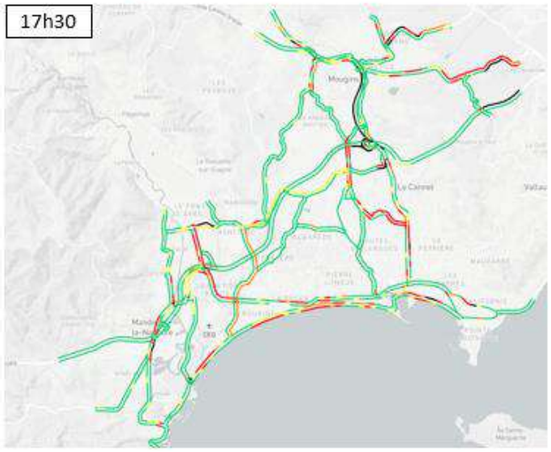


Etat du trafic le 8 aout - HPS









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.

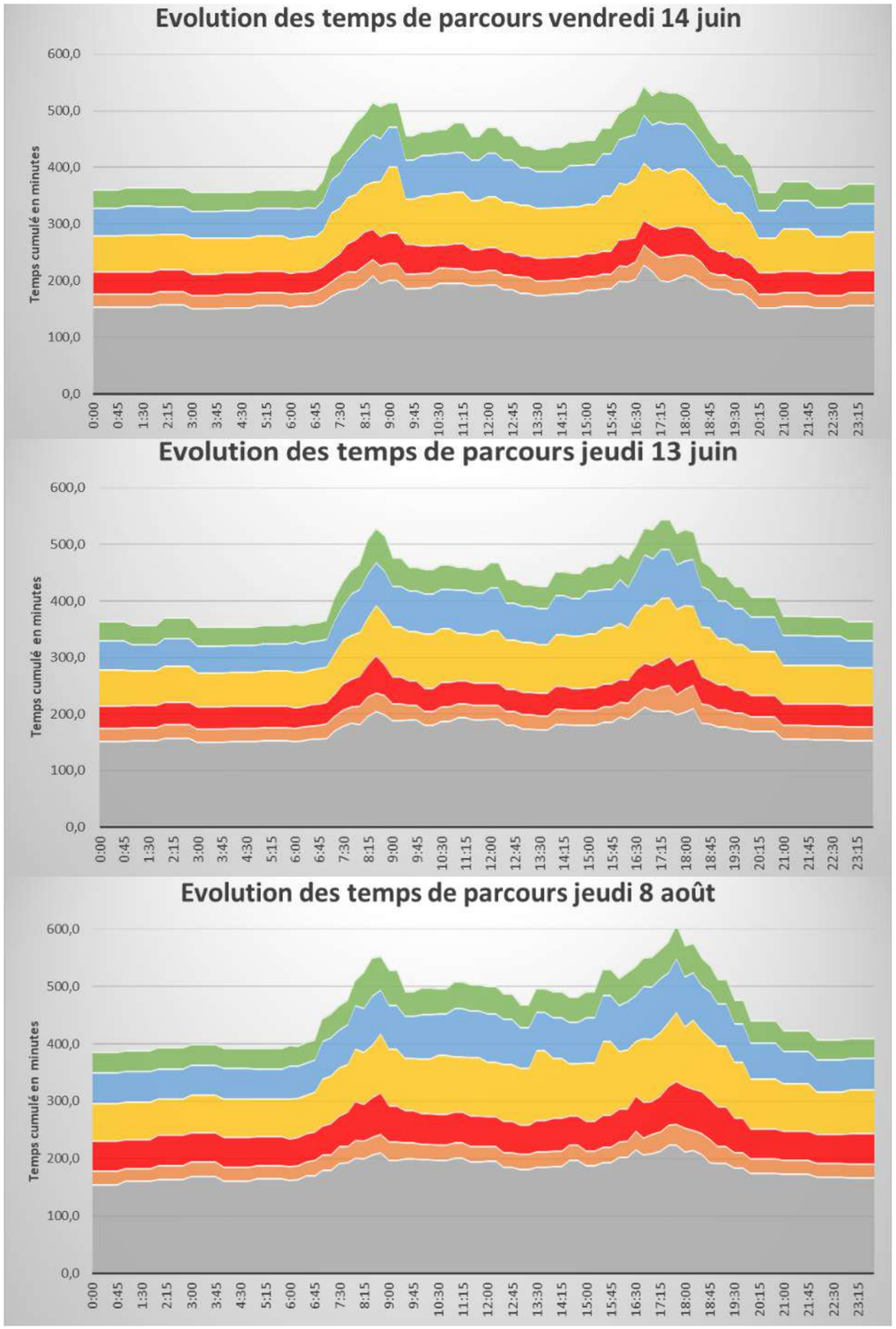


Figure 19: Evolution des temps de parcours issus des relevés FMD

5.1.2 Evolution du trafic sur la journée

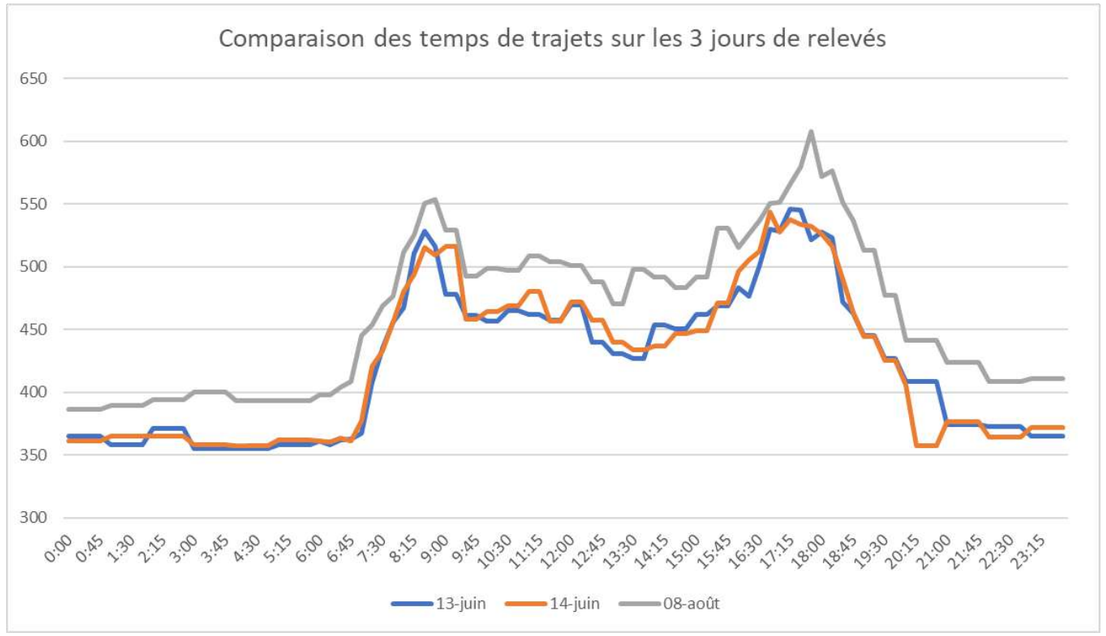


Figure 20: Comparaison des temps de parcours sur les 3 jours d'enquête

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).

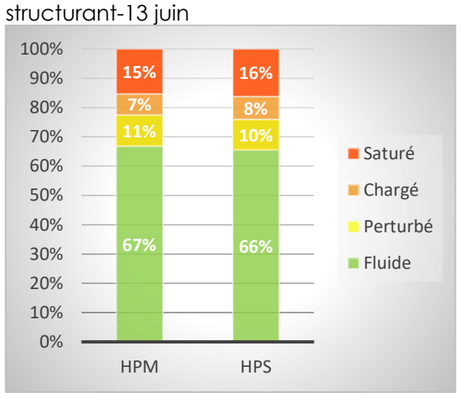
Le tiers des tronçons perturbé se réparti ainsi :

- 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

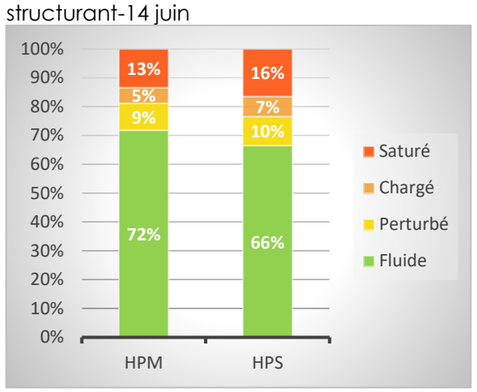


Figure 21 : Répartition des saturations sur le réseau structurant les 13 et 14 juin, comparaison HPM et HPS.

5.1.4 Analyses statistiques

- *Saturations cumulées*

Juin 2019

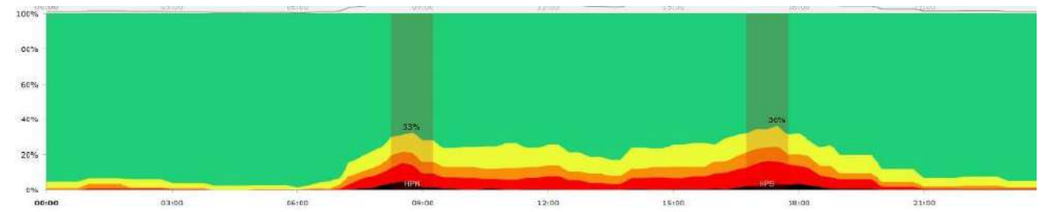


Figure 22 : Graphique des états de saturation du réseau cumul ensemble du réseau routier

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.

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.

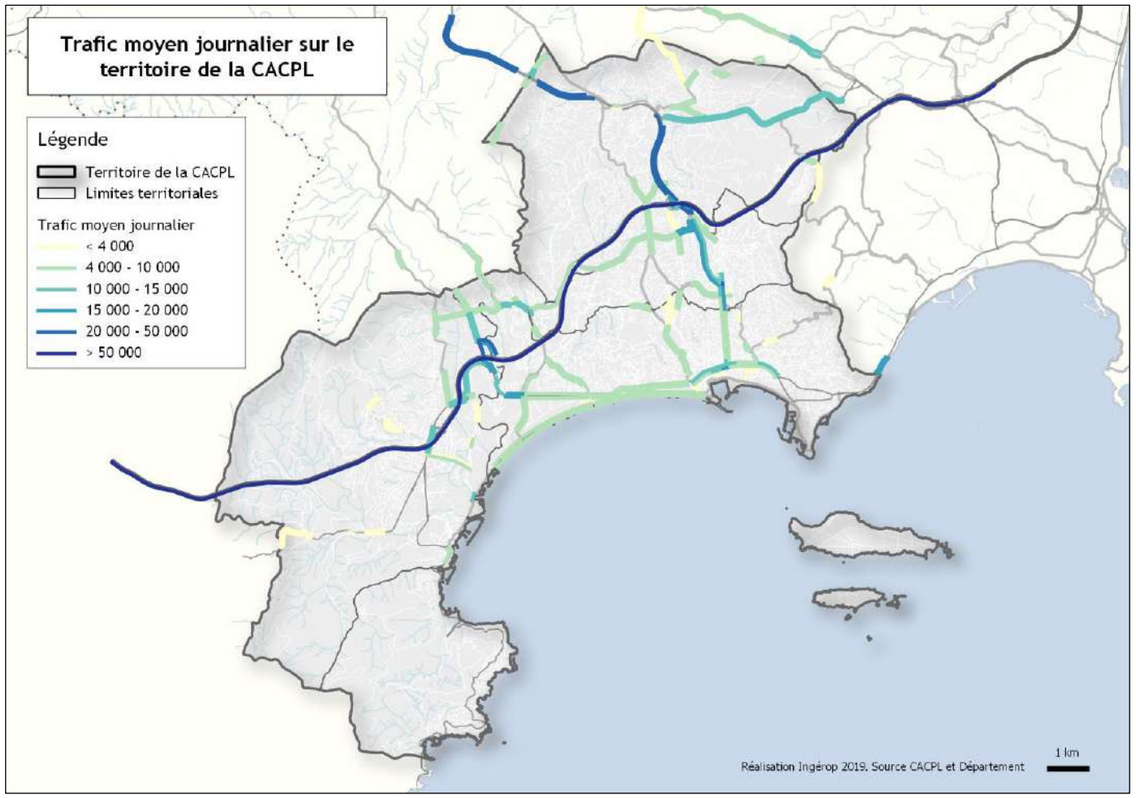
5.2 Etat du trafic et taux d'occupation des voies

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.

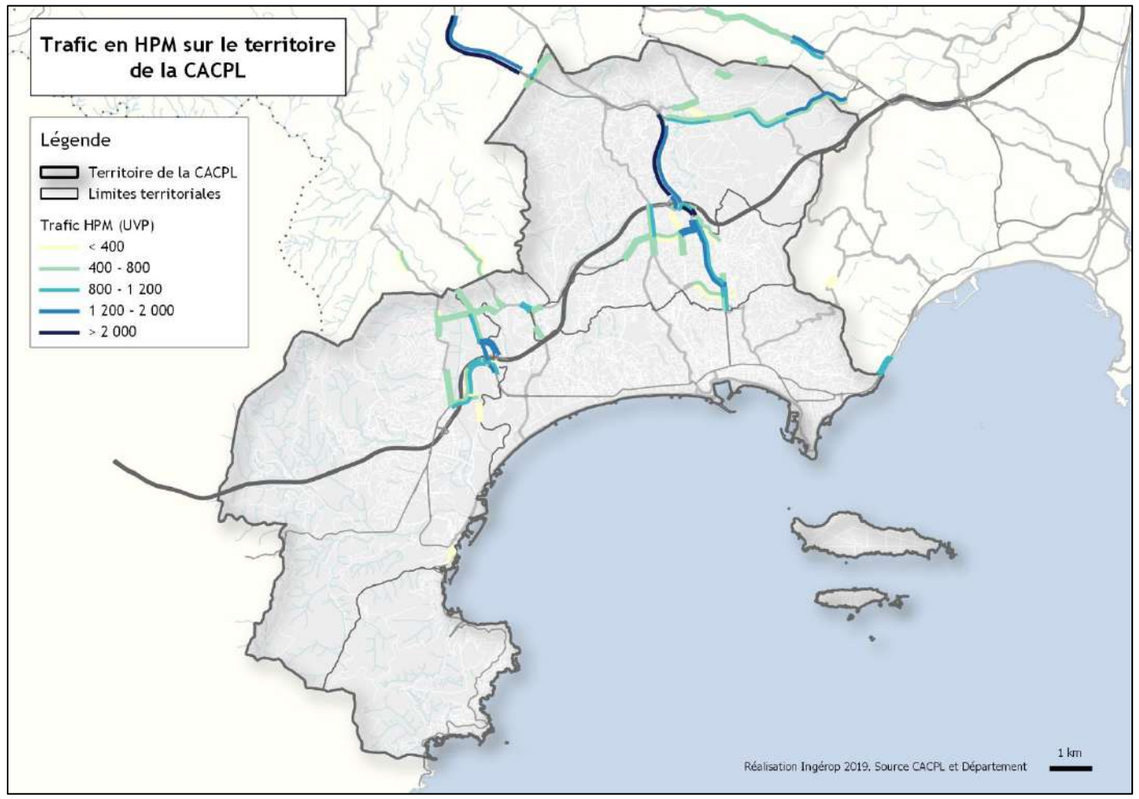
Dans la commune de Cannes, le trafic journalier est élevé de manière général et est plus important sur l'avenue Bachaga Saïd Boualam. La RD6007, reliant Cannes à Antibes semble aussi accueillir un trafic très élevé, certainement dû en grande partie aux déplacements des actifs.



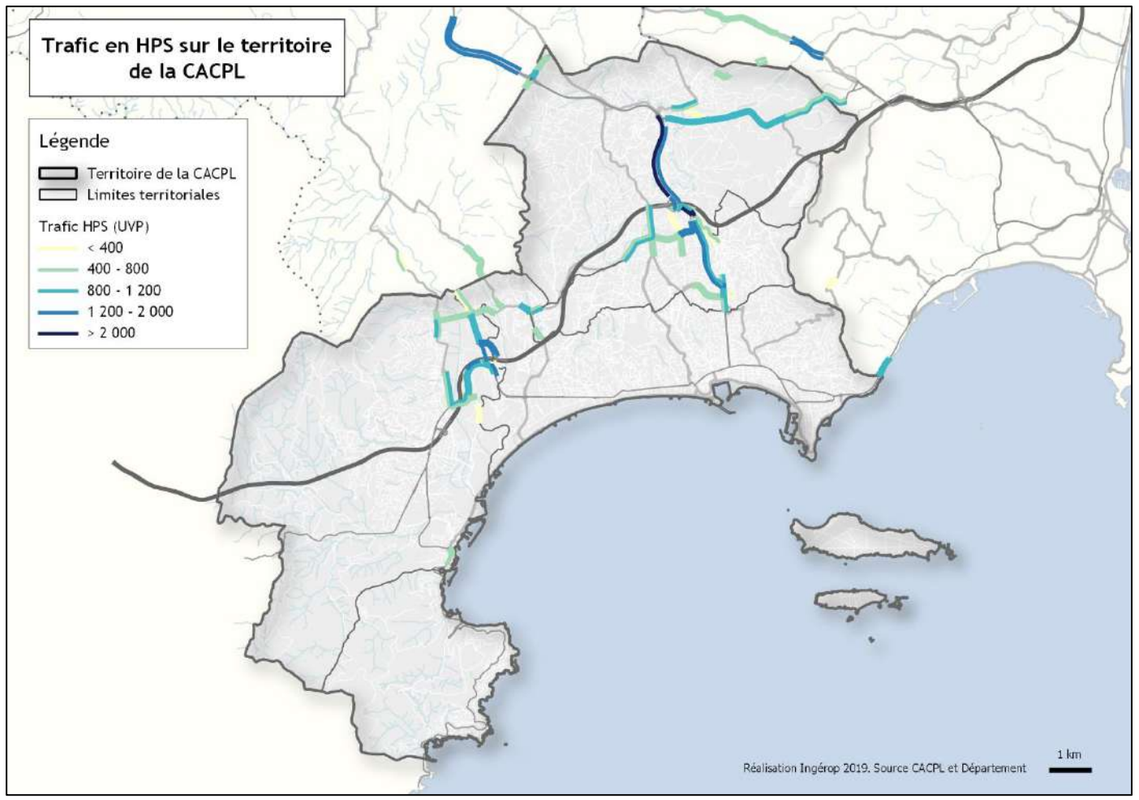
Carte 49 : Trafic moyen journalier sur le territoire de la CACPL

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.



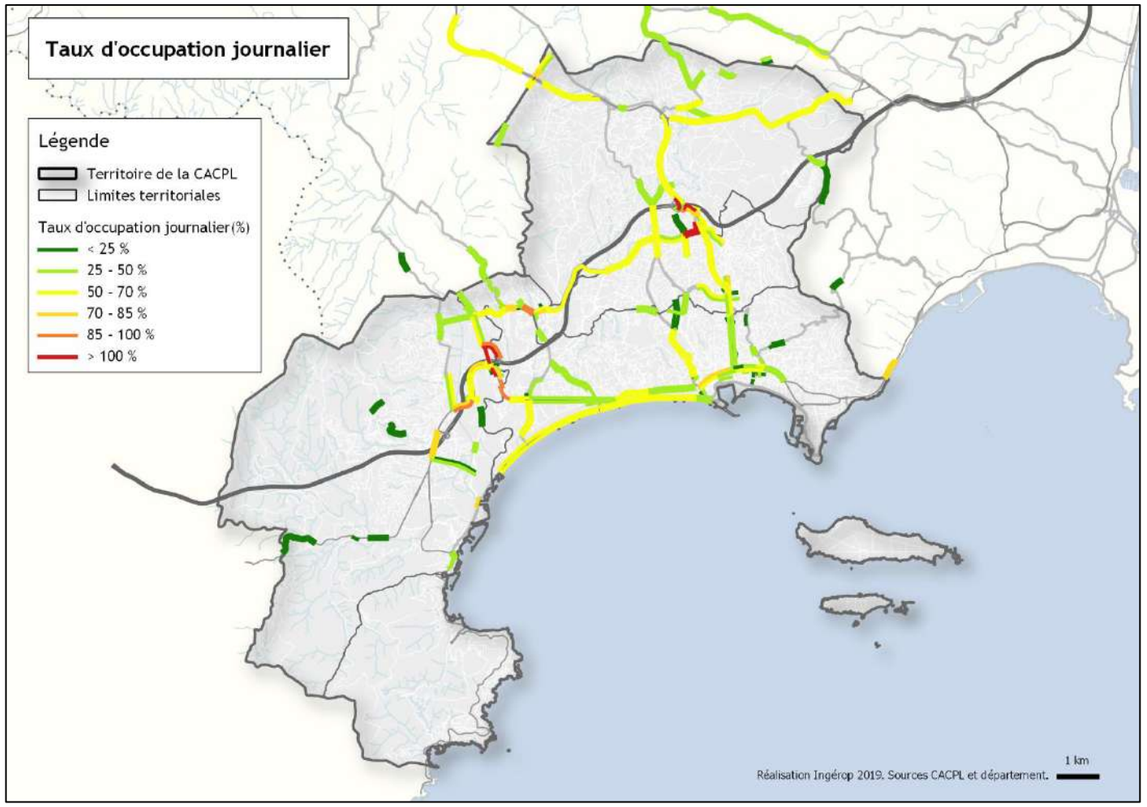
Carte 50 : Trafic en HPM sur le territoire de la CACPL



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

5.2.2 Taux d'occupation des voies

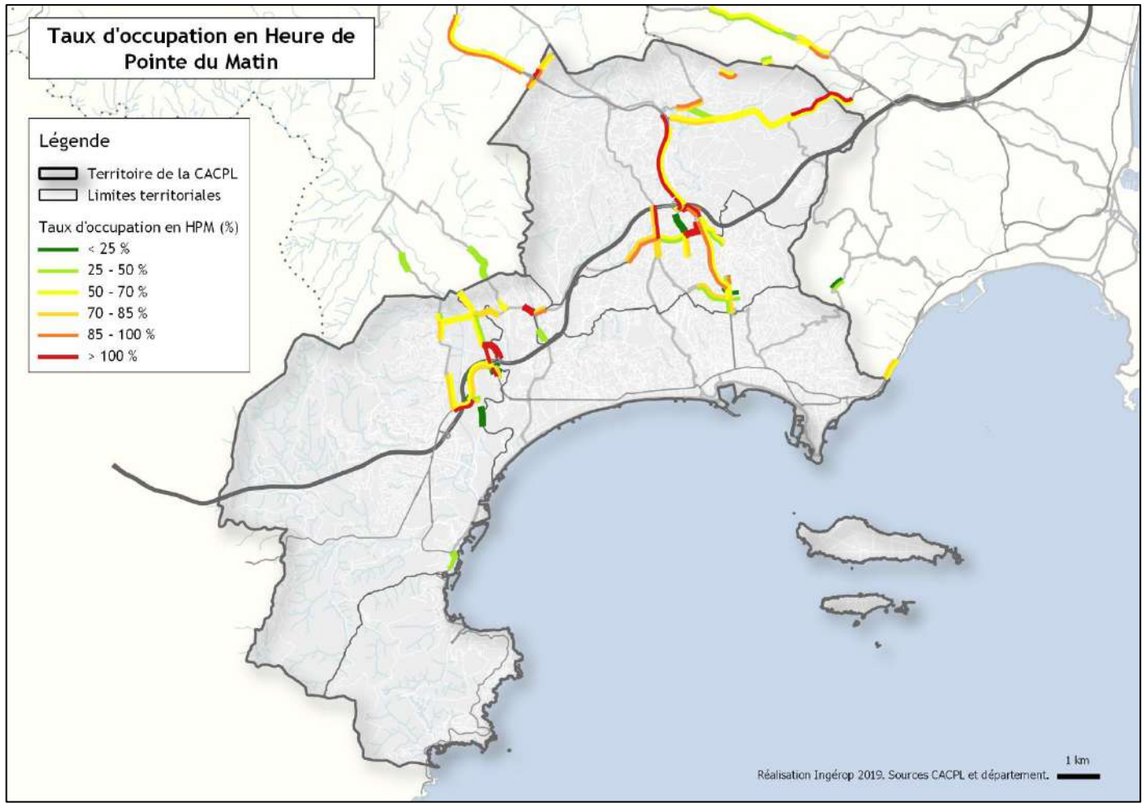
Le taux d'occupation des voies est défini comme le % du volume de trafic sur une route donnée divisé par la capacité de celle-ci. Au-delà de 100%, le trafic présent dépasse la capacité de la voie considérée. Cet indicateur permet donc de rendre compte, de façon globale du taux de saturation des voies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

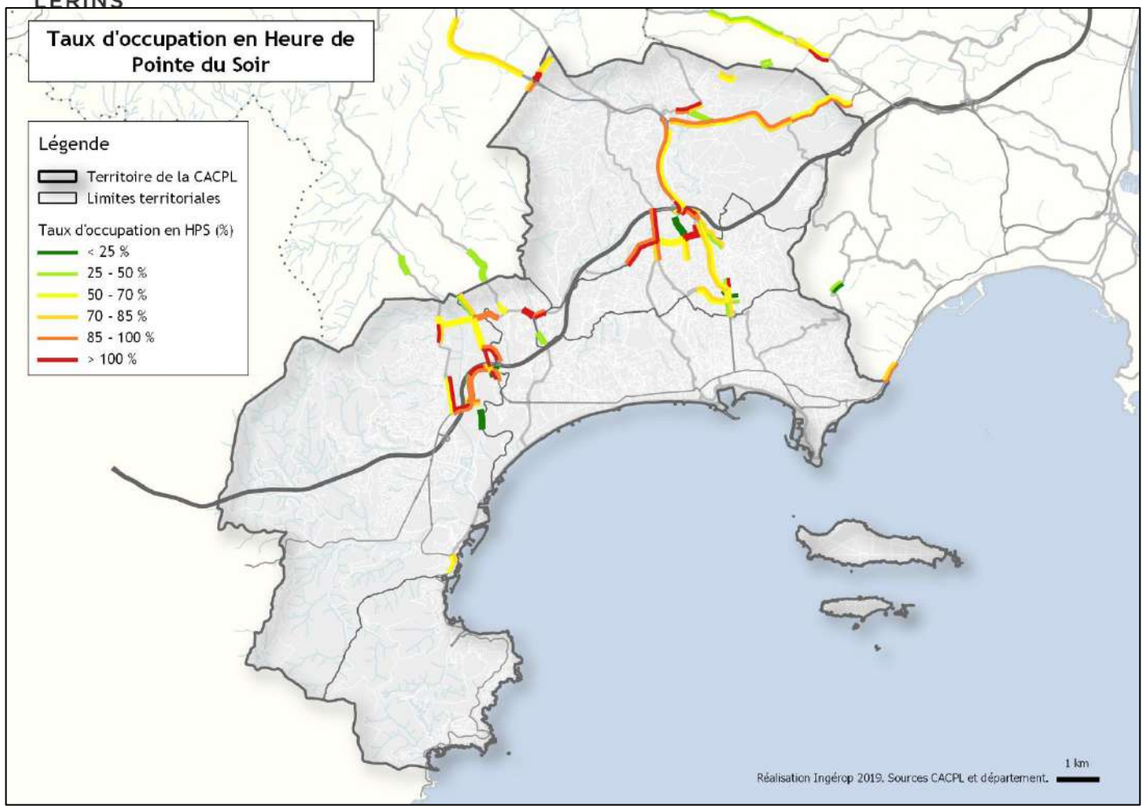
On note que de nombreuses routes ont un taux d'occupation entre 50 et 70%. Par rapport au trafic journalier, cela signifie qu'elles ne devraient pas être congestionnées (éventuellement légèrement ralenties). Cependant, la vision à la journée est trop large et une analyse en HPM et HPS permet de mieux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



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.

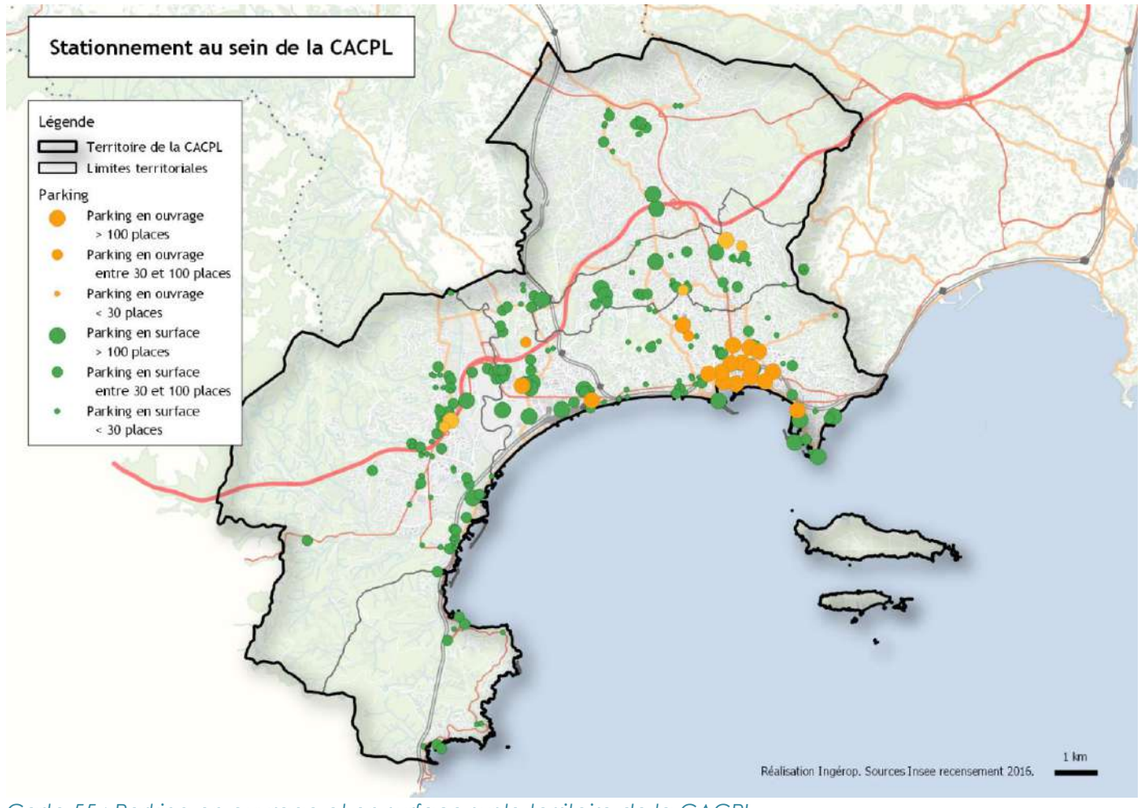
6 LE STATIONNEMENT

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

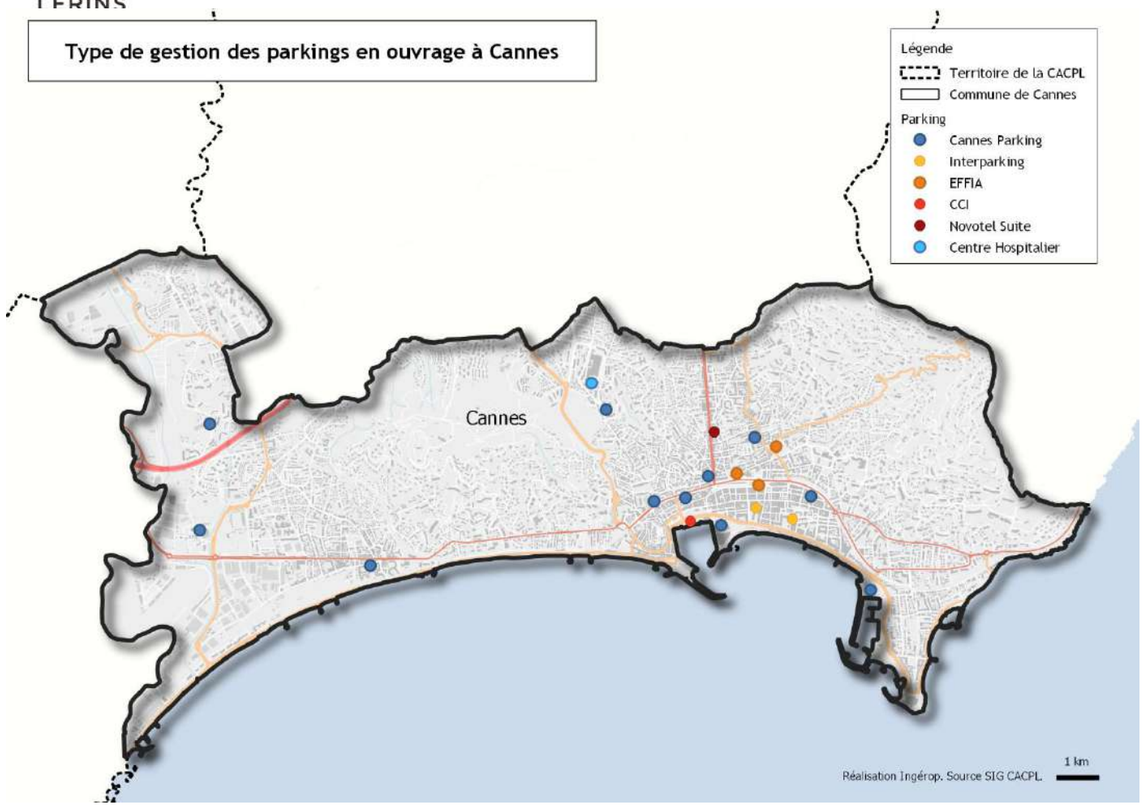
Près de 20 parcs en ouvrage sont localisés sur le territoire de la commune de Cannes et plus de 90 poches en surface. On observe qu'ils sont très nombreux vers le centre-ville touristique et commerçant ainsi que le long du littoral. De nombreuses aires de stationnement sont proches des infrastructures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

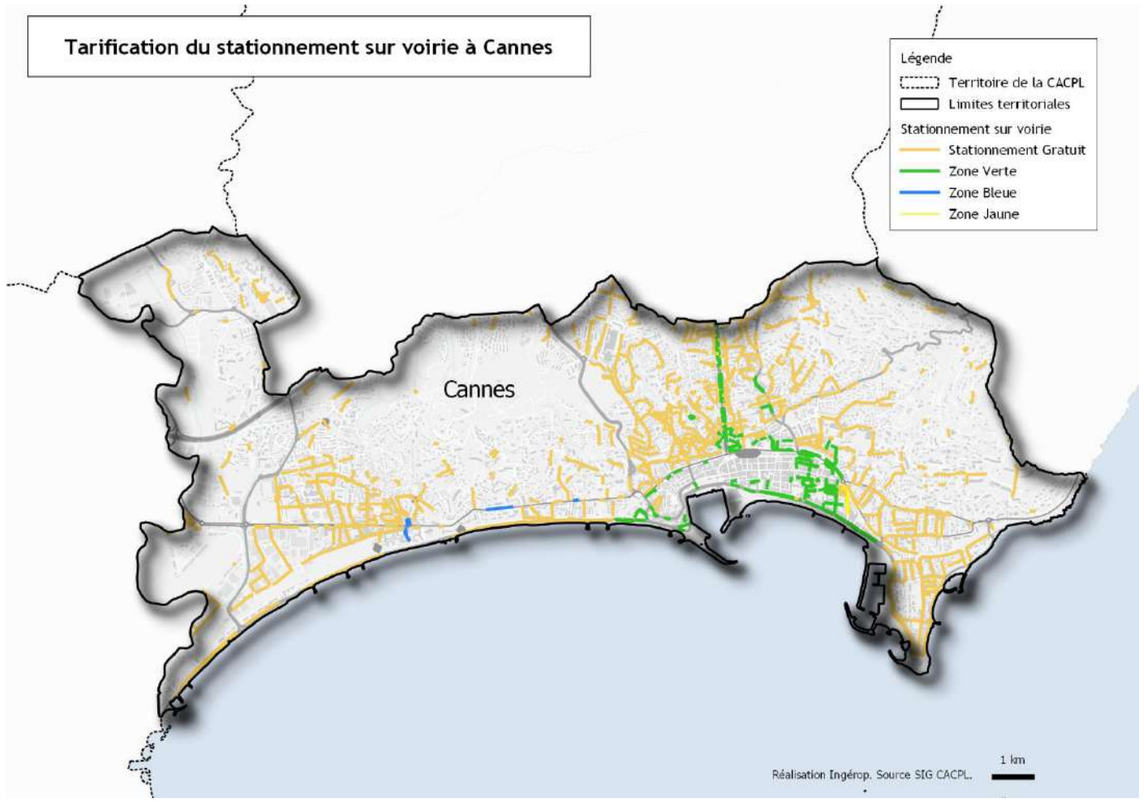


Carte 56 : Types de gestion des parkings en ouvrage à Cannes

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.

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.

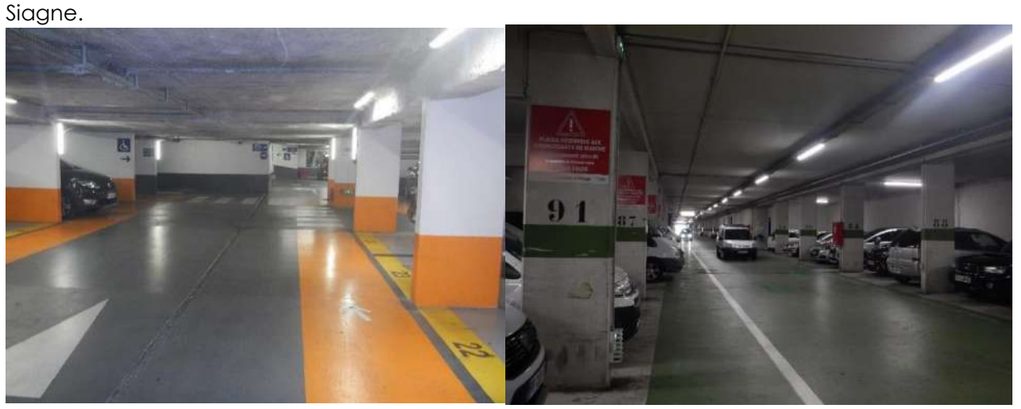
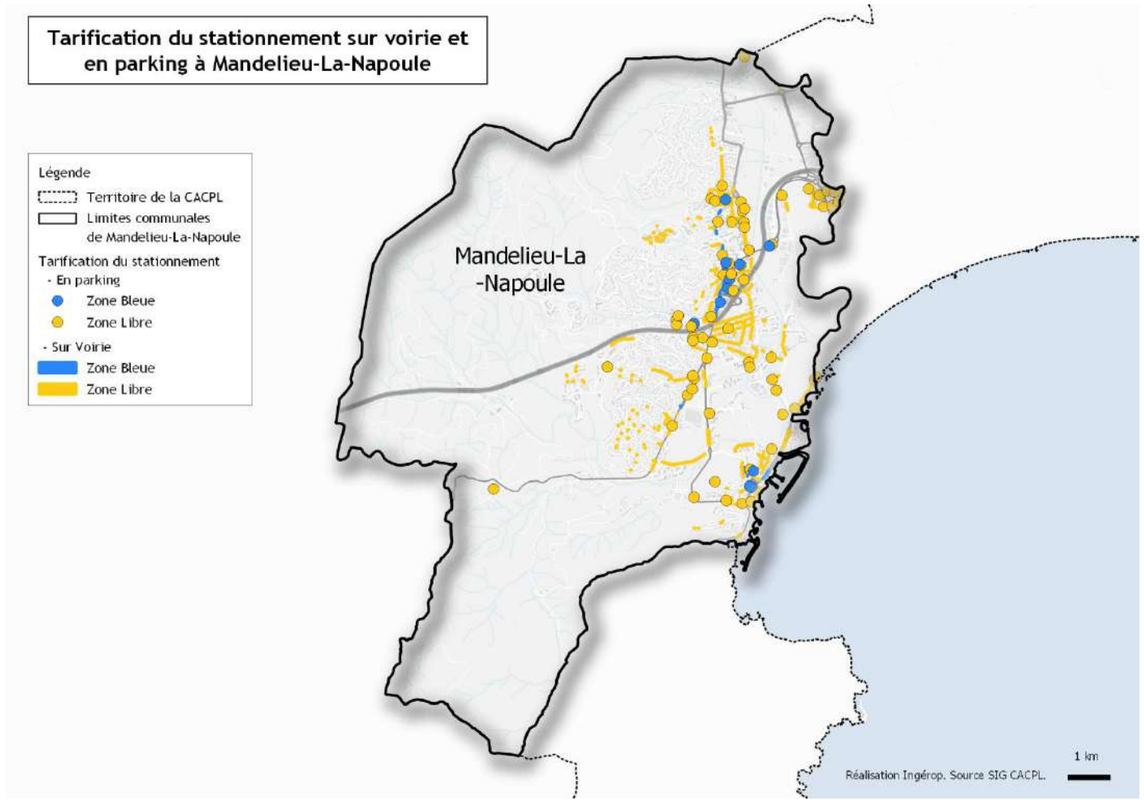


Figure 28 : Photos du parking des écureuils

[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.



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

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.

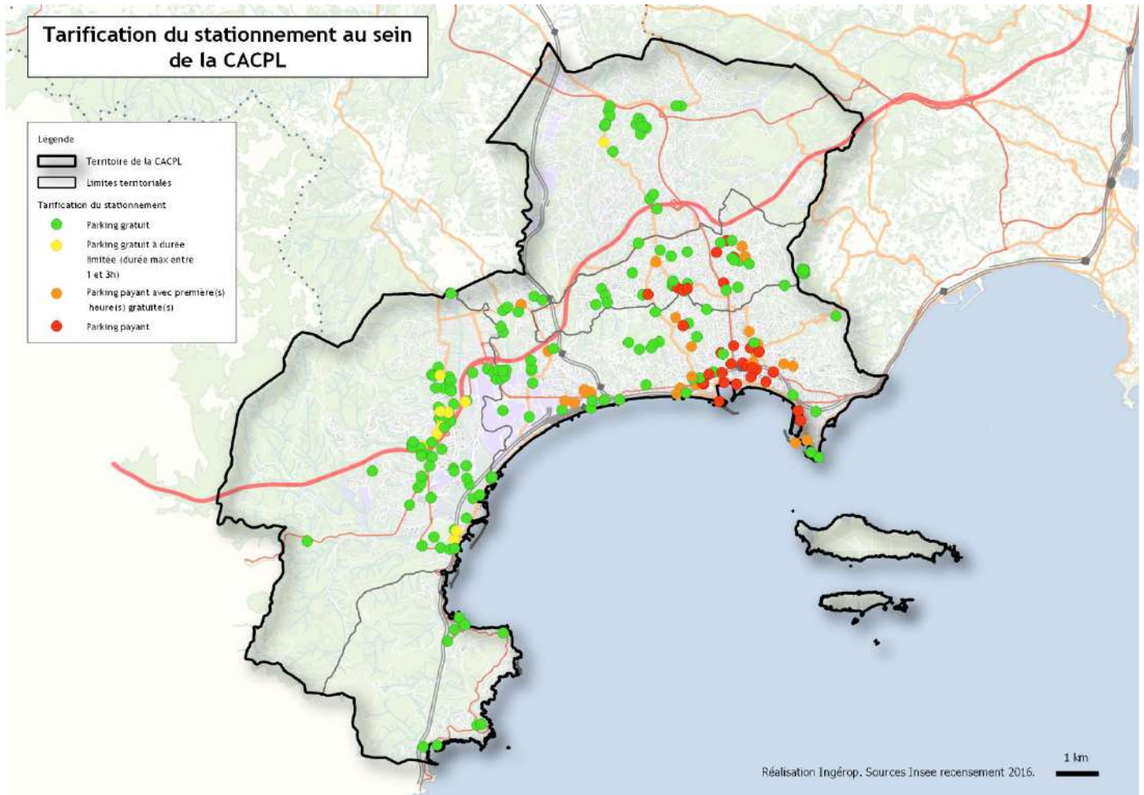
Zone	Rouge	Bleue	Jaune	Verte
Règlementation	2€ l'heure les six premières heures puis augmentés d'1€ par heure jusqu'à la 10ème heure.	1ère heure gratuite puis augmentation par tranche de 20 minutes. Durée max 4h 12h-14h : gratuit	Arrêt minute, gratuité pour les courses rapides	1ère heure gratuite puis 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

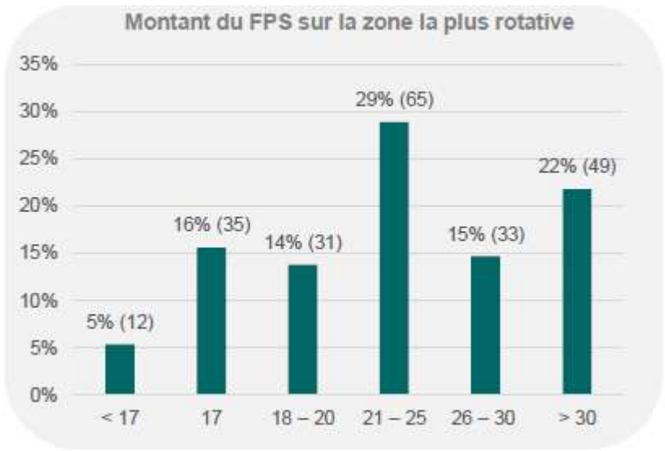


Figure 32 : Répartition des montants FPS en France

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.

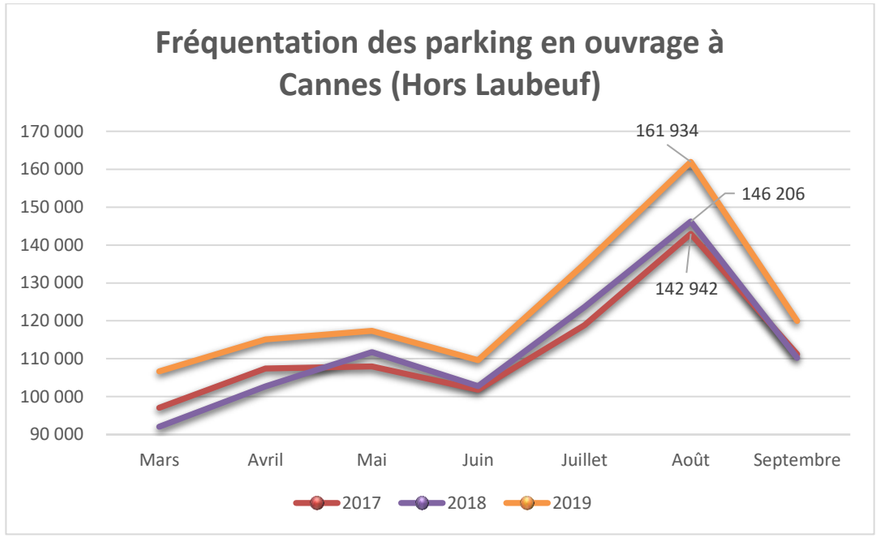
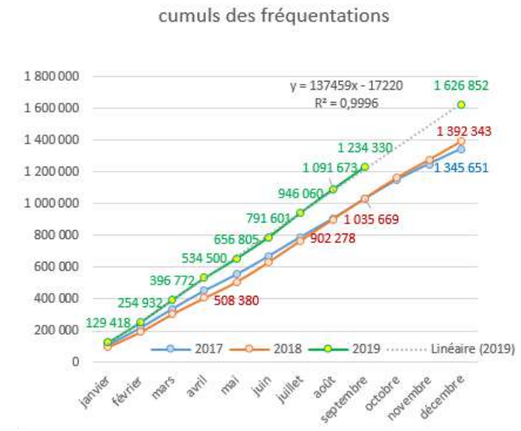


Figure 33 : Fréquentation des parkings en ouvrage à Cannes (hors Parking Laubeuf)

- *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.



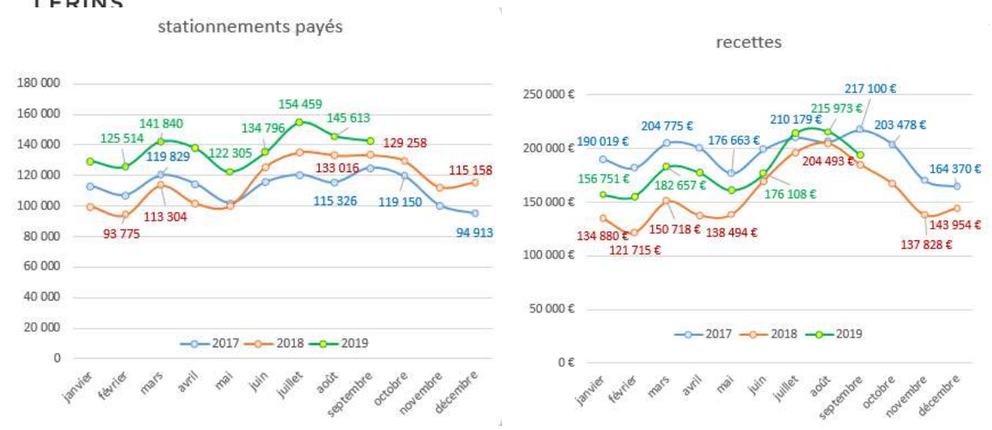


Figure 34 : Analyse des fréquentations et des recettes du stationnement sur voirie à Cannes

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.

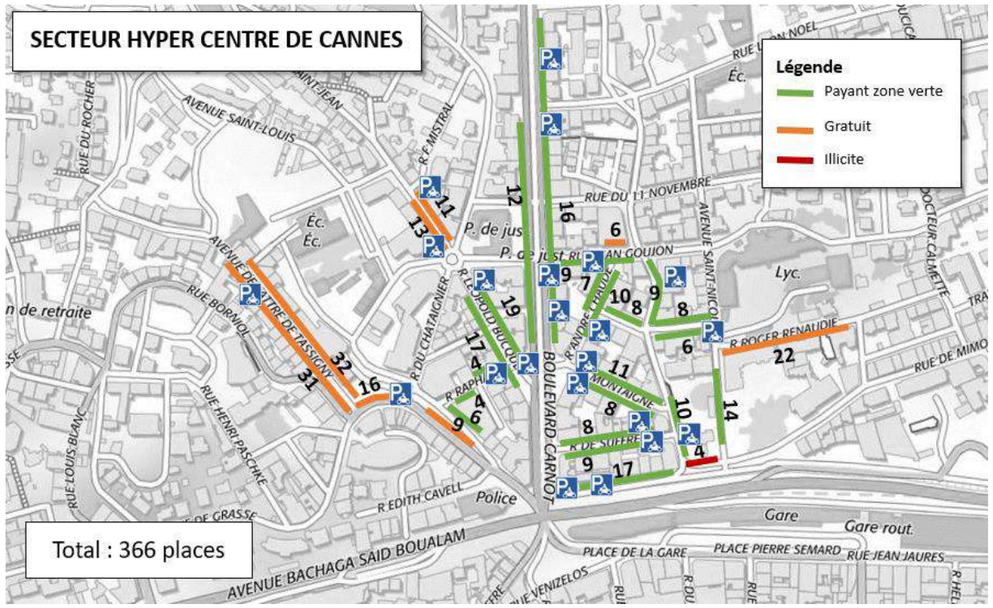
En complément de l'identification de la rotation sur les voitures, un comptage a été fait à chaque heure sur les deux roues motorisés présents sur le secteur d'enquête. En effet, les différents entretiens avec les communes ont permis d'identifier que la quantité de deux roues motorisées sur le trottoir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

[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*

(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 ».

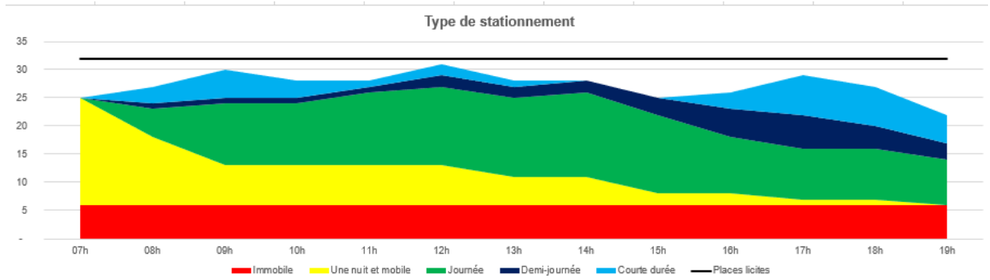


Figure 38 : Type de stationnement par heure sur l'avenue de Tassigny (secteur gratuit - rotation 1,8).

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.

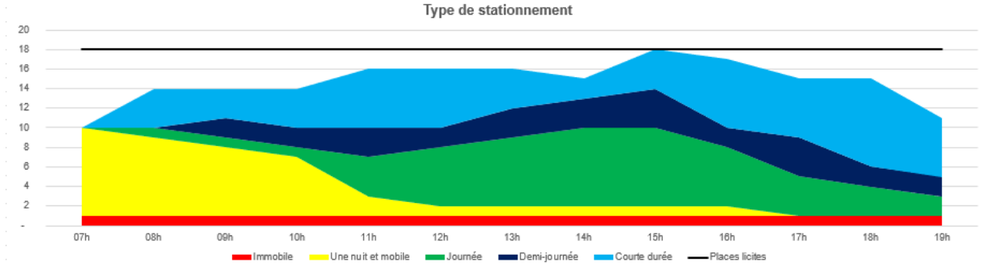


Figure 39 : Type de stationnement par heure boulevard d'Alsace (secteur payant - rotation 4,2)

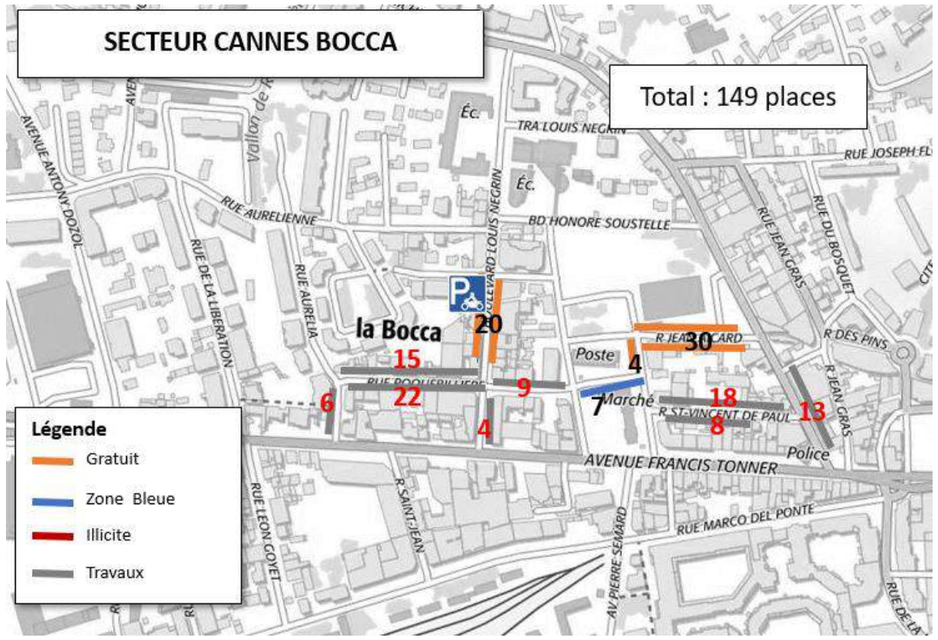
Le second graphique illustre les pratiques en secteur payant. Le taux d'occupation la nuit est plutôt faible (56%), un seul véhicule immobile. Les résidents partent pour la grande majorité entre 7h et 10, cependant alors que ces places sont en secteurs payant ils sont remplacés par des usagers présents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

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.

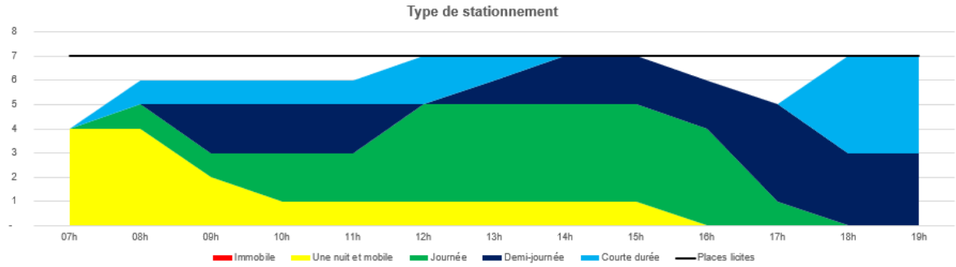


Figure 42 : Type de stationnement par heure sur la place du marché (Zone bleue - rotation 3,8)

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.

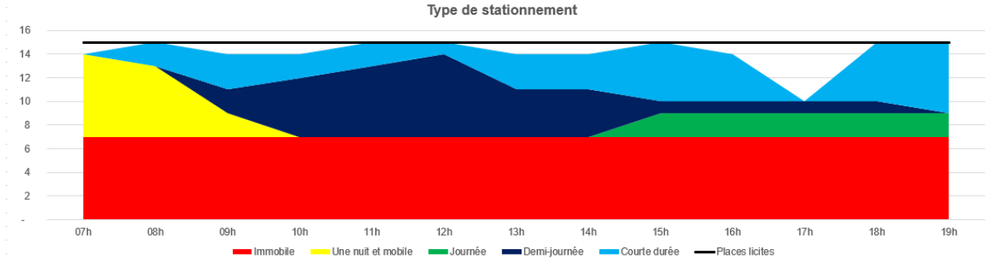


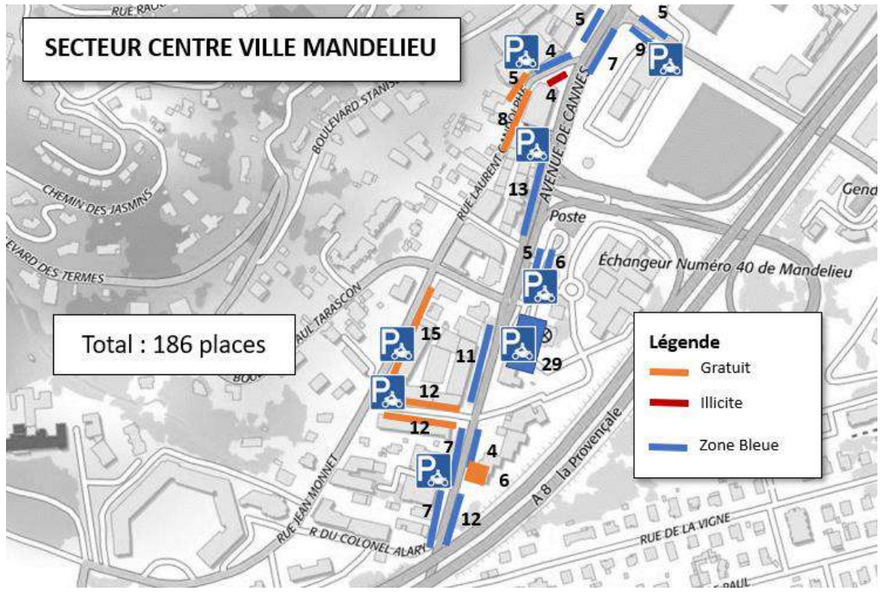
Figure 43 : Type de stationnement sur la rue Jean Aicard (Gratuit – rotation 3)

		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.

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.

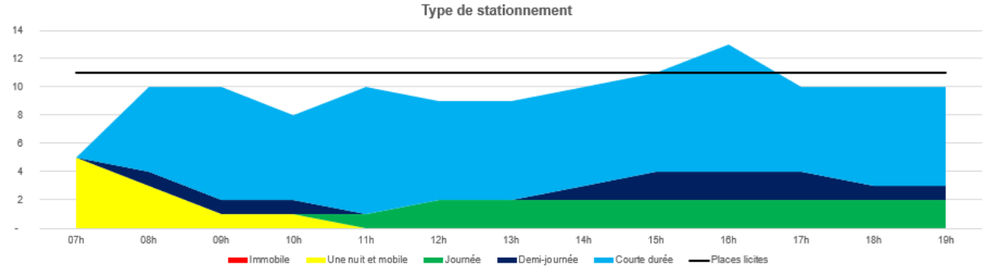


Figure 47 : Type de stationnement sur la rue de Cannes (Zone bleue – rotation 7.8))

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.

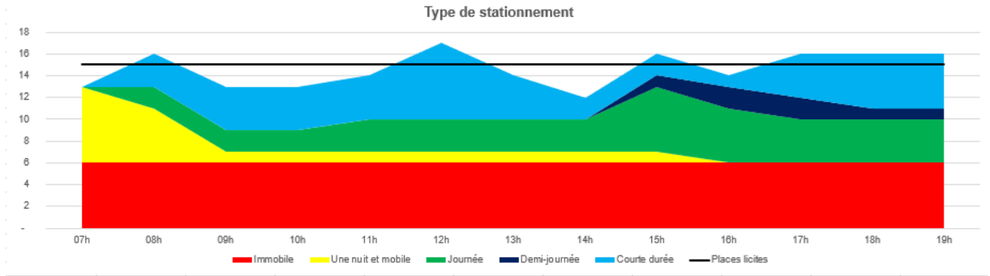


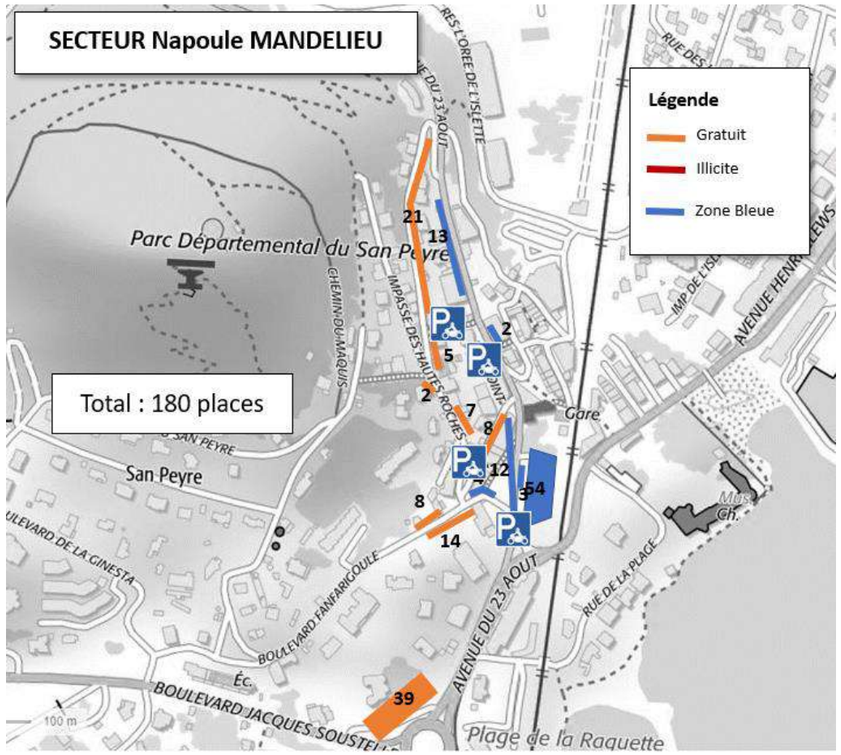
Figure 48 : Type de stationnement sur la rue Jean Monnet (Gratuit – rotation 3,8))

		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.

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.

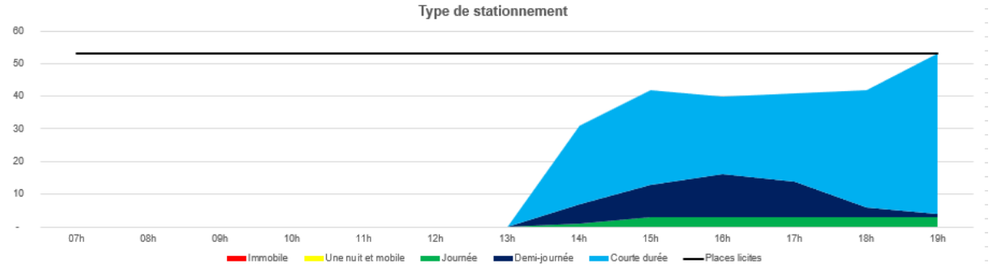


Figure 52 : Type de stationnement sur le parking du marché (Bleu – rotation 3 de 14 à 19h))

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.

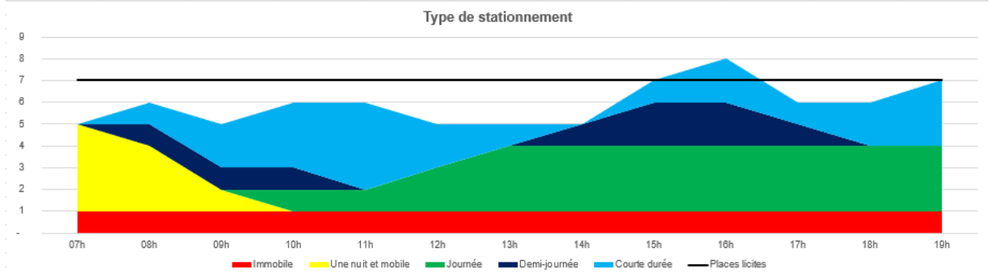


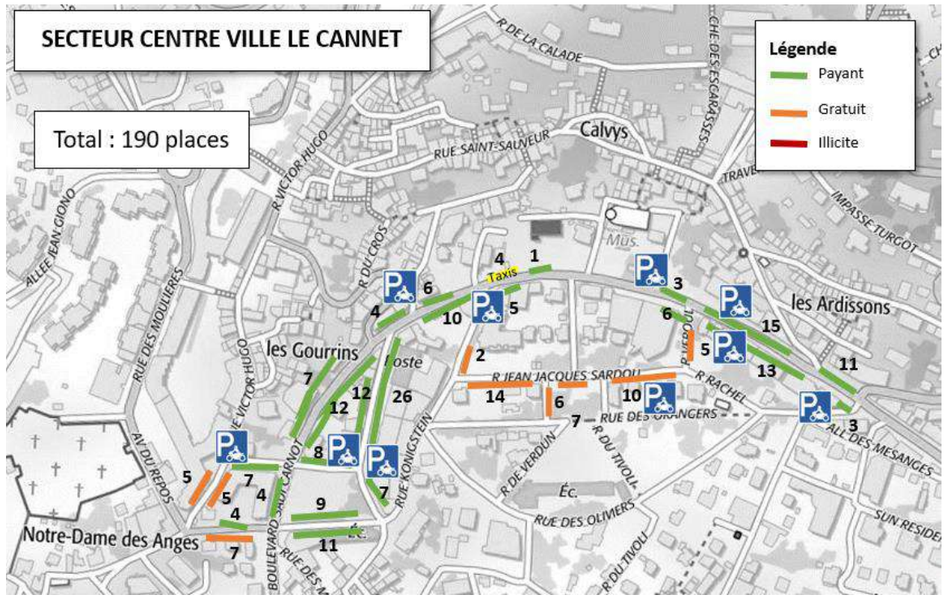
Figure 53 : Type de stationnement sur la rue de la poste (Gratuit – rotation 4))

		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.

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.

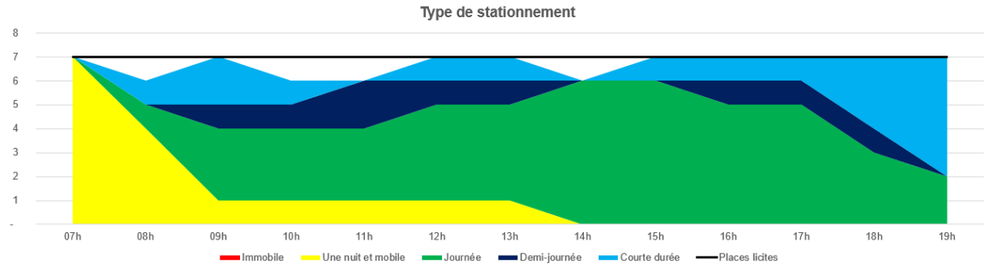


Figure 57 : Type de stationnement par heure sur la rue Czernicky (payant, rotation 4)

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.

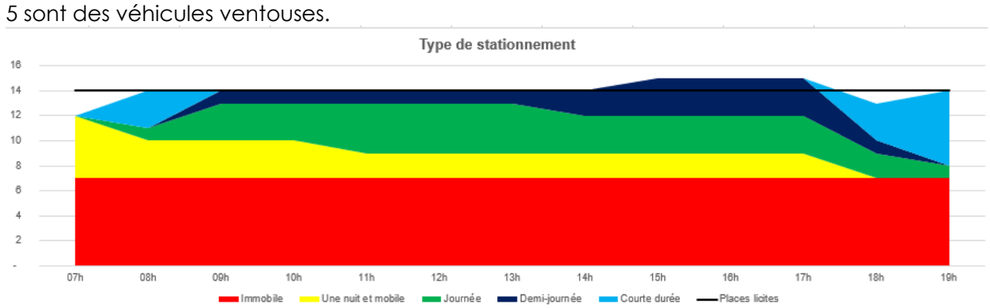


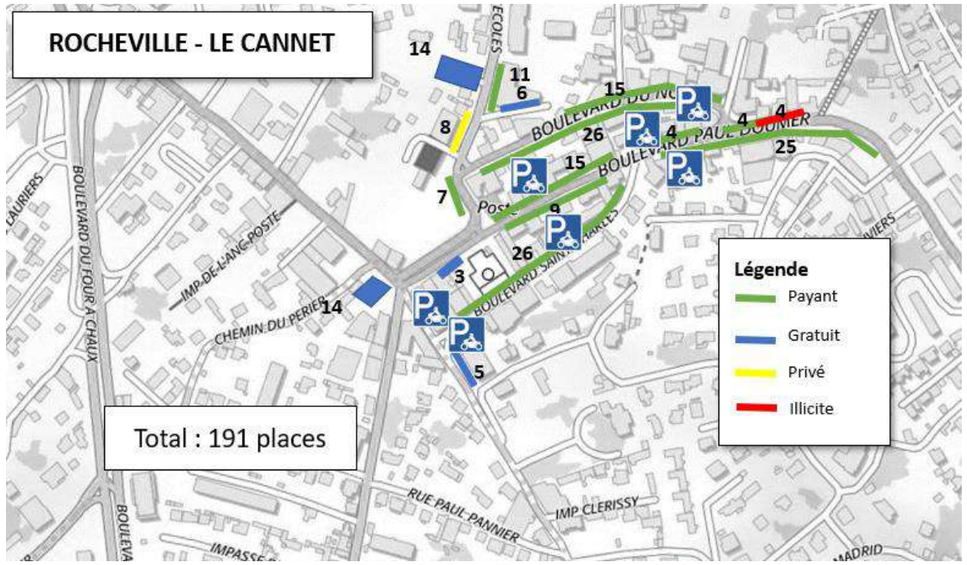
Figure 58 : Type de stationnement par heure sur la rue Jean Jacques Sardou (gratuit, rotation 2,1)

		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

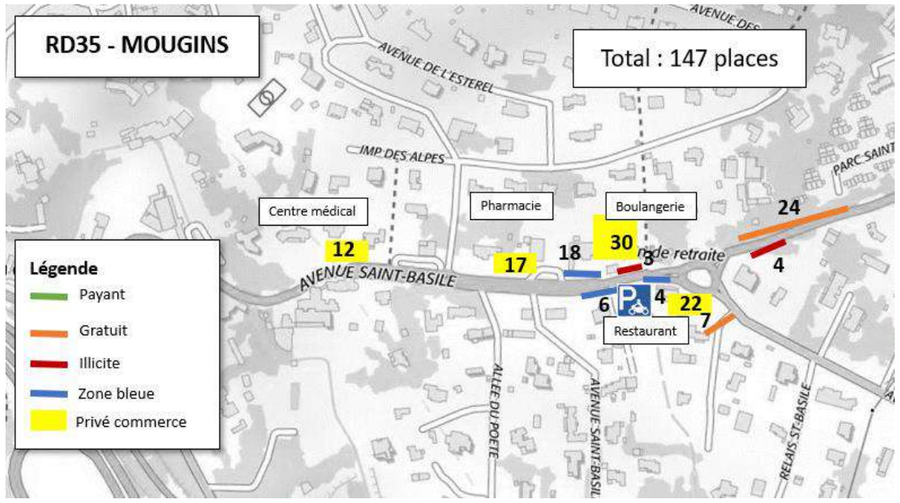
N°	Nom rue	Typologie	Nombre Places	Réservé livraison	Réservé GIC /GIG	Arrêt Minute	Total places	Max occupation	Rotation
1	BD PAUL DOUMER	gratuit	22		2		24	108%	2,8
2	BD PAUL DOUMER	gratuit	4 illicites				0		
3	BD PAUL DOUMER	gratuit	4				4	100%	2,0
4	BD DU NORD	gratuit	13		1		14	93%	2,7
5	BD DU NORD	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

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.

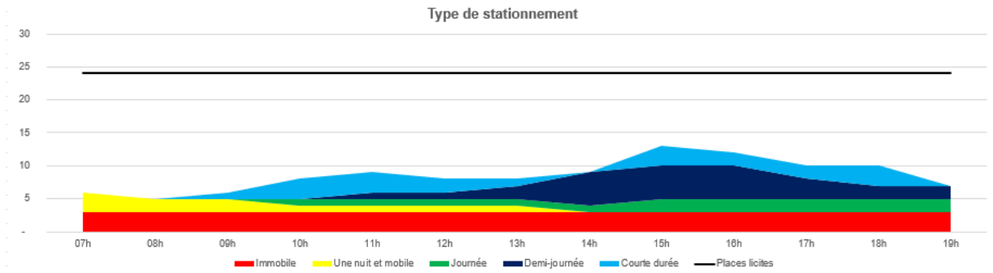
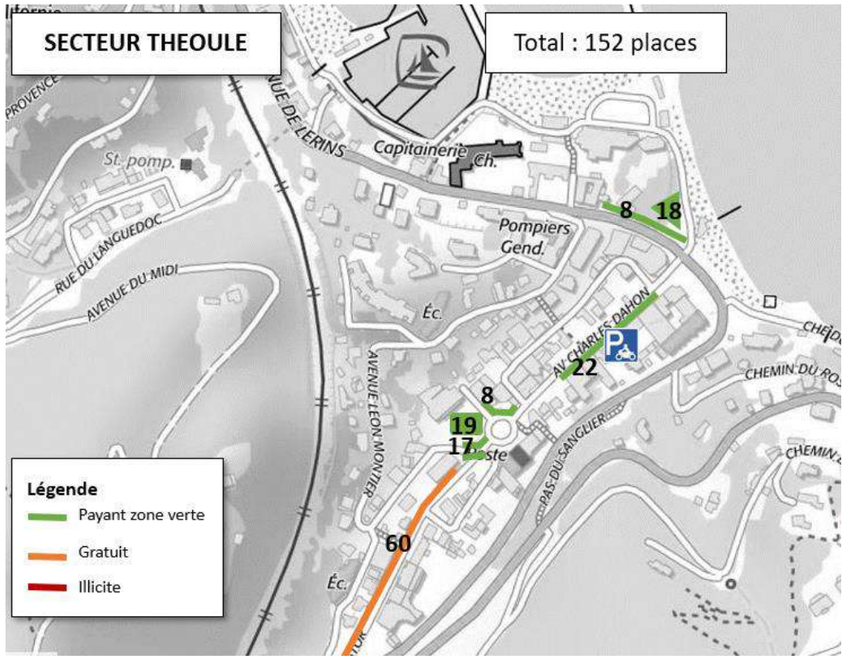


Figure 64 : Usage du stationnement avenue de Gaulle (Gratuit, taux de rotation de 1,5)

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

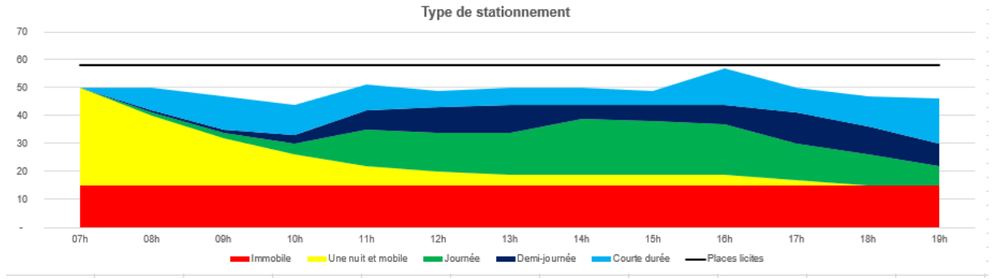


Figure 67 : Usage du stationnement avenue Jean-Baptiste Pastor (Gratuit – Rotation de 3).

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.

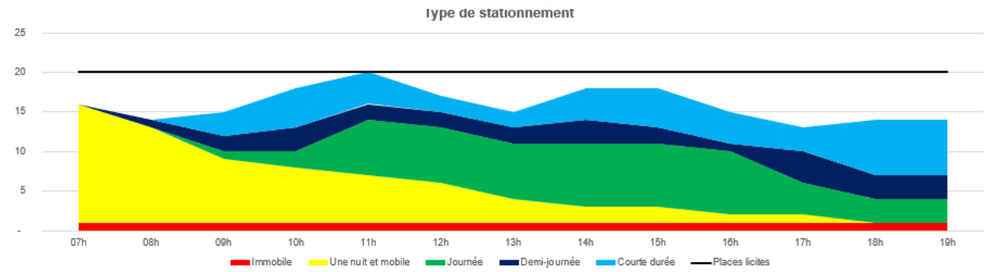


Figure 68 : Usage du stationnement Parking Mairie (Payant estival – Rotation de 3,3).

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

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.

	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.

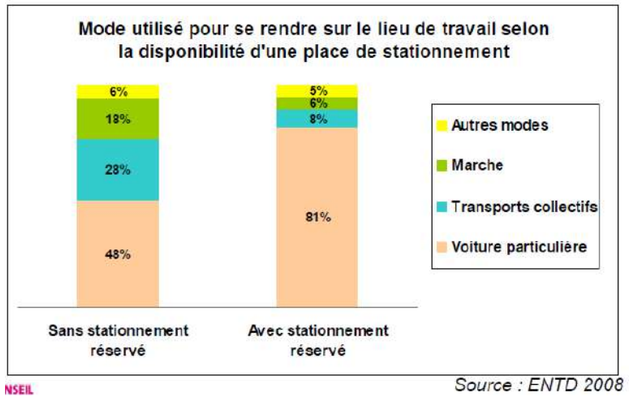


Figure 74 : Lien entre usage de la voiture particulière et présence de stationnement

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.

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.

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

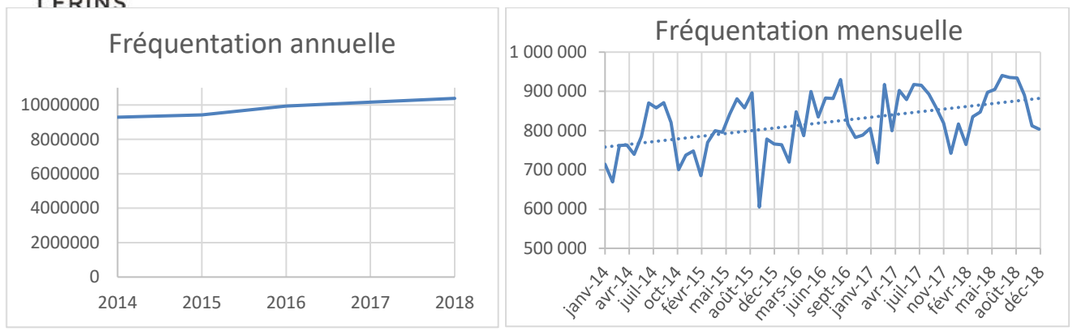


Figure 76 : Evolution de la fréquentation annuelle et mensuelle du réseau Palm Bus

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.

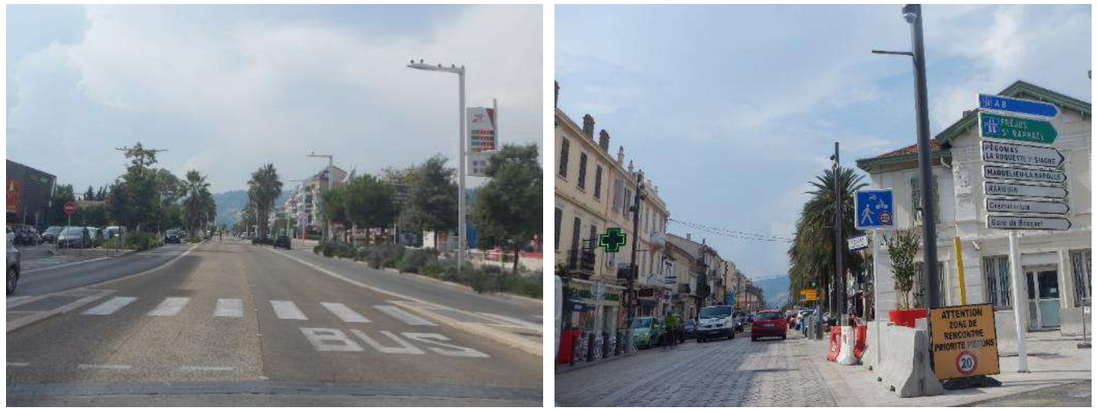


Figure 77 : Photo du site propre et de la zone de rencontre rue Francis Toner zone de partage

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.

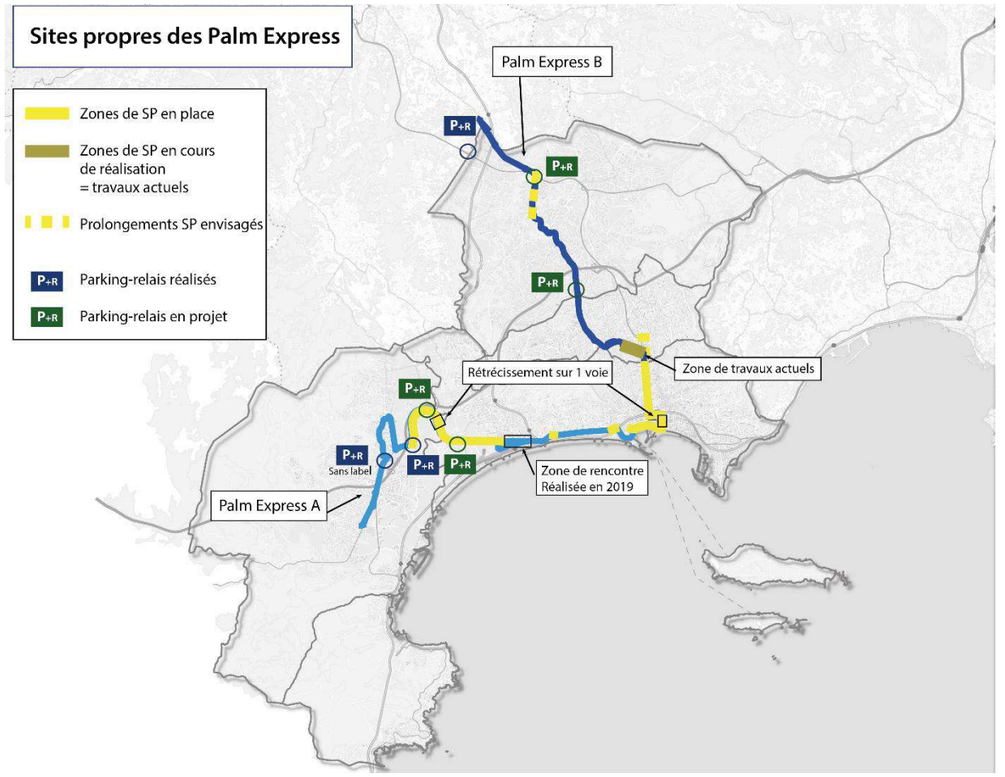
Les travaux sur l'avenue Francis Tonner sont en cours avec une première livraison en juillet 2019, permettant d'améliorer la liaison entre Mandelieu et Cannes. Sur la traversée de la Bocca ancienne RN le réseau viaire est particulièrement contraint avec de nombreux commerces présents. Afin d'améliorer 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.

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)

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.

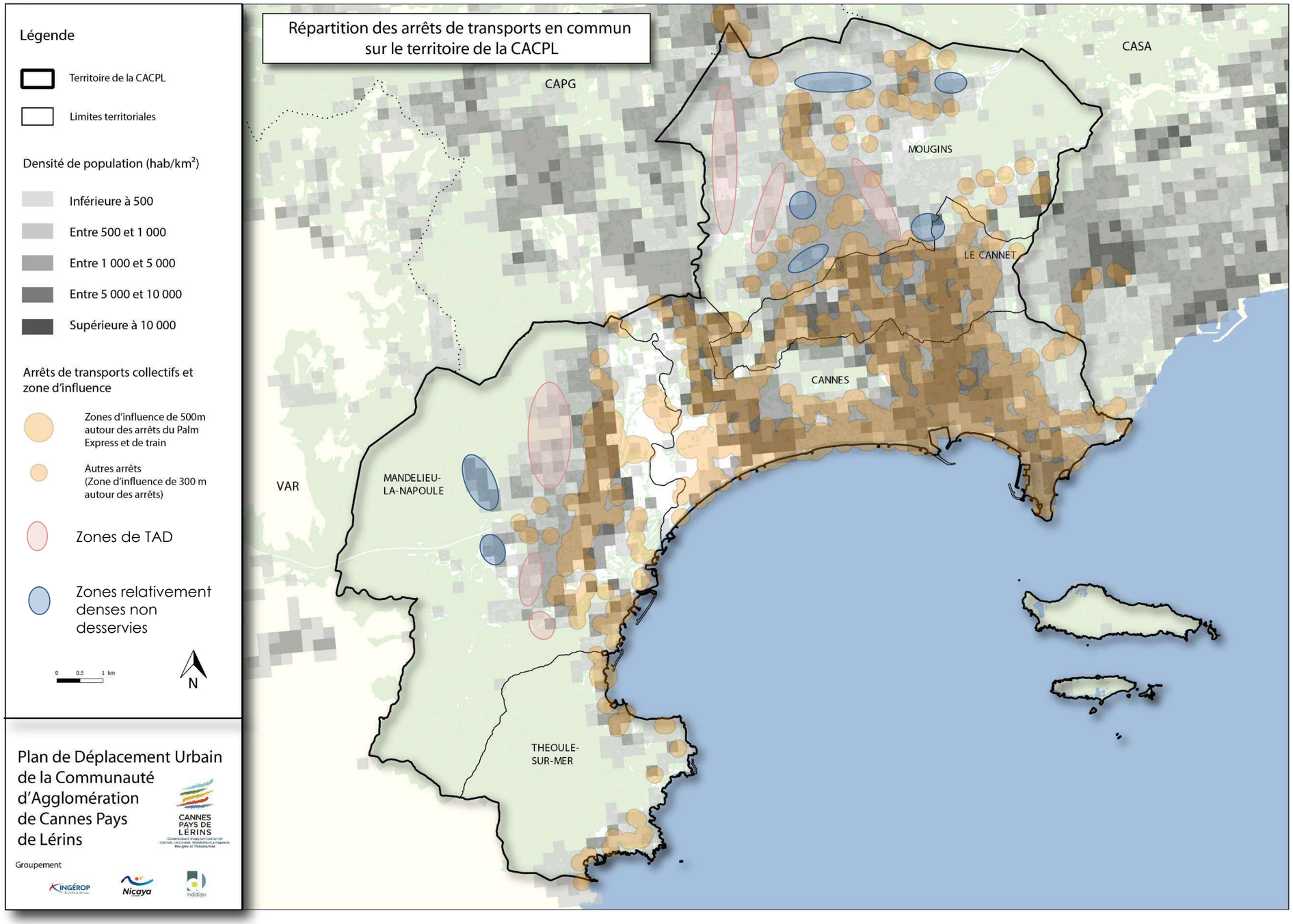
On constate que sur la plupart des réseaux les charges sont nettement supérieures au montant perçu par le versement transport, seul le réseau Envibus a un écart inverse. Pour certains réseaux comme celui de la CACPL, l'écart est plutôt faible et les recettes viennent équilibrer les charges du réseau. 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.

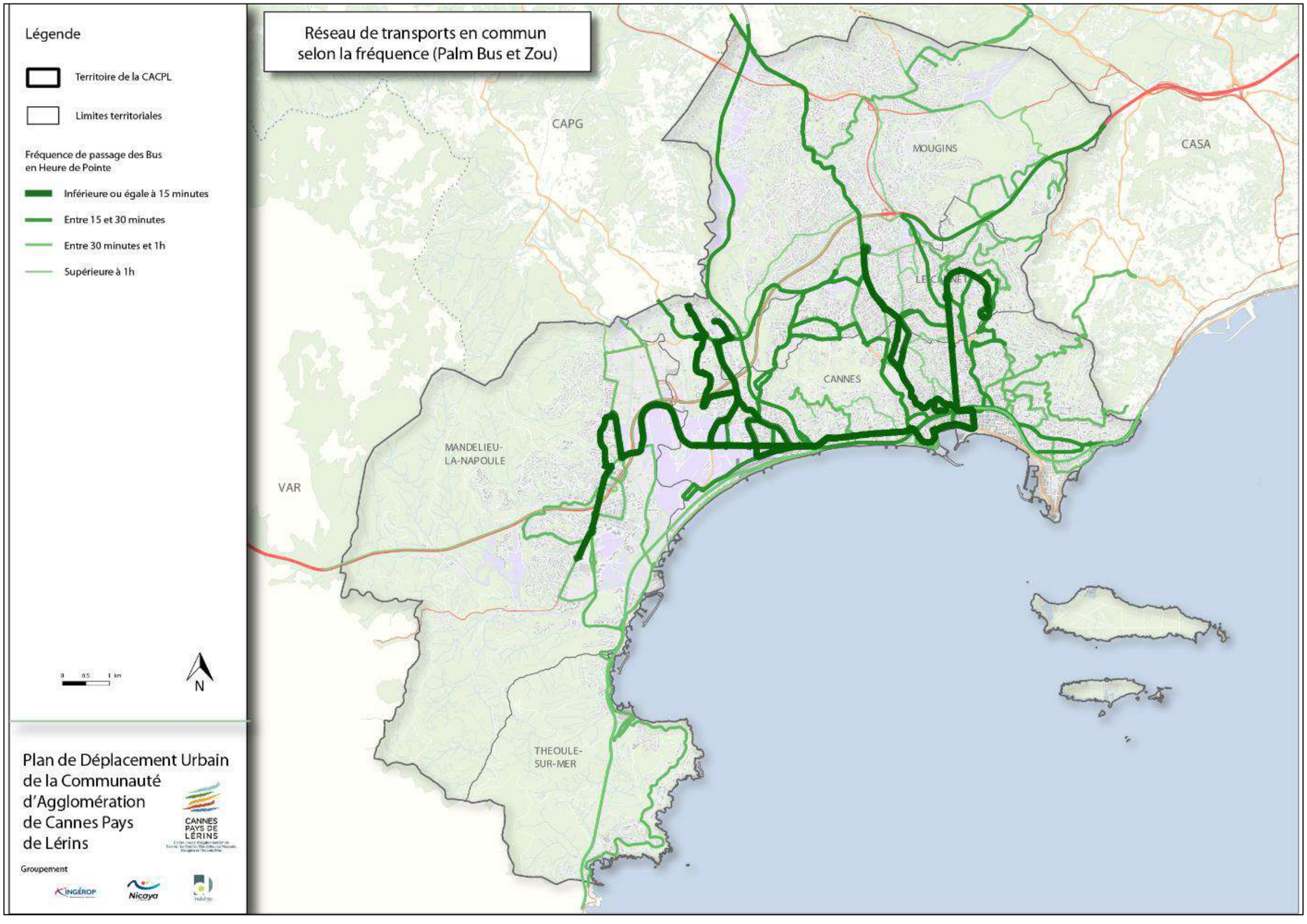


La superposition des zones d'influences avec des arrêts Palm Bus et réseau ZOU (de 300 à 500 m selon l'attractivité de l'arrêt) avec la densité de population du territoire permet de se rendre compte de la desserte en transports collectifs en fonction de la population de la zone.

- 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



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.

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.

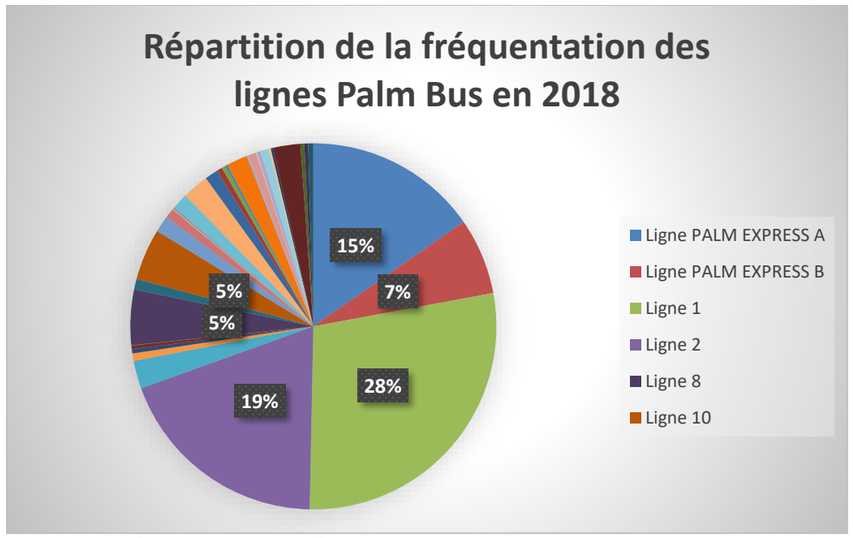


Figure 81 : Répartition de la fréquentation des lignes Palm Bus en 2018

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.).

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).

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€

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.

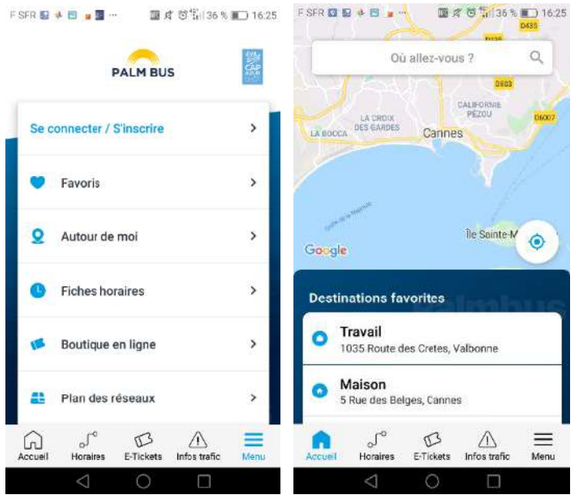


Figure 84 : Exemple de l'interface du Compagnon de mobilité

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

7.1.6 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.

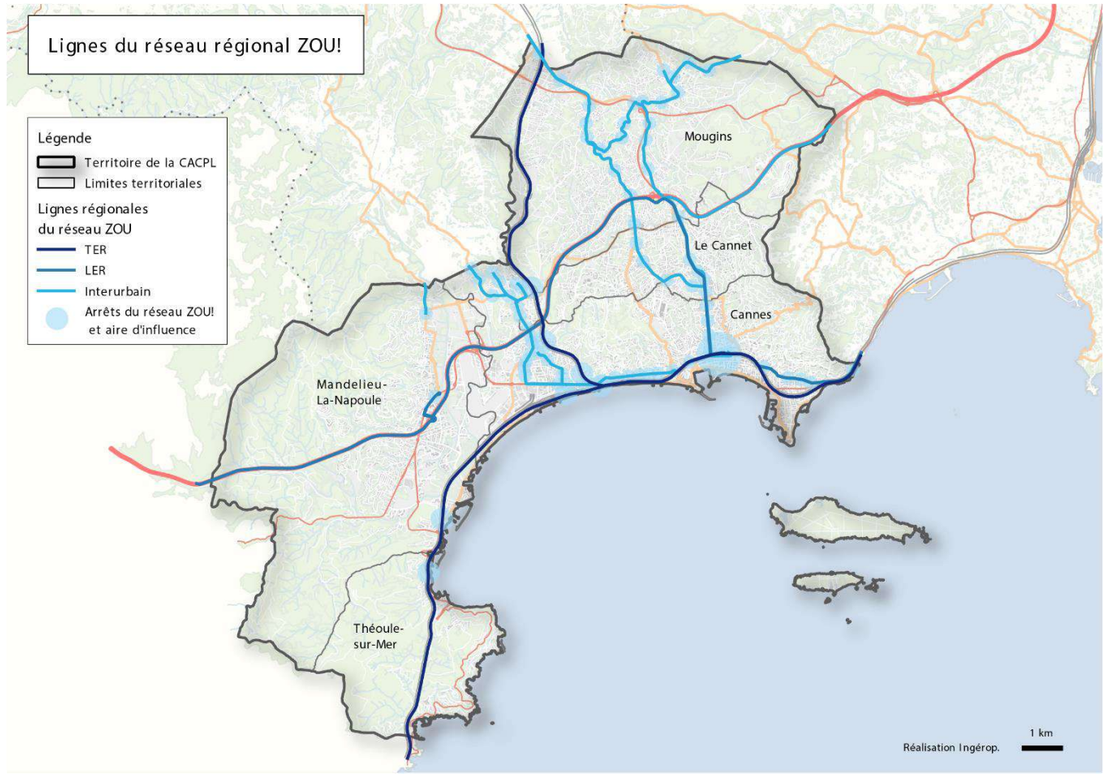
Il est également important de noter que la CCI porte actuellement une réflexion sur les navettes maritimes à l'échelle du Département.

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 !

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.

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.

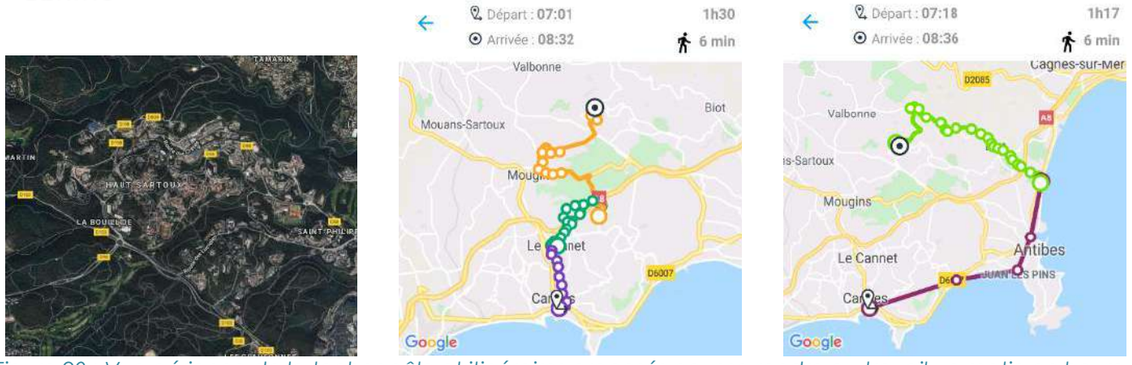


Figure 90 : Vue aérienne de la technopôle et itinéraires proposés pour se rendre au travail un matin en heure de pointe.

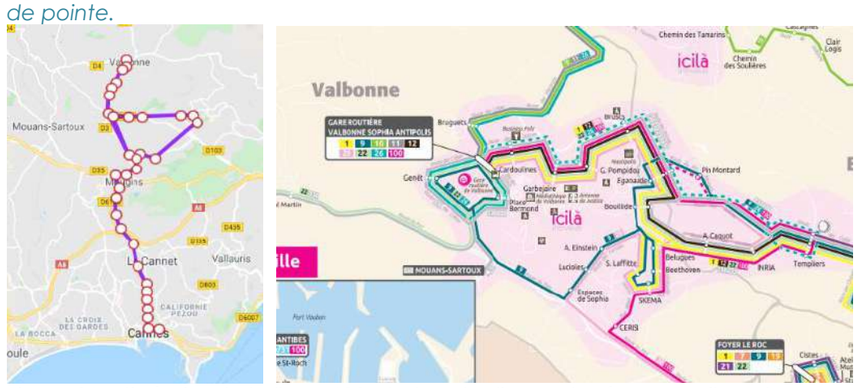


Figure 91 : Itinéraire de la ligne 630 et plan des lignes du réseau Envibus desservant la technopôle

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

- 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.

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

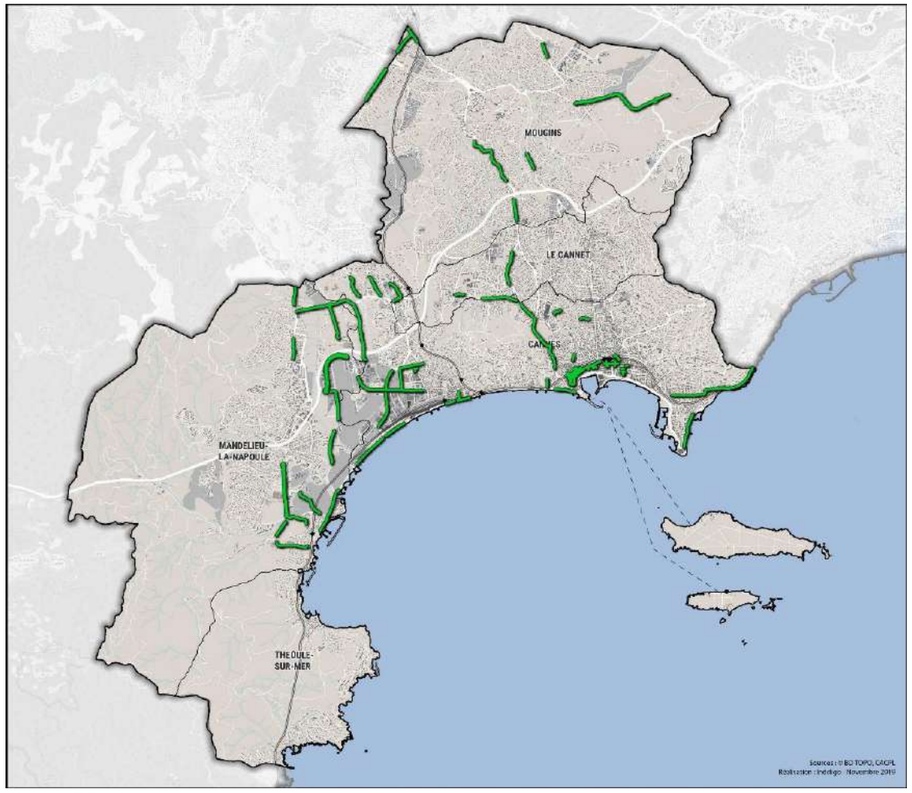
Le potentiel de développement et de valorisation des modes actifs est considérable au regard des distances et du contexte territorial (climat favorable, réseau de transports, etc.). A l'échelle communale ou pour les déplacements intercommunaux, il est possible de réaliser un grand nombre de trajets quotidiens 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

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

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

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.

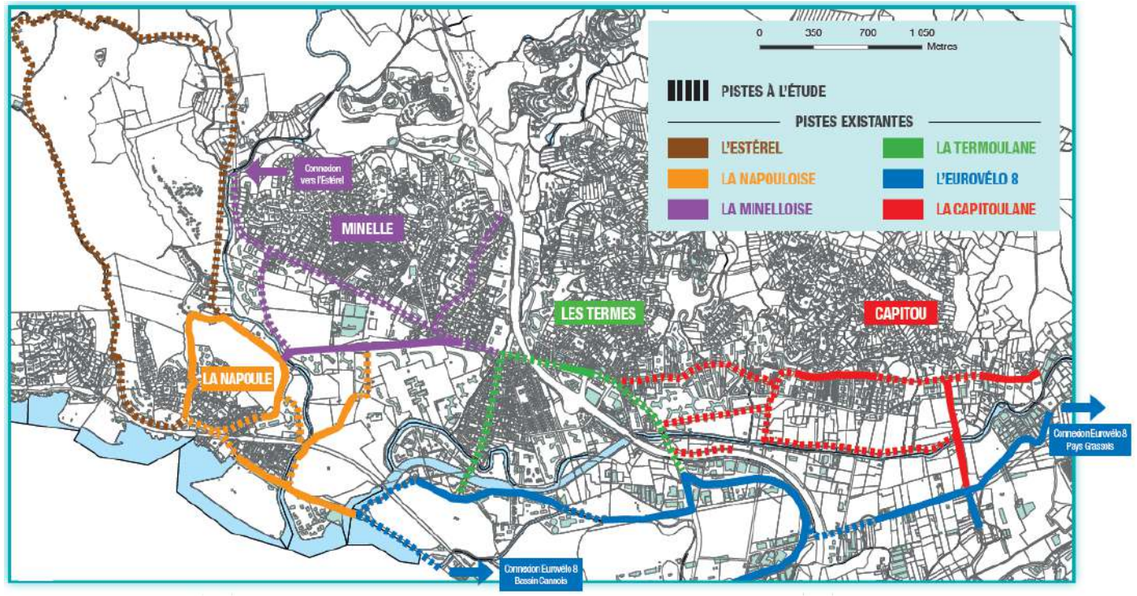
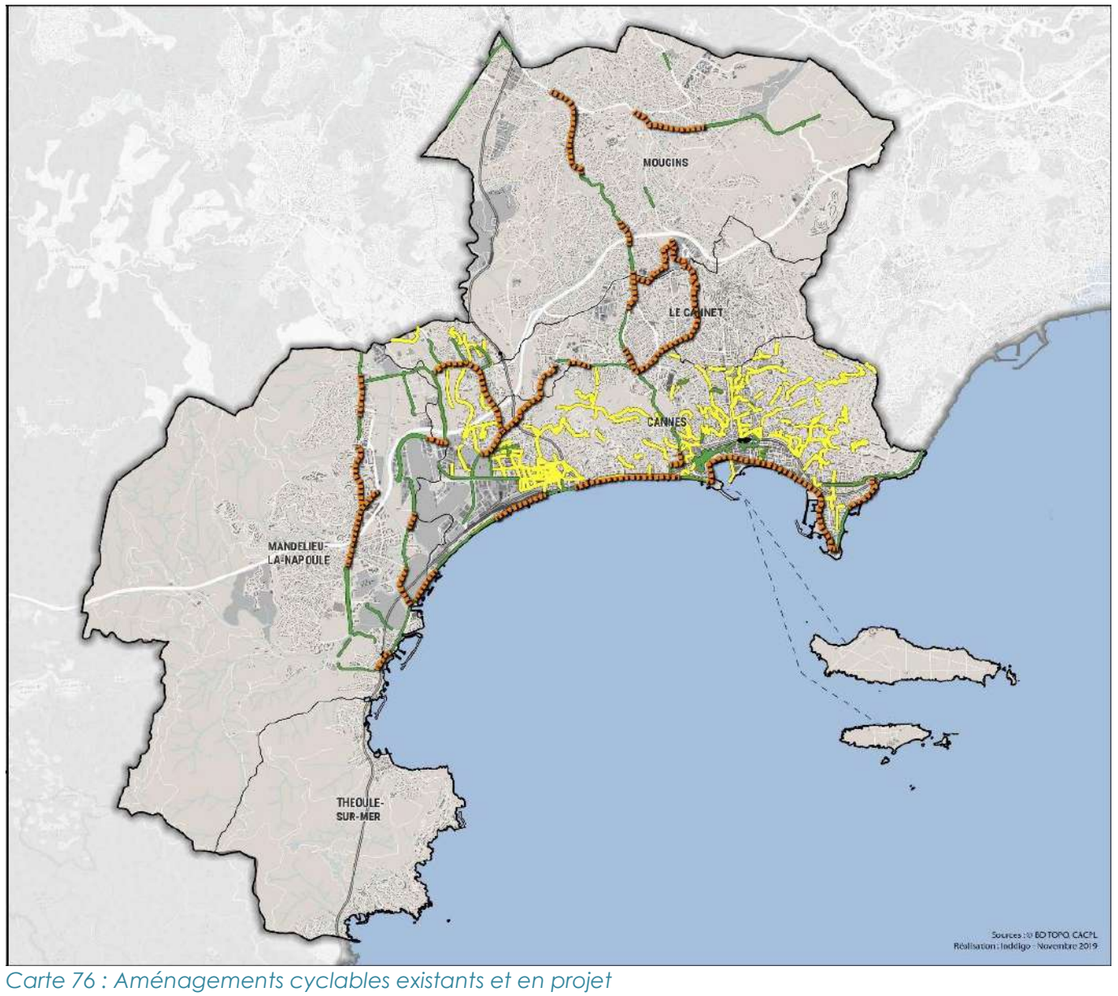


Figure 103 : Plan vélo de Mandelieu la Napoule présenté fin 2019

- **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.

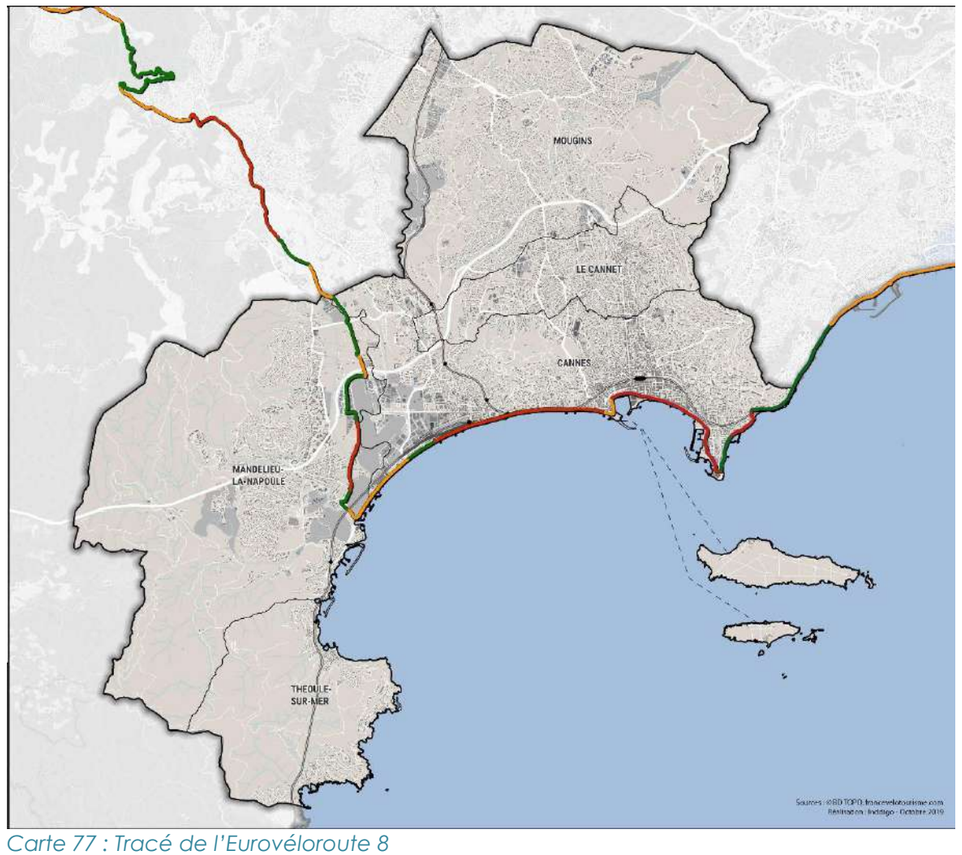


Carte 76 : Aménagements cyclables existants et en projet

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.

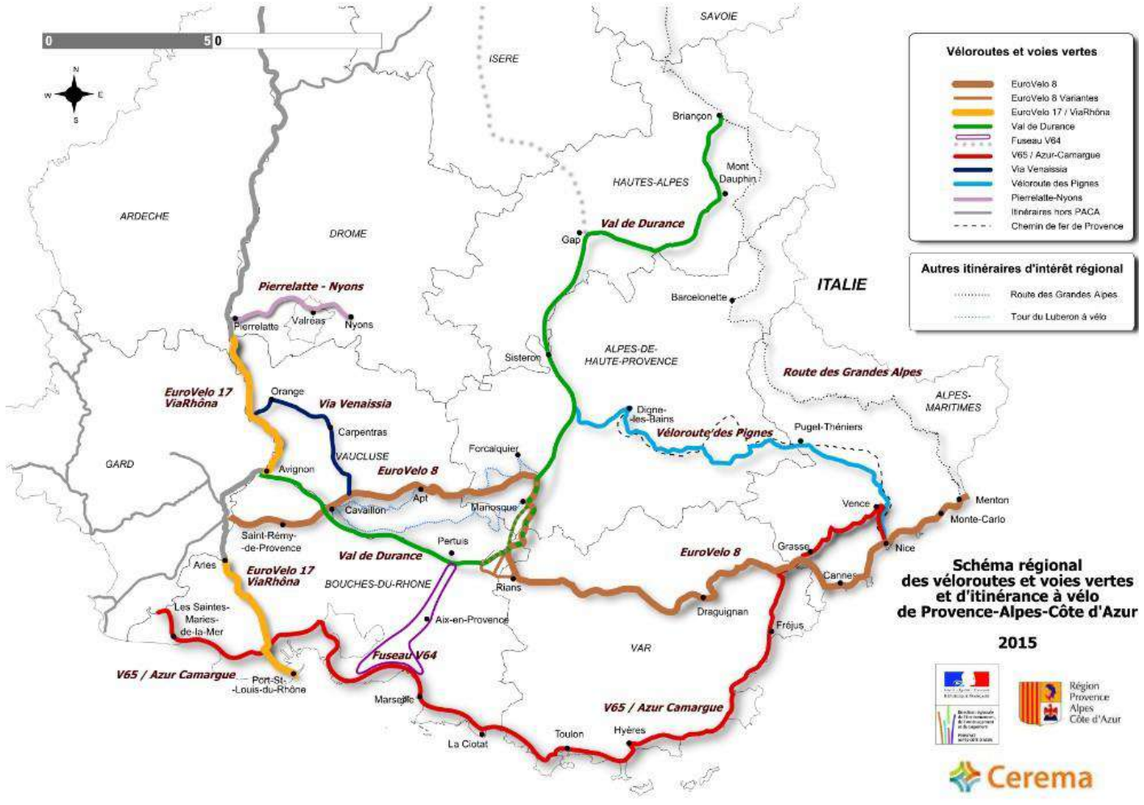
Il est important de noter que le tracé de cette infrastructure est encore à l'étude et un travail d'approfondissement est mené régulièrement par la région et le département avec les collectivités locales. Aussi, certains tronçons sont considérés comme des « parcours provisoires ». Ceci est notamment 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

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

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.

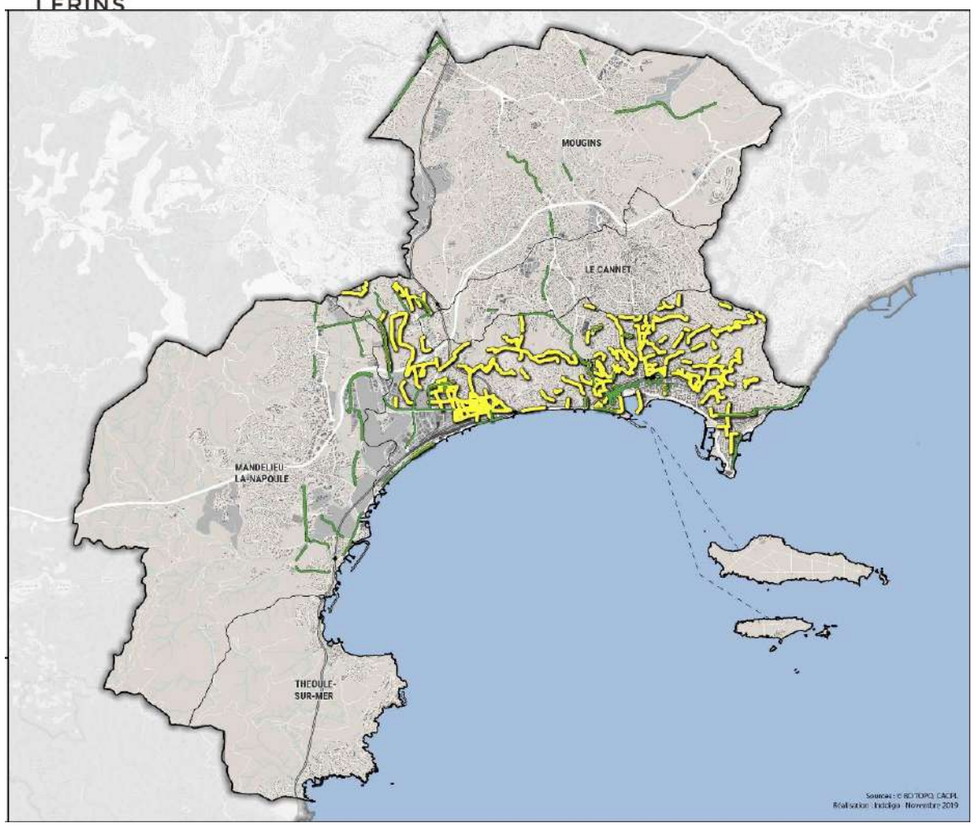
8.4.3 Les cœurs de ville apaisés

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.



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

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).

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.

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

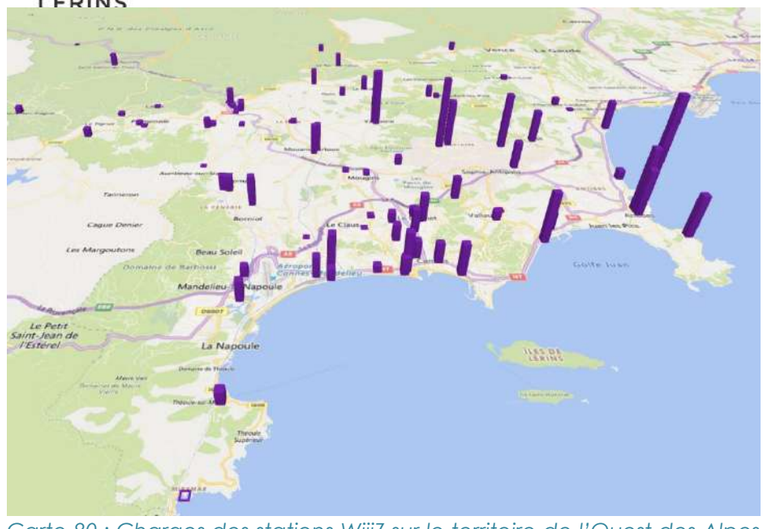
9.3.1 Dynamique actuelle

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.



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.

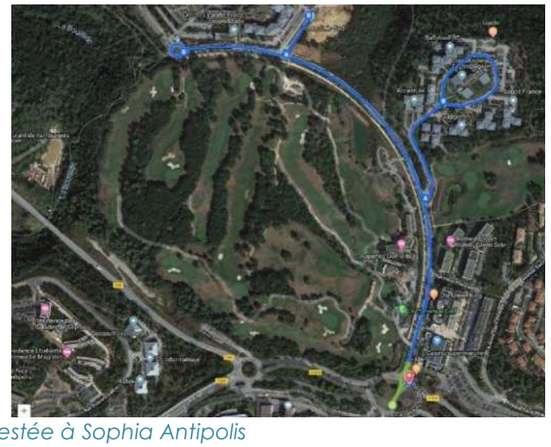


Figure 110 : Navette autonome et circuit de la navette testée à Sophia Antipolis

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.

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

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 :

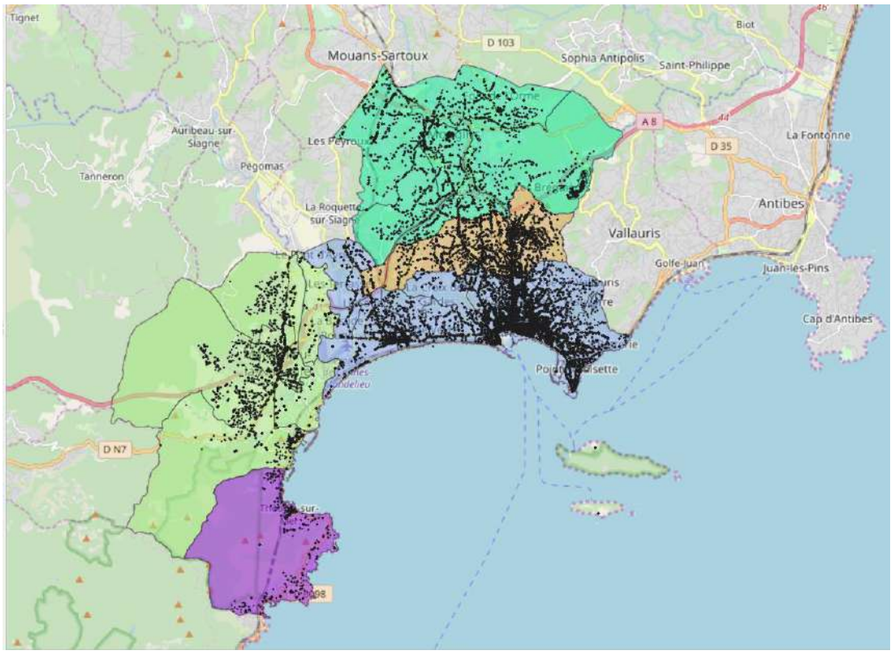
- Les données quantitatives, basées sur le tissu économique de chaque territoire, permettant de dégager statistiquement des pratiques de livraisons, des volumes et des spécificités ;
- Les données qualitatives, basées sur les entretiens menés auprès des différents acteurs, permettant de comprendre la 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%

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%**

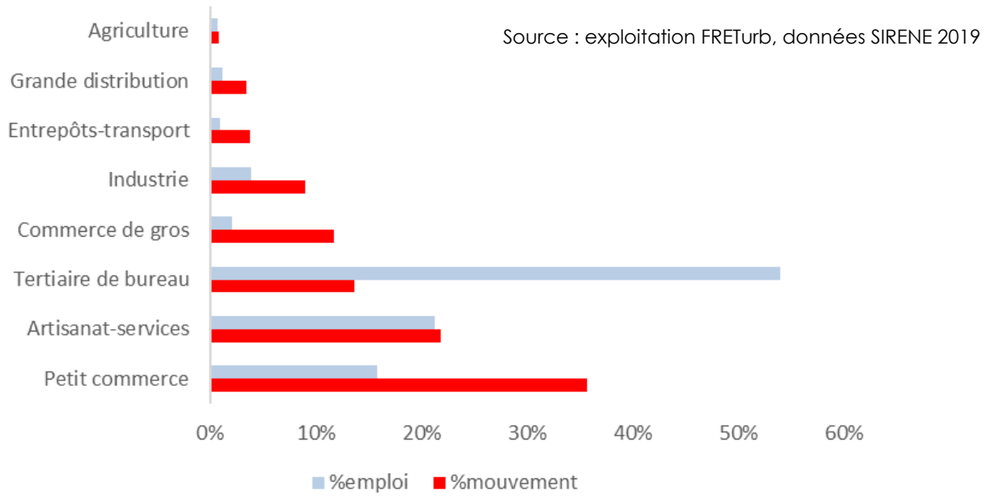
Source : exploitation FRETurb, données SIRENE 2019

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.

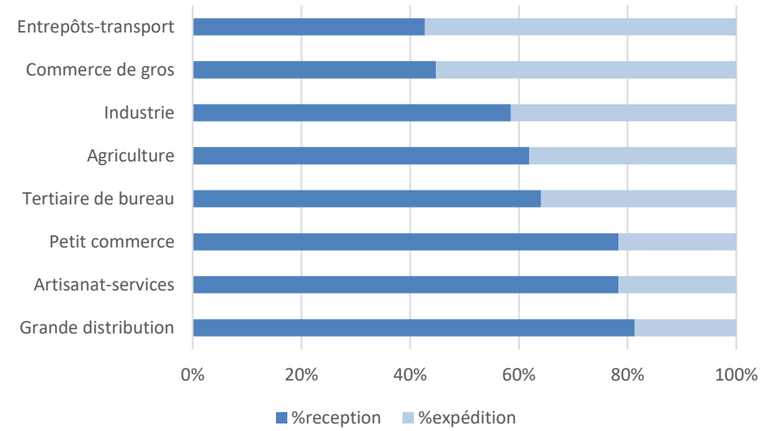
D'autre part, la répartition des mouvements par secteurs d'activités n'est pas proportionnelle à leur poids dans l'activité économique locale.



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.

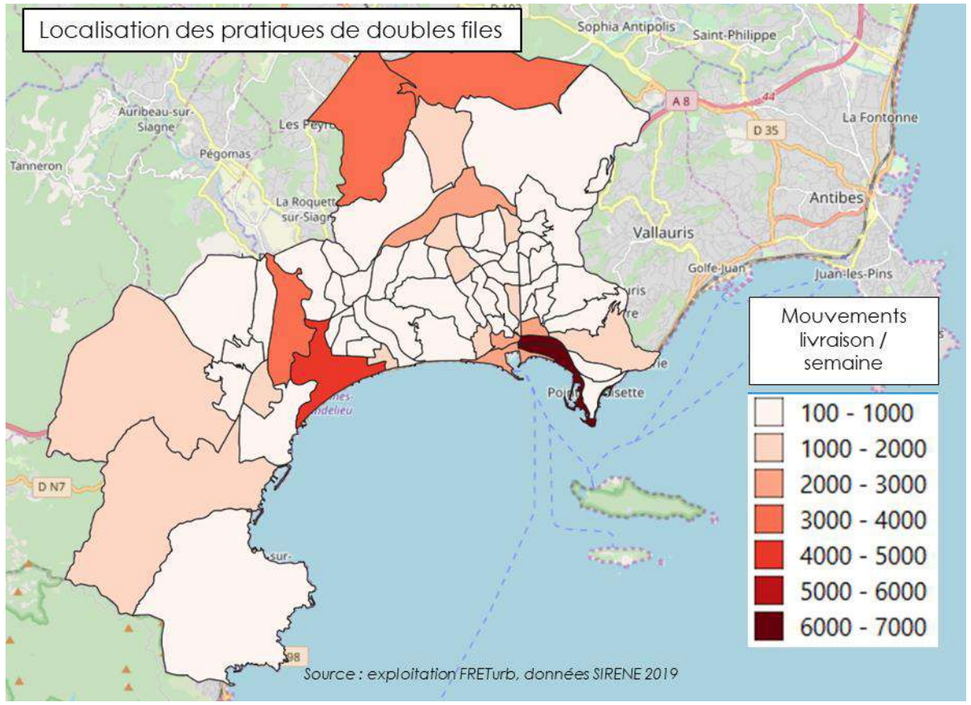


Source : exploitation FRETurb, données SIRENE 2019

Figure 114 : Répartition des réceptions et expéditions de marchandises selon le type d'activité sur le territoire de la CAPL

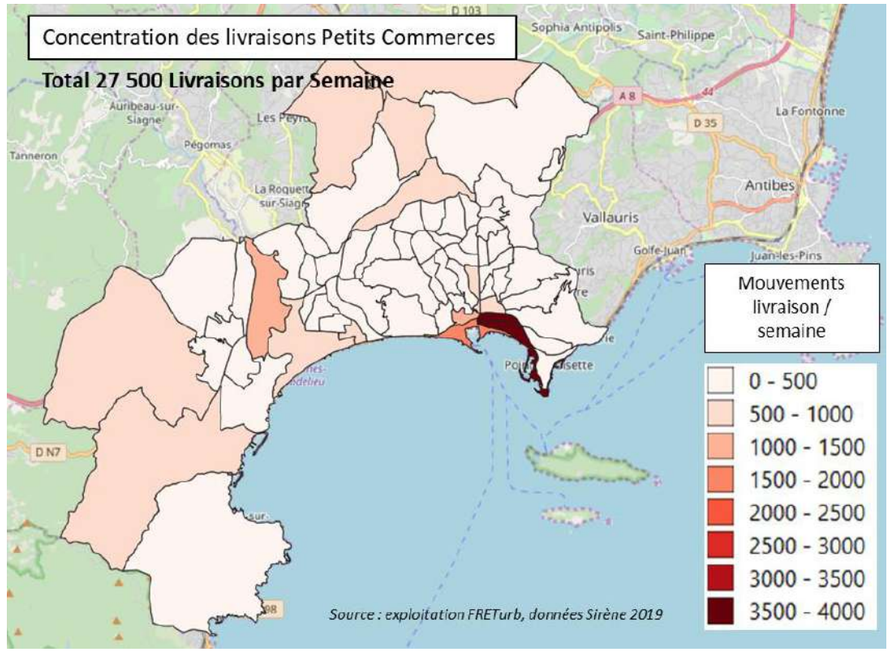
Ces flux de réceptions ont la particularité d'être effectués plutôt tôt le matin (voir la nuit), alors que les expéditions se font plutôt en fin de journée. Aussi, la typologie des activités dessine également les contraintes horaires en termes de livraisons.

La concentration des livraisons est la suivante :



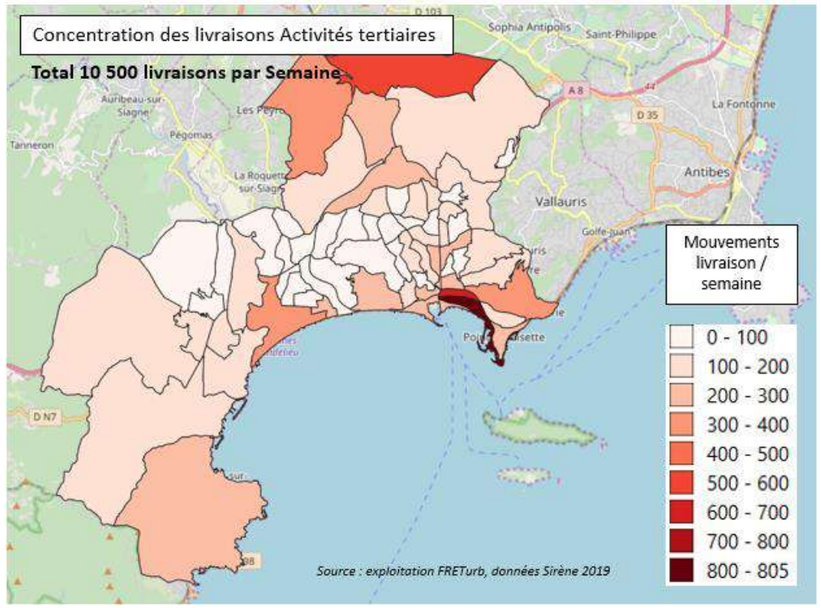
Carte 82 : Concentration des livraisons sur le territoire de la CAPL

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.



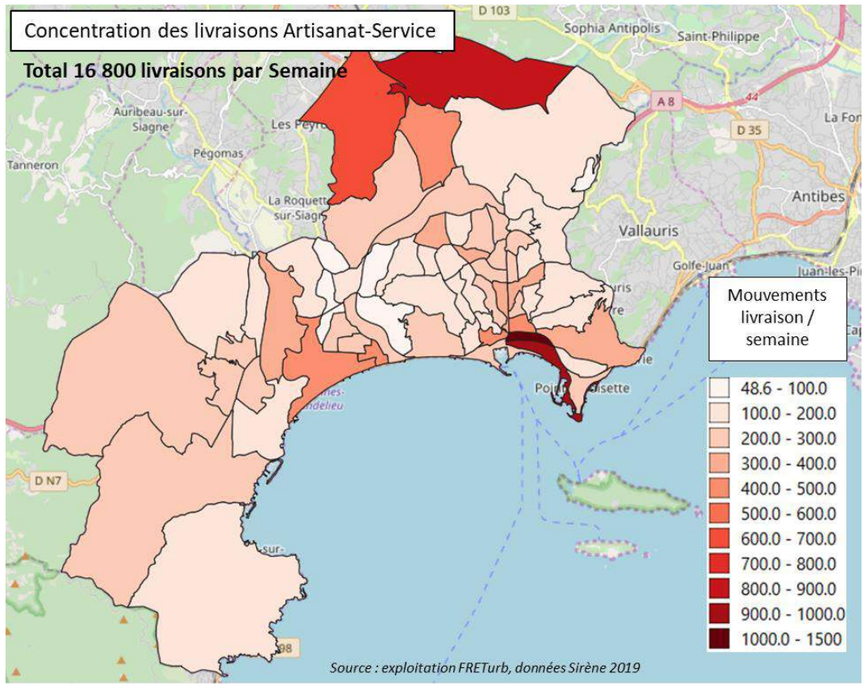
Carte 83 : Concentration des livraisons des Petits Commerces

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

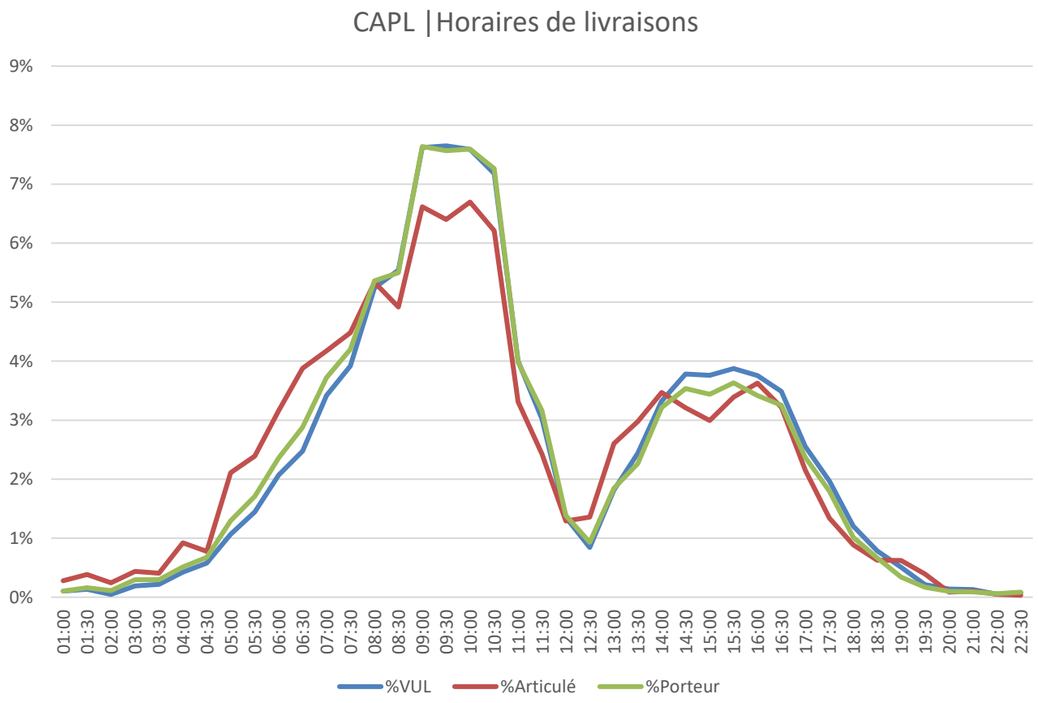
Les livraisons des activités d'artisanat-services sont localisées au nord de l'agglomération et au sud. Ces

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.

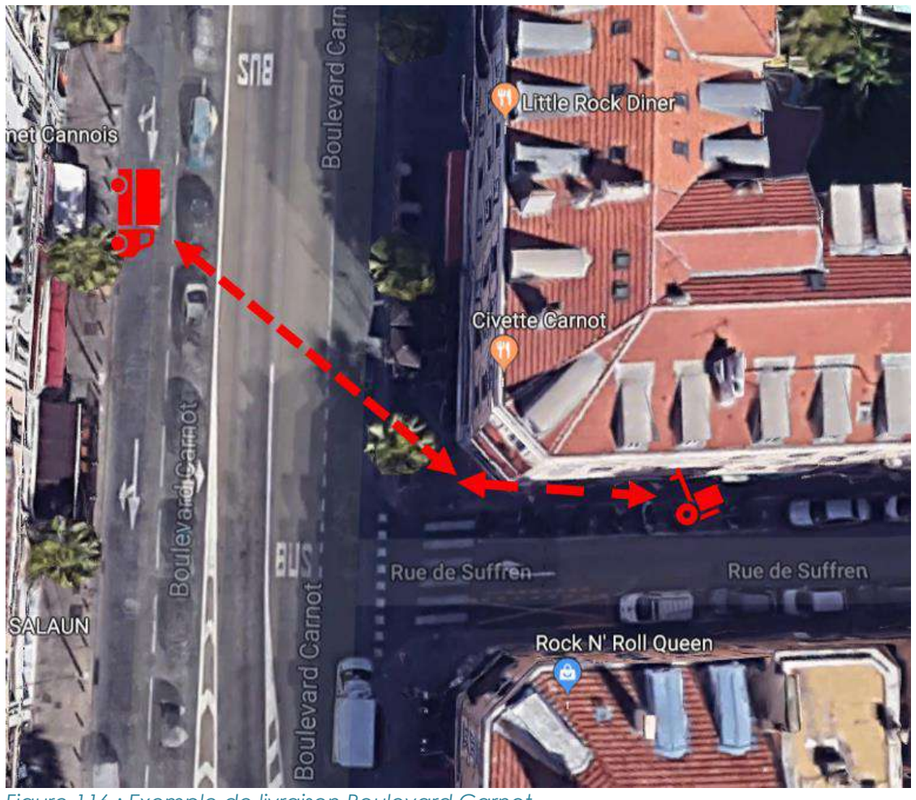


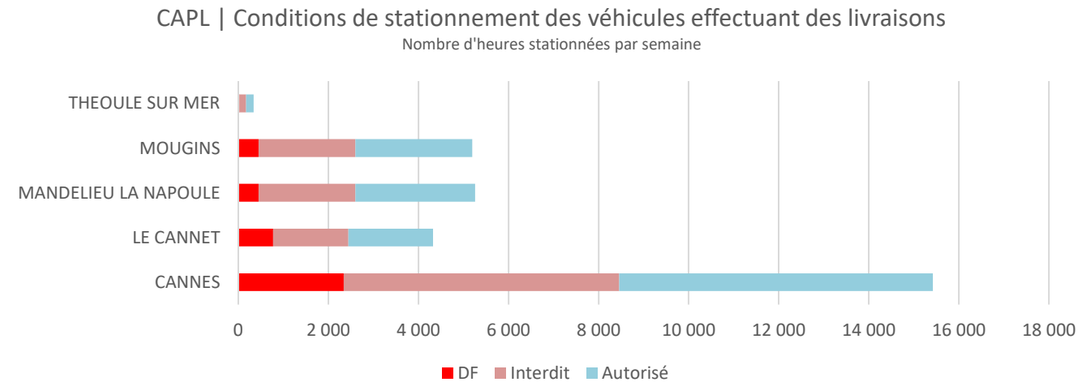
Figure 116 : Exemple de livraison Boulevard Carnot

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.

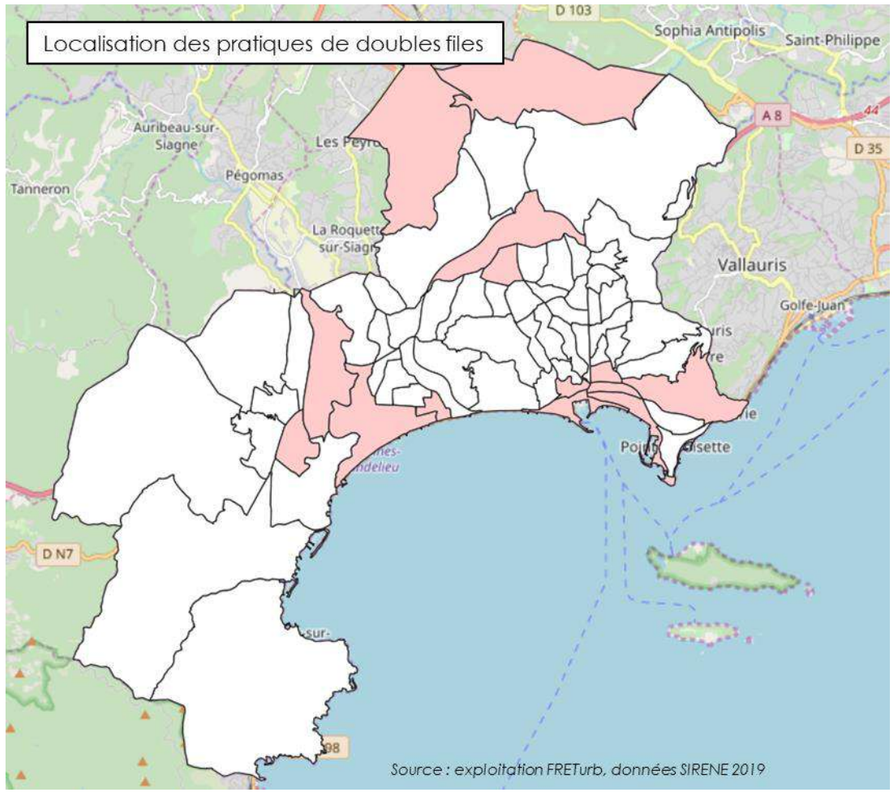
Les conditions de livraisons sont donc très impactantes sur la circulation si les possibilités de livrer dans les meilleures conditions ne sont pas fournies par l'espace urbain. Les livraisons les plus pénalisantes sont les livraisons en double-file qui non seulement impactent fortement la circulation, 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

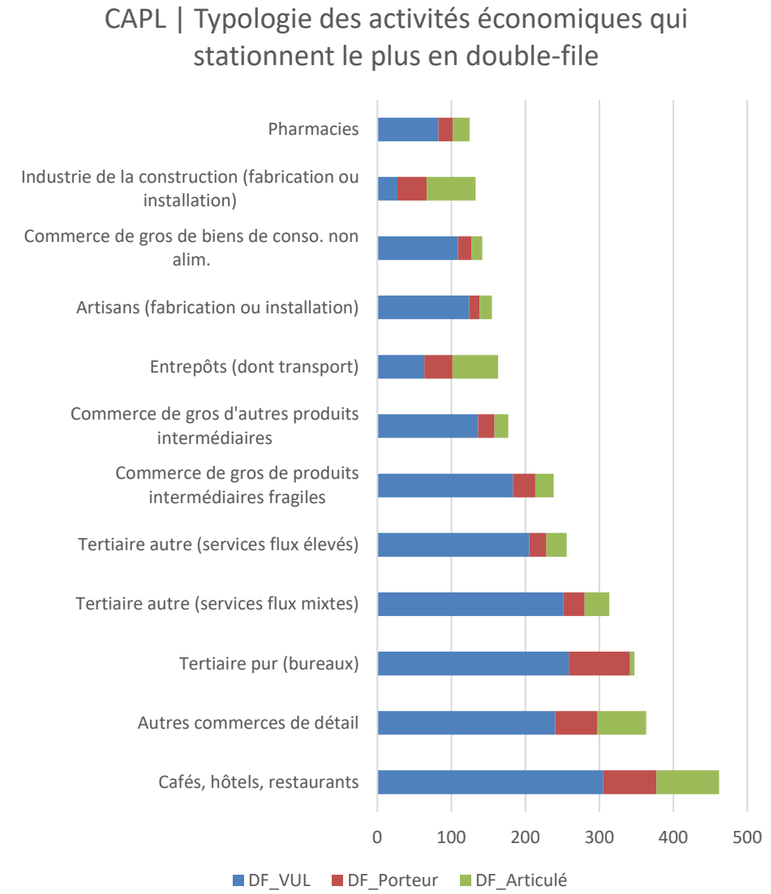
Figure 117 : Nombre d'heures stationnées pour réaliser les livraisons par commune

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.



Source : exploitation FRETurb, données SIRENE 2019

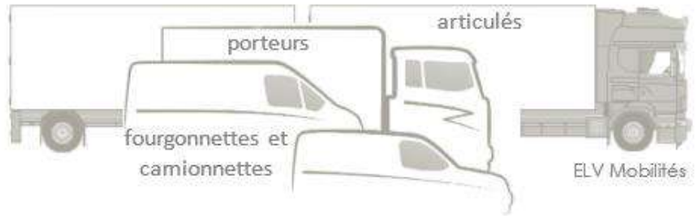
Figure 118 : Typologie des activités économiques qui génèrent le plus de stationnement en double-file (DF)

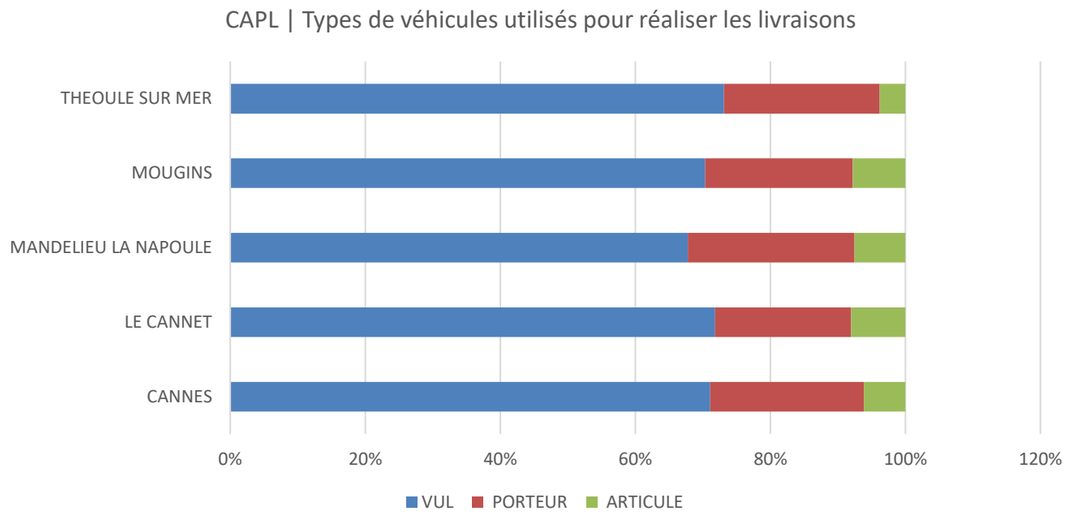
Les cafés-hôtels-restaurants, présents en grand nombre dans l'agglomération, sont très contraints dans l'espace et dans le temps. Ils transportent des volumes importants.

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%**

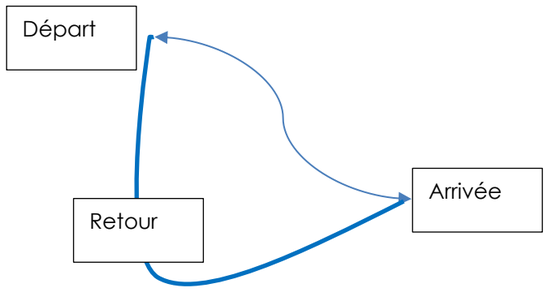
Source : exploitation FRETurb, données SIRENE 2019

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.

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

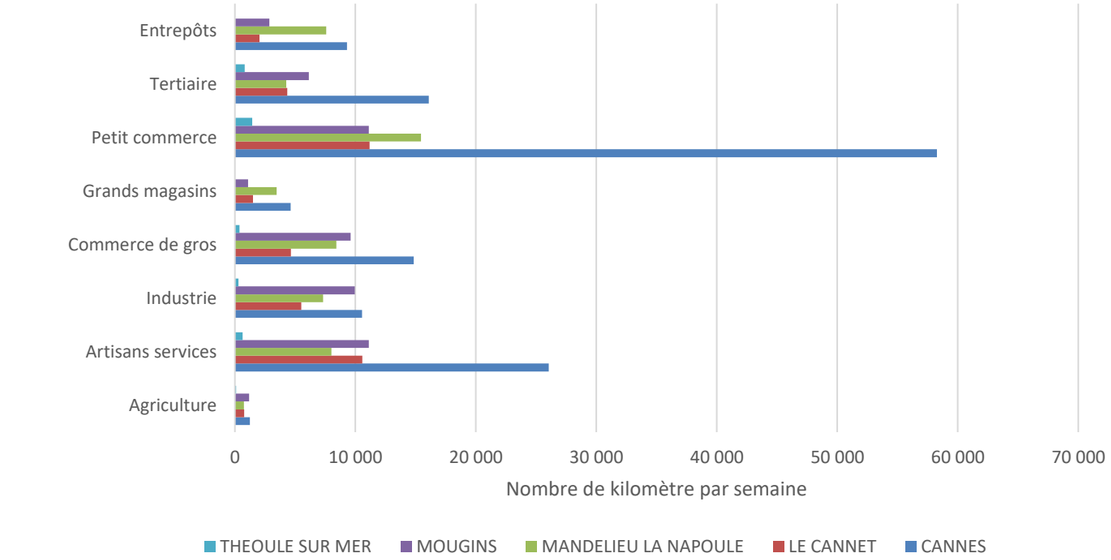
Ces livraisons sont alors soit le fait de transporteurs professionnels (compte d'autrui), soit en compte propre, c'est-à-dire que c'est l'expéditeur qui livre lui-même sa marchandise à son destinataire. Si les transporteurs, par logique économique, optimisent les livraisons, les comptes propres quant 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

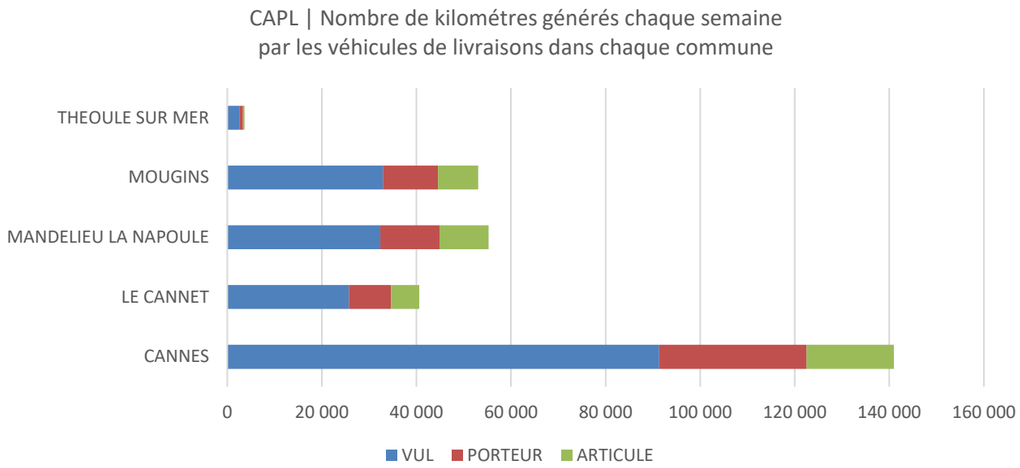
L'ensemble de ces livraisons sur la CAPCL 293 000 kilomètres par semaine, soit plus de **55 000 km par jour**.



Source : exploitation FRETurb, données SIRENE 2019

Figure 123 : Kilomètre générés par les véhicules effectuant des livraisons et par type d'activité

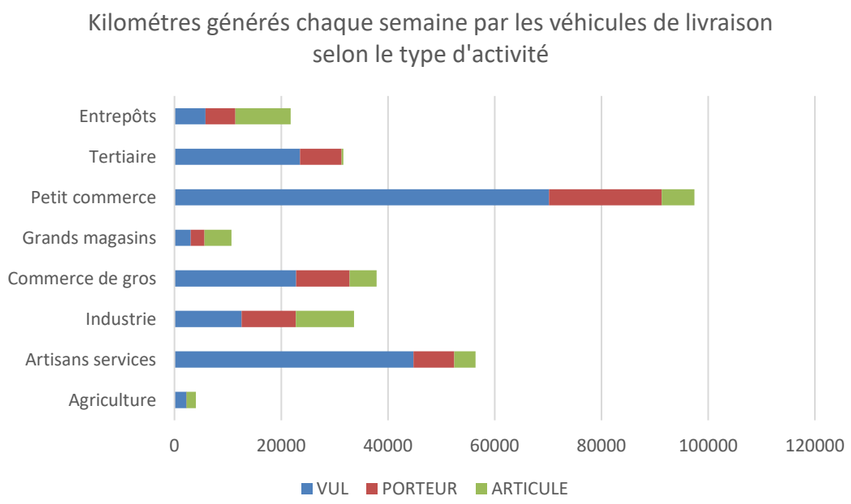
Petits commerces et artisanat-service sont donc les principaux générateurs de kilomètres. Des arrêts fréquents, avec une distance moyenne entre les arrêts < 3kms.



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.

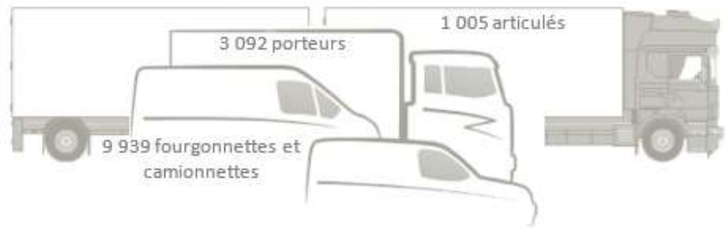


Source : exploitation FRETurb, données SIRENE 2019

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

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 :

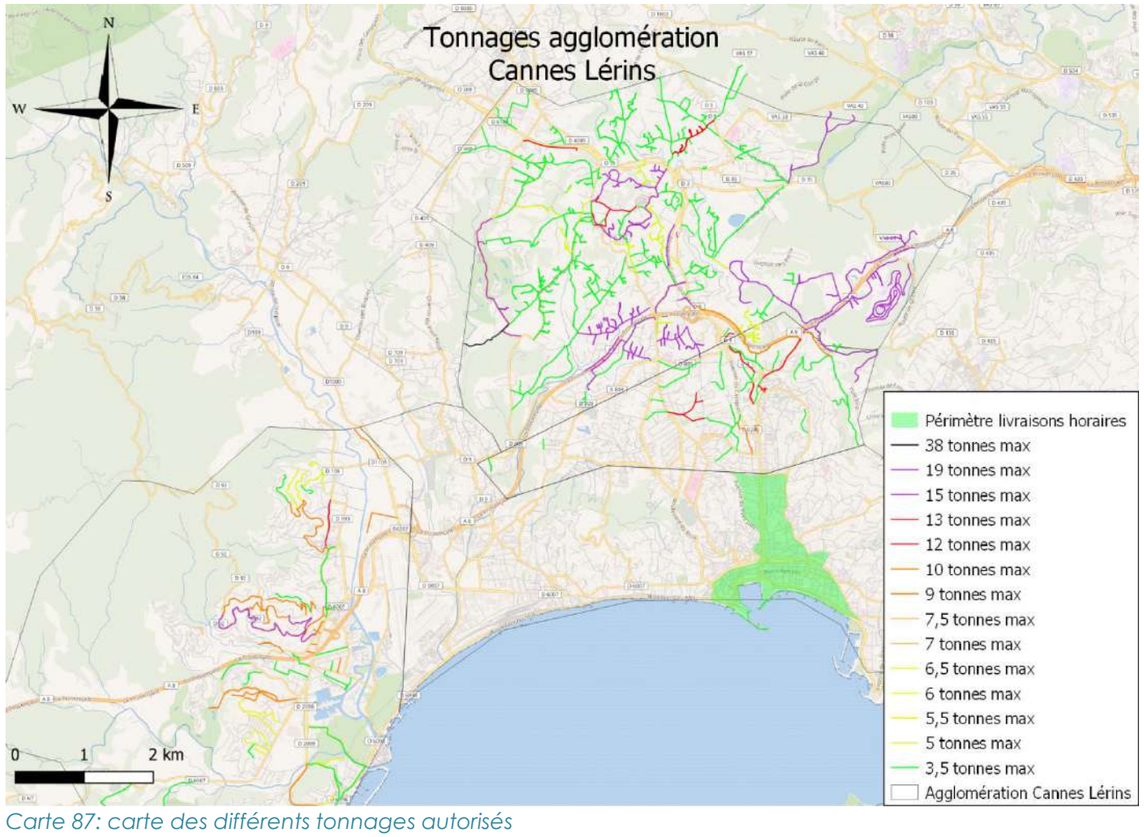
Voici une liste des différents problèmes qui ont été analysés au cours des recherches.

- *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.

- *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.

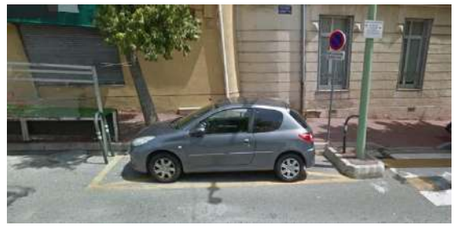


Figure 128 : Le Cannet – rue Gambetta

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)

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.

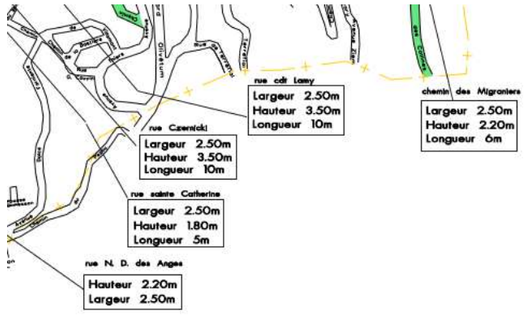


Figure 132 : Extrait de la carte « Plan Tonnage » du Cannet

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

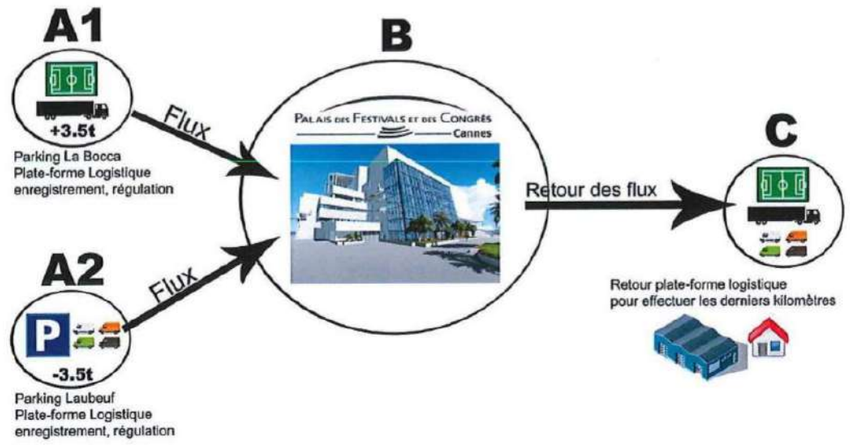


Figure 134 : organisation des flux de marchandises du Palais des Festivals [6]

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

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

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

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

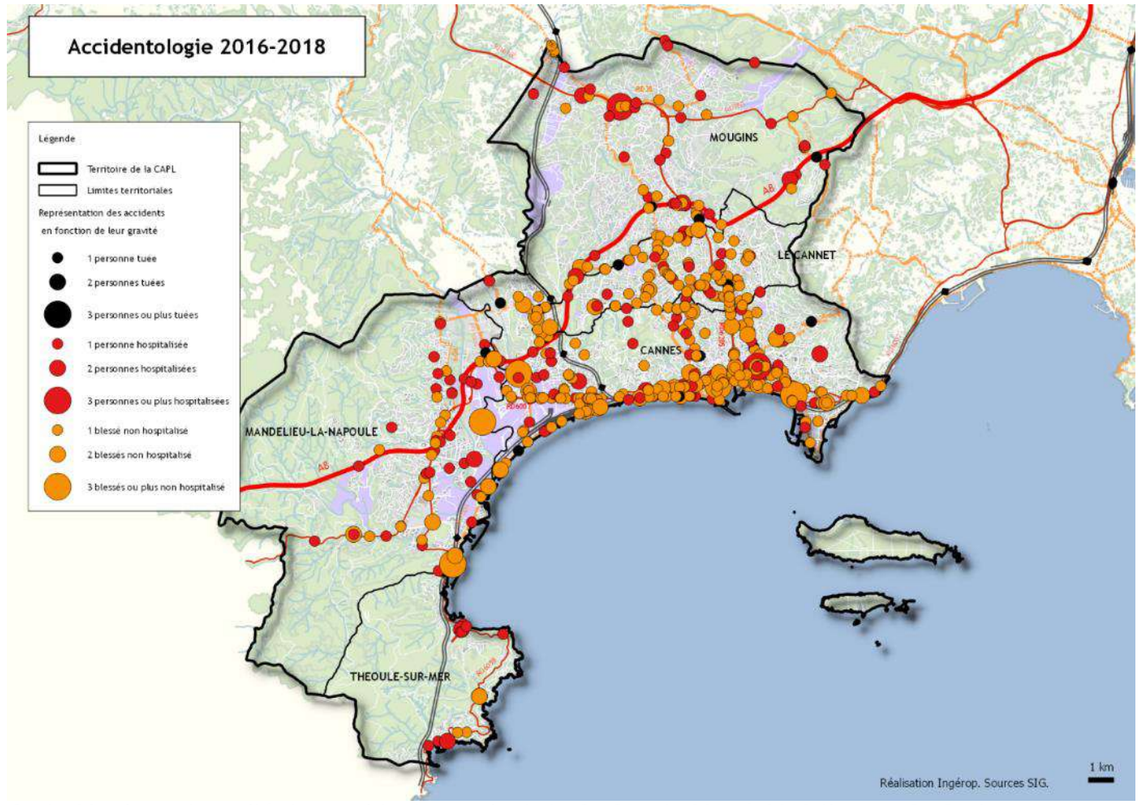
Le territoire de la CAPL est spécifique à de nombreux égards : saisonnalité due au tourisme, flux liés à l'événementiel, forte activité commerciale en centre-ville, zone d'habitat multipolaires. Des filières spécifiques nécessitent des études et des optimisations :

- 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

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.

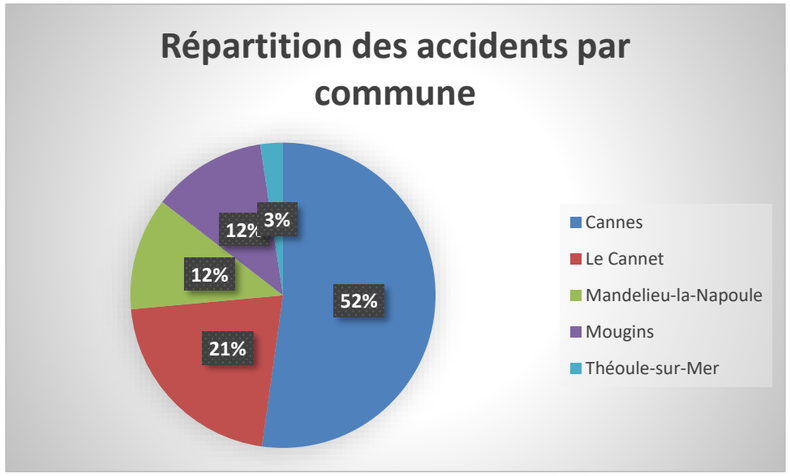


Figure 135 : Répartition des accidents au sein de la CACPL

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.

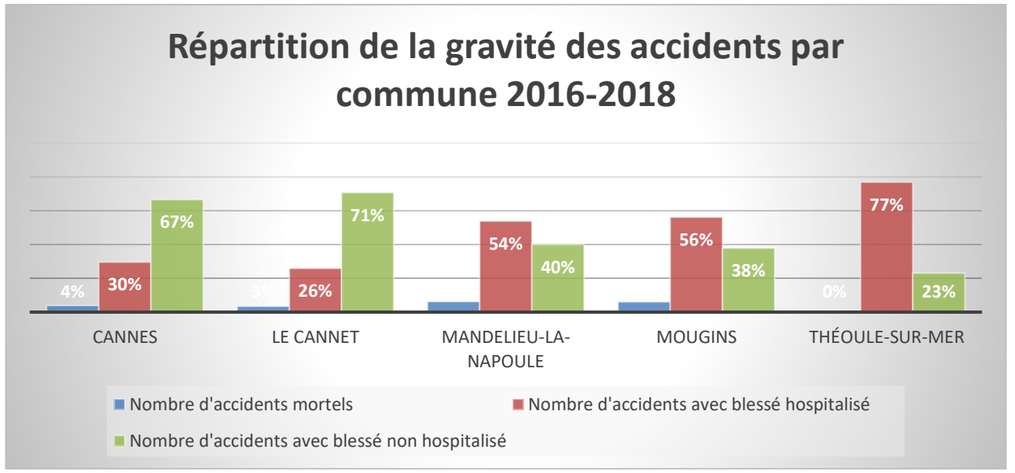


Figure 136 : Répartition de la gravité des accidents par commune

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

moindre, une forte diminution des accidents plus grave (blessés hospitalisés) et une stabilité des accidents mortels.

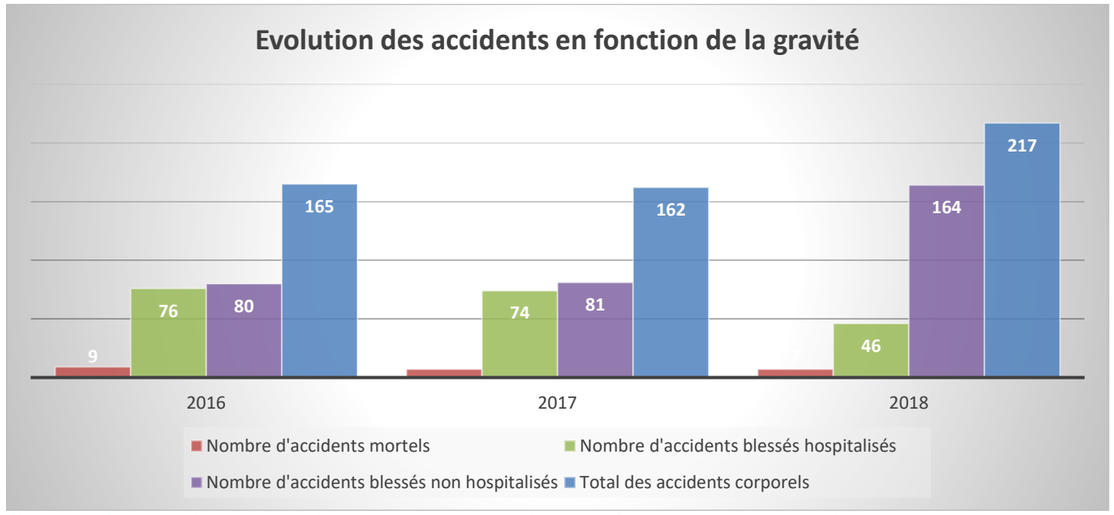


Figure 137 : Evolution des accidents entre 2016 et 2018 en fonction de leur gravité

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.

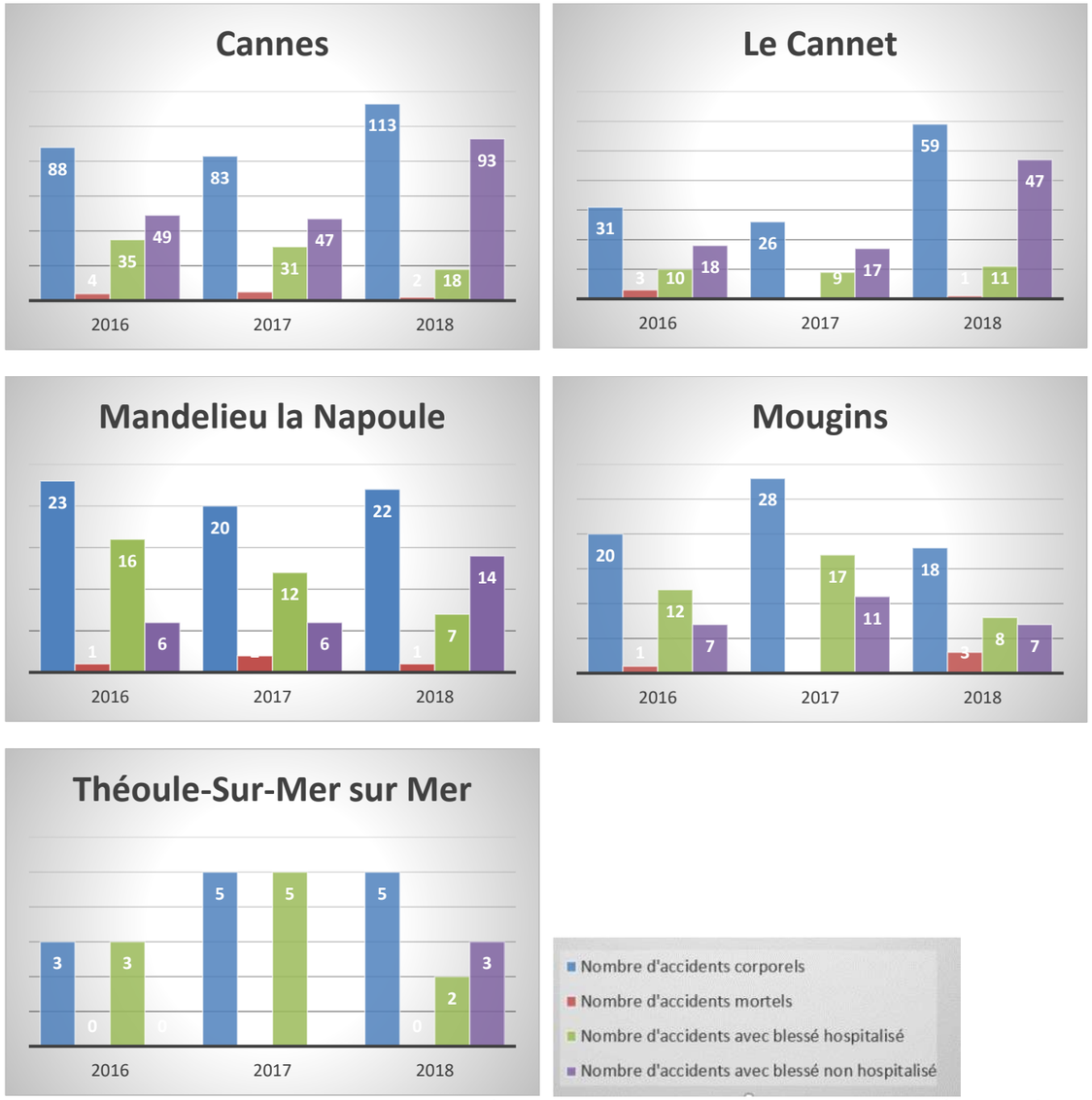


Figure 138 : Evolution du nombre et de la gravité des accidents par commune sur les 3 dernières années

- *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.

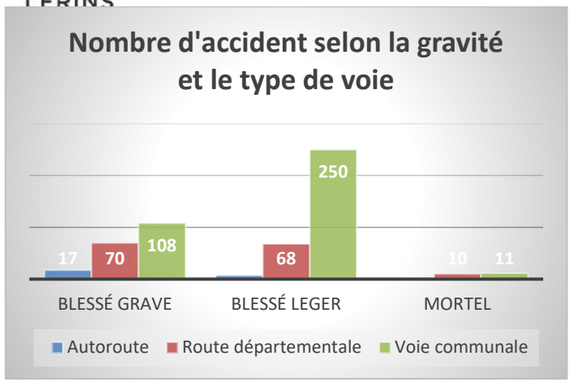


Figure 139 : Nombre et gravité des accidents au sein du territoire en fonction des types de voies

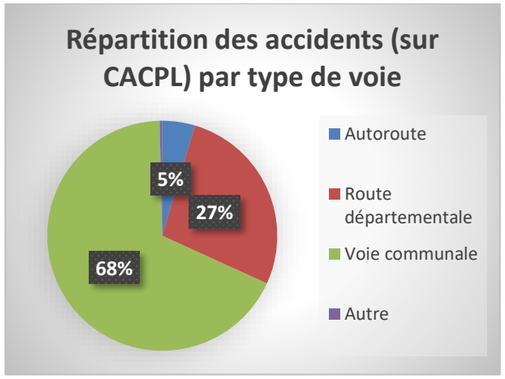


Figure 140: Répartition des accidents selon le type de voie

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.

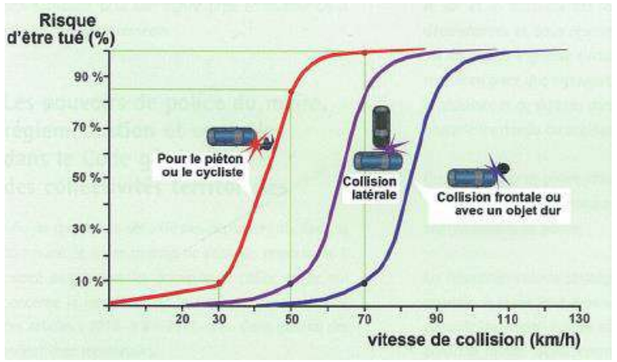


Figure 141: Impact de la vitesse sur la gravité des accidents (source Cerema)

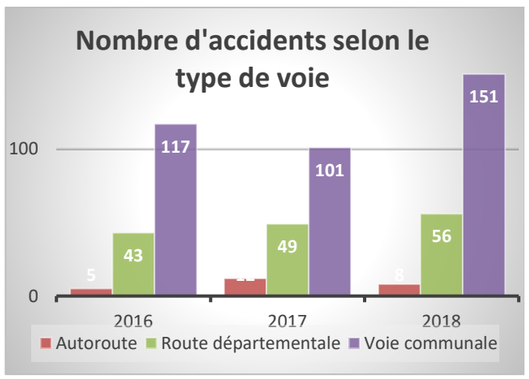


Figure 142 : Evolution de la répartition des accidents corporels selon le type de voie

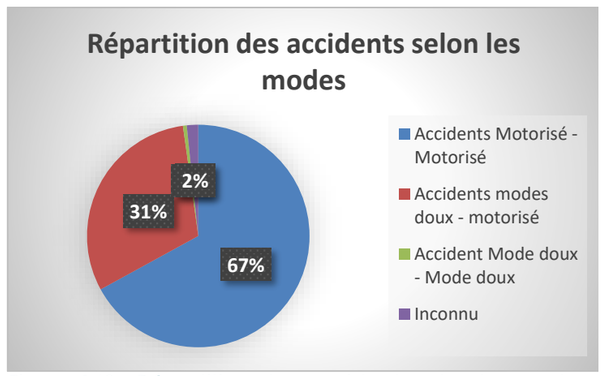


Figure 143 : Répartition des accidents selon les modes impliqués

- *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%).

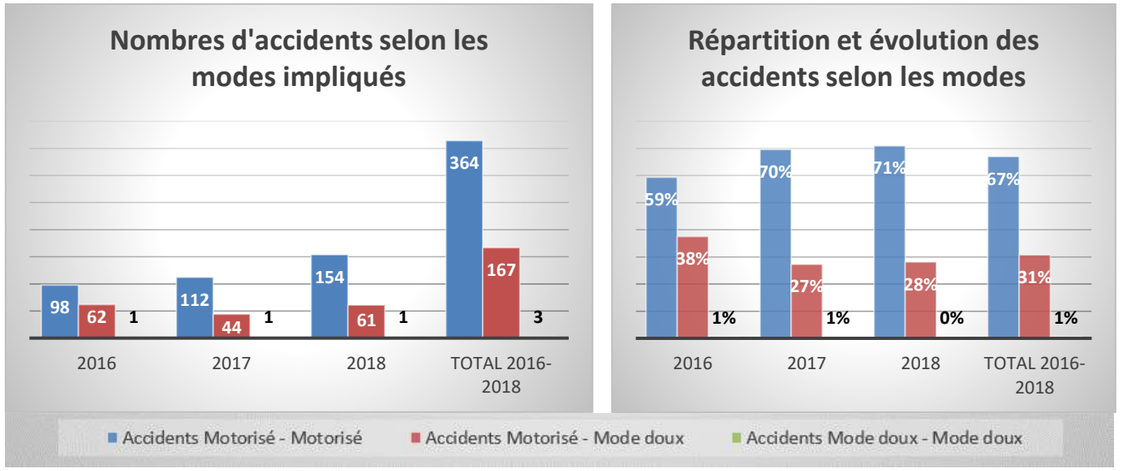


Figure 144 : Nombre et évolution de l'accidentologie

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.

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

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

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