



# PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

Bilan de la  
concertation

Mobilisons-nous  
pour la mobilité !

# SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>PREAMBULE</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>MODALITES DE MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION</b> .....	<b>3</b>
2.1	UN PROCESSUS DE CONCERTATION ORGANISE SUR PLUSIEURS MOIS.....	3
2.2	LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET D'INVITATION DU PUBLIC .....	4
<b>3</b>	<b>ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC</b> .....	<b>7</b>
3.1	PARTICIPATION AUX ATELIERS .....	7
3.2	PARTICIPATION AUX ENQUETES DIGITALES .....	7
3.3	PARTICIPATION A LA REUNION DE CLOTURE.....	8
<b>4</b>	<b>ANALYSE QUALITATIVE DES EXPRESSIONS DES PARTICIPANTS</b> .....	<b>8</b>
4.1	DES ORIENTATIONS ET ACTIONS PARTAGEES SUR L'ENSEMBLE DES COMMUNES .....	8
4.2	DES PROPOSITIONS D' ACTIONS PARTAGEES SUR 2 COMMUNES .....	10
4.3	DES PROPOSITIONS D' ACTIONS SPECIFIQUES A CHAQUE COMMUNE .....	11
<b>5</b>	<b>AXES ET SUITES DU PLAN DE MOBILITE</b> .....	<b>14</b>
5.1	LES AXES ENVISAGES POUR LE PLAN DE MOBILITES.....	14
5.2	LES PROCHAINES ETAPES.....	15
<b>6</b>	<b>SOMMAIRE DES ANNEXES</b> .....	<b>16</b>

## 1 Préambule

---

L'agglomération Cannes Pays de Lérins (CACPL), en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, a engagé la mise en œuvre de son Plan de Mobilité (anciennement Plan de Déplacements Urbains), afin de définir la stratégie intercommunale d'organisation de la mobilité à l'horizon 2030.

La CACPL a souhaité que l'élaboration de ce PDM fasse l'objet d'une véritable démarche partenariale afin de construire un projet cohérent, au service des habitants et du tissu entrepreneurial local.

Le présent bilan porte sur le dispositif de concertation mis en œuvre par la CACPL de décembre 2020 à juin 2021. Il présente les modalités de mises en œuvre de la concertation, synthétise les enseignements des contributions et indique les suites envisagées.

## 2 Modalités de mise en œuvre de la concertation

---

### 2.1 Un processus de concertation organisé sur plusieurs mois

La CACPL a mis en œuvre un dispositif reposant sur différentes modalités de d'information et de participation, traduisant sa volonté, avec les communes concernées, de démarche concertée d'élaboration de son Plan de Mobilité.

#### 2.1.1 Des ateliers participatifs en 3 temps pour chaque commune

Afin de favoriser un travail collectif, **3 séquences d'ateliers participatifs ont été organisées sur les communes de Cannes, Mandelieu, Mougins et Théoule-sur-Mer.**

Ces ateliers ont eu pour objectifs :

- **Ateliers n°1** : L'établissement d'une connaissance partagée de la situation des déplacements
- **Ateliers n°2** : La co-construction d'orientations pour améliorer les déplacements
- **Ateliers n°3** : La proposition d'actions pour le projet communal et intercommunal de mobilités

L'organisation pratique des ateliers était la suivante :

- Des ateliers en soirée, entre 18h et 20h ;
- Des ateliers en visio-conférence, via l'application Zoom, en raison de la crise sanitaire (couvre-feu à partir du 2 janvier 2021 dans les Alpes-Maritimes).

	Ateliers N°1 Diagnostic partagé	Ateliers N°2 Orientations partagées	Ateliers N°3 Plan d'actions
<b>Cannes</b>	15 décembre 2020	19 janvier 2021	7 avril 2021
<b>Mandelieu-La-Napoule</b>	20 janvier 2021	10 mars 2021	8 avril 2021
<b>Mougins</b>	21 janvier 2021	11 mars 2021	13 avril 2021
<b>Théoule-sur-Mer</b>	28 janvier 2021	18 mars 2021	15 avril 2021

A l'issue de chaque atelier, les participants ont reçu le support présenté, ainsi que la synthèse de l'atelier.

### 2.1.2 Des enquêtes digitales

Afin de permettre au public n'ayant pu assister aux ateliers de participer à la concertation, 3 enquêtes digitales ont été diffusées sur l'ensemble du territoire, à l'issue de chaque séquence d'atelier.

Ces enquêtes ont permis d'enrichir les contributions des participants aux ateliers et de les prioriser.

	Dates d'ouverture des consultations digitales
<b>Enquête digitale n°1</b> <i>Diagnostic partagé</i>	Du 17 février au 3 mars 2021
<b>Enquête digitale n°2</b> <i>Orientations partagées</i>	Du 22 mars au 1 <sup>er</sup> avril 2021
<b>Enquête digitale n°3</b> <i>Plan d'actions</i>	Du 29 avril au 17 mai 2021

### 2.1.3 Une réunion de clôture

La CACPL a organisé une réunion de clôture, le jeudi 3 juin de 18h à 20h, en visioconférence via l'application Zoom, afin de présenter une première restitution du travail mené sur l'ensemble de la période et des enseignements liés.

## 2.2 Le dispositif d'information et d'invitation du public

### 2.2.1 Dispositif d'information

Sur chacune des communes concernées, une campagne d'information a été réalisée fin 2020 afin de présenter la démarche de concertation et inviter le public à participer aux ateliers et aux enquêtes digitales.

Pour inviter le public à participer aux ateliers, cette campagne s'est traduite par :

- La diffusion d'affiches, flyers et invitations à chacune des communes ;
- La publication de posts sur les réseaux sociaux de la CACPL ;
- Une information dans les bulletins municipaux ;
- La réalisation d'un onglet consacré à la démarche sur le site [www.cannespaysdelerins.fr](http://www.cannespaysdelerins.fr).



CANNES • MOUGINS • MANDELIEU • LE CANNET • THÉOULE-SUR-MER

PLAN DE  
**MOBILITÉ**  
CANNES LÉRINS

L'Agglomération Cannes Lérins engage, de décembre 2020 à avril 2021, une démarche concertée pour améliorer les mobilités.

Mobilisons-nous pour la mobilité !

Participez en vous inscrivant  
AUX ATELIERS COMMUNAUX  
OU AUX ENQUÊTES EN LIGNE  
inscription sur [cannespaysdelerins.fr](http://cannespaysdelerins.fr)





Pour chaque enquête digitale, l'information s'est faite à partir :

- Du site internet [www.cannespaysdelérins.fr](http://www.cannespaysdelérins.fr)
- D'un mailing adressé aux personnes inscrites à la démarche ;
- D'une information sur les réseaux sociaux des collectivités.



## 2.2.2 Dispositif d'inscription

Les personnes souhaitant participer aux ateliers ont été invitées à s'inscrire sur le site [www.cannespaysdelérins.fr](http://www.cannespaysdelérins.fr), via un formulaire d'inscription.

Quelques jours avant la tenue des ateliers, des modalités de connexion, un tutoriel d'assistance et un contact téléphonique ont été adressés aux personnes inscrites. Une

adresse mail « [cacpl.ateliers@nicaya.com](mailto:cacpl.ateliers@nicaya.com) » a été ouverte pour permettre de recueillir des expressions sur la démarche et suivre les demandes d'information et/ou d'inscription.

Pour que les ateliers et la réunion publique puissent se dérouler dans les meilleures conditions techniques, la salle de visio-conférence a été ouverte environ 1/2h en avance de manière à effectuer des tests de micro et de caméra et de rappeler aux participants le numéro téléphonique d'assistance.

### 3 Analyse quantitative de la concertation avec le public

#### 3.1 Participation aux ateliers

La participation aux ateliers s'est répartie de la suivante :

	Diagnostic	Orientations	Plan d'actions	Total
<b>Cannes</b>	<b>19</b>	<b>11</b>	<b>18</b>	<b>25 différents</b>
<b>Mandelieu</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>9 différents</b>
<b>Mougins</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>12 différents</b>
<b>Théoule</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>7 différents</b>
<b>Total Participants</b>	<b>35</b>	<b>28</b>	<b>37</b>	

#### 3.2 Participation aux enquêtes digitales

Le total des répondants aux 3 enquêtes est relativement stable allant **de 223 à 265 répondants**. Comme pour les ateliers, la participation pour Cannes a été plus importante avec 215 répondants au maximum.

Il est à noter que quelques répondants ont signalé ne pas avoir répondu à l'ensemble des questions du fait de la densité des contributions.

	Diagnostic	Orientations	Plan d'actions
<b>Cannes</b>	<b>187</b>	<b>215</b>	<b>175</b>
<b>Mandelieu</b>	<b>38</b>	<b>88</b>	<b>45</b>
<b>Mougins</b>	<b>35</b>	<b>75</b>	<b>45</b>
<b>Théoule</b>	<b>29</b>	<b>66</b>	<b>29</b>

Total répondants	223	240	265
------------------	-----	-----	-----

### 3.3 Participation à la réunion de clôture

La **réunion publique de restitution du 3 juin a quant à elle réuni 20 participants**, dont la plupart avaient déjà participé à un ou plusieurs ateliers précédemment organisés.

A cette occasion, les 4 communes ont été représentées par les participants.

## 4 Analyse qualitative des expressions des participants

### 4.1 Des orientations et actions partagées sur l'ensemble des communes

Les participants et répondants se sont majoritairement exprimés en faveur d'orientations et d'actions convergentes sur les 4 communes, à savoir, dans l'ordre de priorité :

- Poursuivre le développement des modes actifs
- Inciter à l'utilisation des transports en commun
- Développer l'intermodalité
- Faciliter les déplacements inter-agglomérations
- Réduire les déplacements et l'usage de la voiture et favoriser les modes actifs
- Améliorer le vivre-ensemble et le partage de l'espace public

#### 4.1.1 Poursuivre le développement des modes actifs

En ateliers et lors des enquêtes digitales, les participants ont très largement exprimé le souhait que soient **mis en œuvre des réseaux cyclables et piétons continus et sécurisés communaux et intercommunaux**. 185 expressions ont en effet été comptabilisées en faveur de cette action.

L'extension des pistes cyclables et des cheminements piétons, que ce soit du bord de mer vers le centre-ville de Cannes, du golf de l'aéroport au Béal, de Mougins au Cannet en passant le long de la Siagne, sur le sentier du littoral entre la Rague et la base nautique, de la gare au centre-ville de Théoule ou encore vers le Var, apparaît comme un enjeu primordial à l'échelle de chaque commune afin de circuler de façon sécurisée, en tant que piéton ou cycliste.

Outre la poursuite du développement des pistes cyclables et des cheminements piétons, les participants ont souhaité que ces réseaux soient davantage sécurisés. Pour cela, ils ont proposé de renforcer la signalétique, d'améliorer l'entretien, de réaliser des aménagements de sécurité (bandes/pistes, séparateurs physiques...), d'améliorer la largeur des trottoirs et de développer l'apprentissage de ces modes et le respect entre les différents usagers des espaces publics.

Les participants sur les 4 communes ont également témoigné d'une volonté de **généraliser la prise en compte des cyclistes et piétons lors de la réalisation d'aménagements de voirie avec une demande forte d'augmenter les aménagements dédiés**, avec plus de 190 expressions

dans ce sens : élargissement des pistes cyclables et trottoirs, ronds-points hollandais, passages piétons sécurisés, ...

Enfin, il existe **une demande forte de poursuivre le développement de services dédiés aux vélos** tels que des stationnements vélos sécurisés adaptés aux différents usages. À Cannes, Mandelieu et Théoule, les participants souhaitent par exemple que l'offre de location de vélos et de VAE se développe.

#### 4.1.2 Inciter à l'utilisation des transports en commun

Sur les 4 communes, les participants ont mis en avant le **renforcement de l'offre** pour inciter davantage d'usagers à délaisser leur véhicule motorisé en faveur des transports en commun. Celui-ci se traduirait d'abord par une **densification des fréquences de passage et une couverture géographique plus étendue**, souhaitées par plus de 150 répondants.

Les participants ont proposé la mise en service de petites navettes urbaines, de lignes de bus offrant des liaisons inter-agglomérations plus directes et performantes, d'est en ouest vers Mouans-Sartoux, Valbonne, Vallauris et Antibes, vers Sophia-Antipolis, vers le Pays de Grasse, vers Nice et Monaco, voire les stations de sport d'hiver.

Des participants ont en outre souhaité que les horaires des transports scolaires soient optimisés.

A Cannes, Mandelieu et Théoule, près de 100 répondants ont exprimé le souhait de poursuivre le **développement du service de navettes maritimes sur toute de l'année**, afin de profiter d'en profiter en-dehors de la période estivale et de d'étendre ce service d'Antibes Juans-les-Pins à Théoule-sur-Mer et Saint-Raphaël.

#### 4.1.3 Développer l'intermodalité sur l'agglomération

L'**intermodalité sur l'agglomération**, qui a fait l'objet de plus de 200 expressions, **apparaît d'abord comme un moyen de développer l'usage des transports en commun et des modes actifs**. En effet, de nombreuses expressions font émerger le besoin d'assurer des correspondances efficaces entre les différents modes de transport : vélo, trains, bus, navettes estivales et maritimes. Une information en temps réel des horaires des transports en commun est également demandée.

Outre les correspondances, les participants **attendent la mise en œuvre de nouveaux services visant à faciliter les pratiques intermodales**, comme l'autorisation de transporter des vélos dans les bus et dans les trains ou encore la **création de parcs relais** en entrée de ville ou à proximité de pôles d'échanges, desservis par les transports en commun et dotés de parkings vélos sécurisés et de dépose minute pour le **covoiturage**. Les voies et aires de covoiturages sont en particulier demandées à Cannes, Mougins et Théoule.

A Cannes, Mandelieu et Mougins, ce souhait d'une intermodalité efficiente s'accompagne d'une **meilleure de lisibilité de l'offre** passant par la mise en place d'un titre ou d'un abonnement multimodal unique.

#### 4.1.4 Faciliter les déplacements inter-agglomérations

Les participants se sont également fortement exprimés en faveur de l'amélioration des **déplacements inter-agglomérations** notamment en créant des liaisons en transport en commun ou en modes actifs performantes entre les différentes agglomérations qui sont chacune des bassins de vie et/ou d'emploi, comme la CASA. Cette performance est définie par des **temps de parcours réduits** grâce à des **lignes directes**, complémentaires aux lignes effectuant davantage d'arrêts.

Pour les participants de Cannes, Mougins et Théoule, cette offre devrait être associée à la **mise en place d'un titre de transport unique**.

A Mandelieu et Théoule, des participants ont également proposé de réaliser un plan de mobilité à l'échelle des 3 agglomérations afin de favoriser les déplacements inter-agglomérations. À Mougins, des participants ont proposé par exemple la mise en place d'une cellule mobilité à l'échelle des 3 agglomérations.

#### 4.1.5 Améliorer le vivre-ensemble et le partage de l'espace public

A Cannes, Mandelieu et Théoule, les participants ont exprimé une attente importante relative au **partage de l'espace public entre les différents modes de déplacement et à l'éducation au vivre-ensemble**. Environ 140 répondants ont proposé de mettre en œuvre des dispositifs pour ralentir la circulation comme les **zones de 20 ou 30 km/h** et de renforcer les contrôles notamment grâce à des **radars pédagogiques**. Il existe également une demande forte de faire respecter davantage la réglementation pour assurer la sécurité de tous et réduire les nuisances.

### 4.2 Des propositions d'actions partagées sur 2 communes

Au-delà des propositions d'actions partagées par les participants de 3 ou 4 communes, des demandes et souhaits ont parfois été émis sur 2 communes, en particulier à Cannes et Mandelieu-La-Napoule où un certain nombre de propositions sont similaires.

#### 4.2.1 Propositions d'actions partagées à Cannes et Mandelieu

À Cannes et Mandelieu, de nombreuses actions reflètent une attente commune :

- **D'actions de communication, formation et de sensibilisation**

Les actions de formation et de sensibilisation proposées ont, pour les participants, vocation à inciter à l'usage des transports en commun ou des modes actifs. Il peut s'agir d'actions de formation à destination de différents publics (écoliers, collégiens, retraités...), d'actions ludiques (jeux concours, visites touristiques à vélo ou à pied) ou d'actions de communication (campagnes, sondages, affichage, journées de promotion comme la journée du transport en commun).

- **De meilleure visibilité et tarification des parkings**

Afin d'optimiser l'utilisation des parkings en ouvrage (et donc limiter le stationnement sur voirie), des participants ont proposé de mieux flécher les parkings disponibles et les places

restantes, de mettre en œuvre de nouvelles tarifications afin de prendre en compte le besoin des résidents (parkings gratuits sur un certain nombre d'heures, places en zones bleues, etc.) ou encore d'équiper les parkings de nouveaux services (stationnements deux roues sécurisés, stationnements trottinettes...).

- **De développement des modes de livraison propres**

La logistique urbaine a été principalement abordée à travers les modes de livraison souhaités plus propres (flotte de véhicules électriques, vélos cargos, ...) en vue de créer, dans les centres-villes, des zones à faible émission. Des participants ont également exprimé le souhait d'une limitation des livraisons en centre-ville, en particulier aux heures de pointes, grâce à la création de plateformes logistiques, à la modification des horaires de livraison ou encore l'augmentation du nombre de points relais.

- **D'une meilleure visibilité de l'offre de transport en commun**

A Cannes et Mandelieu, la demande de lisibilité des offres de transport en commun ressort particulièrement à travers une demande d'informations en temps réel et de simplification des outils utilisés : application Palm Bus, signalétique renforcée, panneaux de temps de parcours, etc. De plus, la mise en place d'une tarification adaptée aux revenus est souhaitée, notamment sur des trajets uniques et courts.

#### 4.2.2 Propositions d'actions partagés à Cannes et Mougins

Afin d'augmenter la pratique du vélo sur le territoire, des participants ont proposé de mettre en place des actions visant à développer la culture du vélo, grâce à des ateliers d'initiation. Des opérations telles que des journées ou fêtes du vélo sont proposées pour valoriser cette pratique et mettre en valeur les réseaux existants sur le territoire.

#### 4.2.3 Propositions d'actions partagés sur Mandelieu et Mougins

Afin que les aménagements piétons et cyclables répondent aux attentes et besoins de leurs usagers, des participants ont exprimé le souhait que les services techniques soient formés à la pratique du vélo et de la marche à pied et que les habitants puissent être consultés en amont des projets d'aménagement afin de pouvoir donner leur avis.

### 4.3 Des propositions d'actions spécifiques à chaque commune

#### 4.3.1 Propositions d'actions spécifiques à Cannes

A Cannes, des participants ont proposé des actions non abordées sur les autres communes.

Par exemple, près de 60 répondants souhaitent que les **principes d'intermodalité soient intégrés à la future gare de la Bocca** avec une **proposition d'offre touristique multimodale**. La réduction des déplacements en voiture a également été demandée en proposant de **requalifier la voie rapide en voie urbaine avec la création d'un péage urbain** pour accéder au centre-ville, hors-riverains. Cette proposition a été formulée par près de 50 répondants.

De manière générale, les actions proposées visent à **fluidifier les déplacements** : mise en œuvre de panneaux dynamiques modifiant les sens de circulation, circulation et stationnement facilité pour les deux routes motorisés, information en temps réel avec annonces sonores, contrôle de la circulation et amélioration des systèmes de livraison (création de zones de rencontres livreurs / commerçants, optimisation des espaces dédiés aux livraisons, mobilisation des commerçants et transporteurs, utilisation de vignettes Crit'Air, ...)

La **place du piéton** au cœur de la ville de Cannes apparaît également importante avec la demande, formulée par près de 50 participants, de créer des zones d'ombrage et d'espaces de convivialité afin de permettre une réappropriation de l'espace public par les piétons. Une quinzaine de participants ont également proposé de développer de nouveaux services adaptés aux piétons chargés.

Un certain nombre de participants ont abordé la thématique du **stationnement** avec le souhait de renforcer les places pour les modes de déplacements décarbonés (vélos, trottinettes, ...), de développer des services d'application mobile pour réserver une place et enfin de réduire le nombre de places de stationnement en surface lorsqu'un parking est à proximité.

#### 4.3.2 Propositions d'actions spécifiques à Mandelieu-La-Napoule

A Mandelieu, 23 personnes se sont exprimées en faveur de la **construction systématique de nouveaux parcs à vélos extérieurs et de 2 places de parking par logement et d'emplacements réservés pour les cheminements piétons et cyclables** dès lors qu'un nouvel immeuble est créé.

Les participants ont également demandé la **réalisation d'aménagements et la mise en œuvre de services pour faciliter l'accès aux mobilités douces et partagées** : aménagement des arrêts de bus, systèmes de location de véhicules entre particuliers ou de courte-durée renforcés, application de signalement de dysfonctionnements, affichage simplifié des places réservées aux PMR, ...

#### 4.3.3 Propositions d'actions spécifiques à Mougins

A Mougins, 28 participants ont exprimé l'**attente de pistes cyclables interconnectées entre les différentes communes** et **20 la création de voies de bus dédiées**, notamment vers Sophia-Antipolis.

22 participants ont mis en avant la nécessité de bien positionner **la sortie d'autoroute 43** ou de rendre la sortie 44 gratuite, afin de fluidifier les déplacements vers et depuis Sophia Antipolis.

Les participants ont par ailleurs exprimé le **besoin de penser les projets de développement au regard des mobilités et trafics induits** : ils sont ainsi une trentaine à demander d'une part que les voies de circulation soient adaptées à la réalité du trafic généré par les nouveaux projets (16 répondants) et d'autre part que chaque projet soit regardé systématiquement au prisme de son rapport coût / bénéfices (14 autres répondants). Ils ont également demandé

que la création de nouveaux équipements ou projets urbains s'accompagne systématiquement d'une offre de transports en commun, préférable à la création de parkings.

Les participants à Mougins ont également fait une **place importante aux nouvelles applications mobiles** :

- Utiliser Mobiliscope pour connaître les flux
- Développer une application pour mutualiser les places de parking privé et public
- Faire connaître les applications comme Moovit.

Certaines actions sont en lien direct avec le **souhait d'une mobilité courte renforcée grâce à une urbanisation qui facilite les déplacements à pied ou en transport en commun** : développement de commerces de proximité à l'échelle des quartiers, création de voies partagées et de navettes entre Mougins le Haut et le nouveau centre-ville, création d'espaces de coworking ou encore d'un « Rézo Pouce », sur le modèle de la commune de Biot.

#### 4.3.4 Propositions d'actions spécifiques à Théoule-sur-Mer

Lors de la 3<sup>ème</sup> enquête digitale dur Théoule, 15 participants ont considéré utile le projet de LGV pour permettre de **densifier l'offre TER** dans les gares intermédiaires de la ligne ferroviaire existante. 14 personnes ont également souhaité qu'il soit demandé à la Région d'augmenter la desserte TER sur l'Ouest 06.

Pour inciter à utiliser les transports en commun, une dizaine de participants ont **demandé l'optimisation des liaisons avec l'Estérel**, 8 participants la **mise en œuvre de transport à la demande** ou de navettes pour desservir la gare du Trayas et 10 autres la **sécurisation des arrêts de bus les plus dangereux**.

## 5 Axes et suites du plan de mobilité

### 5.1 Les axes envisagés pour le Plan de Mobilités

Les études réalisées et les enseignements de la concertation ont conduit la CACPL à organiser les actions de son prochain Plan de Mobilité autour des 3 axes suivants :



#### 5.1.1 Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Afin de répondre aux attentes de mobilité courte au sein des communes et à l'échelle intercommunale, la CACPL souhaite, entre autres, poursuivre son travail avec les objectifs suivants :

- Améliorer les interconnexions et réduire les coupures de territoire, notamment à l'échelle intercommunale ;
- Renforcer les déplacements sécurisés et continus pour les cyclistes, piétons et usagers des transports en communs ;
- Améliorer et renforcer le partage de l'espace public entre les usagers de différents modes de déplacements.

#### 5.1.2 Un territoire connecté et décarboné : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Afin de développer une mobilité plus durable, la CACPL souhaite profiter des nouvelles technologies et prévoit de :

- Améliorer en continu l'information en temps réel (pour les trajets en bus, parcours en vélos, sur la disponibilité et réservation en parkings relais, ...)
- Poursuivre la réflexion et les actions de logistique urbaine pour fluidifier les déplacements ;
- Décarboner la flotte de transports en communs, notamment par le recours à de nouvelles énergies comme l'hydrogène.

### 5.1.3 Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Afin de renforcer l'attractivité du territoire, la CACPL souhaite améliorer l'accessibilité de son territoire et des territoires voisins en :

- Poursuivant le développement des transports collectifs et des interconnexions au sein de l'agglomération ;
- Développant le maillage avec les territoires voisins de l'Agglomération (pôles d'échanges, réseau de transport, ...).

## 5.2 Les prochaines étapes

Le présent bilan de concertation est mis à disposition du public et sera annexé au dossier d'enquête publique, préalable à l'approbation définitive du Plan de Mobilité.

Au cours de l'année 2021, l'élaboration du Plan de Mobilité, articulé autour des 3 axes présentés, se poursuivra en vue d'une approbation en mars 2022.

## 6 Sommaire des annexes

---

Les annexes sont classées suivant le processus de concertation mené :

- Pour chaque séquence d'ateliers, vous retrouverez :
  - Un exemple de support utilisé sur l'une des communes
  - Les synthèses des rencontres pour chaque commune
  - L'analyse de l'enquête digitale menée après la réalisation d'une série d'ateliers.

1. Ateliers n°1 et Enquête digitale n°1.....	P.3
1.1. Support atelier n°1.....	P.4
1.2. Synthèse Atelier n°1 – Cannes.....	P.16
1.3. Synthèse Atelier n°1 – Mandelieu-La-Napoule.....	P.50
1.4. Synthèse Atelier n°1 – Mougins.....	P.61
1.5. Synthèse Atelier n°1 – Théoule-sur-Mer.....	P.72
1.6. Analyse – Enquête digitale n°1.....	P.79
2. Ateliers n°2 et Enquête digitale n°2.....	P.101
2.1. Support atelier n°2.....	P.102
2.2. Synthèse Atelier n°2 – Cannes.....	P.125
2.3. Synthèse Atelier n°2 – Mandelieu-La-Napoule.....	P.137
2.4. Synthèse Atelier n°2 – Mougins.....	P.149
2.5. Synthèse Atelier n°2 – Théoule-sur-Mer.....	P.159
2.6. Analyse – Enquête digitale n°2.....	P.166
3. Ateliers n°3 et Enquête digitale n°3.....	P.177
3.1. Support atelier n°3.....	P.178
3.2. Synthèse Atelier n°3 – Cannes.....	P.193
3.3. Synthèse Atelier n°3 – Mandelieu-La-Napoule.....	P.214
3.4. Synthèse Atelier n°3 – Mougins.....	P.228
3.5. Synthèse Atelier n°3 – Théoule-sur-Mer.....	P.241
3.6. Analyse – Enquête digitale n°3.....	P.250
4. Support et synthèse de la réunion publique de restitution du 3 juin.....	P.265
4.1. Support Réunion publique.....	P.266
4.2. Synthèse Réunion publique.....	P.306



# PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

## ANNEXES

Ateliers n°1 sur chacune des communes

Enquête digitale n°1



CANNES  
PAYS DE  
LÉRINS

CANNES • MOUGINS • MANDELIEU • LE CANNET • THÉOULE-SUR-MER



# PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

**Etat des lieux partagé  
Cannes**

**Mobilisons-nous  
pour la mobilité !**

# PRÉSENTATION DES ANIMATEURS ET INTERVENANTS

## ANIMATION / FACILITATION *NICAYA CONSEIL*

- Laurence Gontard
- Blandine Périchon
- Pauline Sabouraud
- Adeline Pratlong



- ◆ Soutien logistique à contacter en cas de problème technique  
→ Jordan FLEURUS



Via le chat de ZOOM



Via téléphone : 07 62 66 06 06



## INTERVENANTS

### *CACPL*

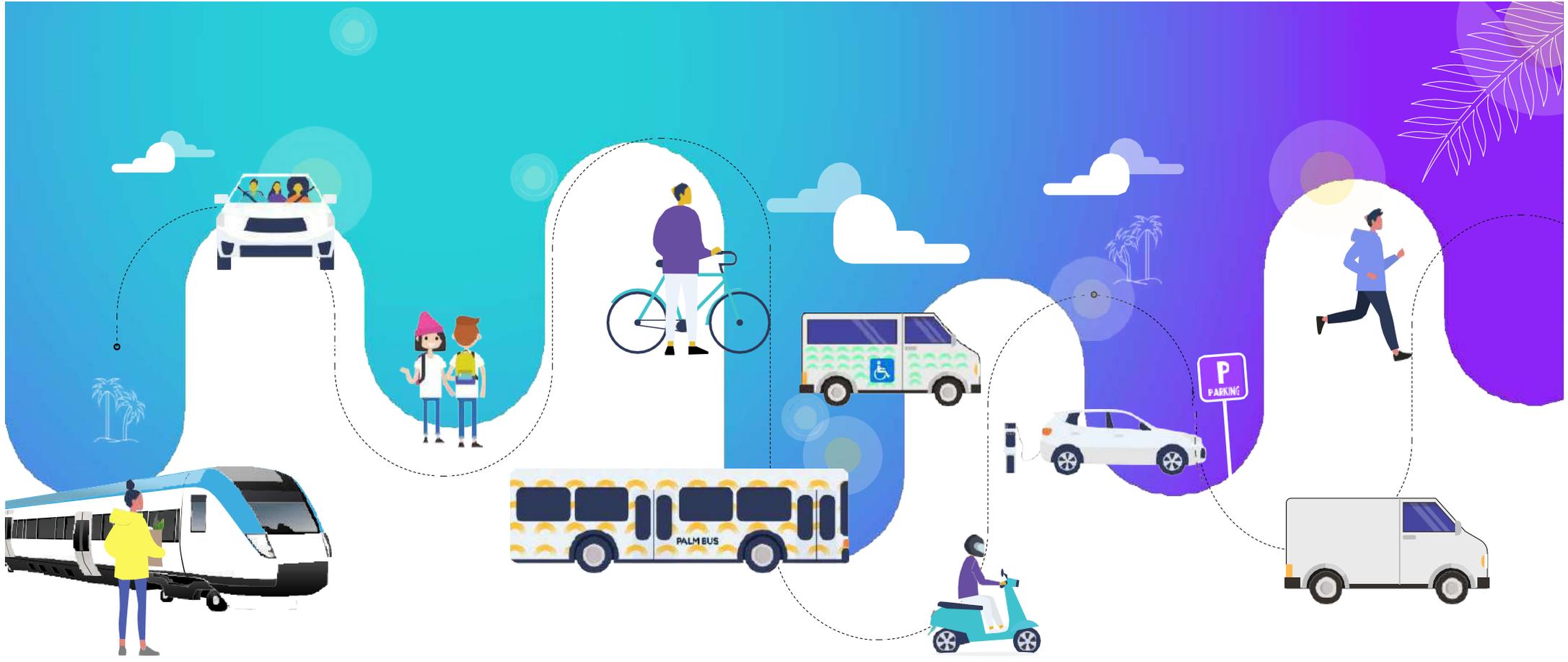
- Frédéric Marandon

### *INGEROP*

- Nathalie Perigault

# DÉROULEMENT DE L'ATELIER

HEURE	DÉROULÉ	DURÉE
18h00 – 18h15	<ul style="list-style-type: none"><li>• Programme et règles de travail</li></ul>	<b>15'</b>
18h15 – 18h25	<ul style="list-style-type: none"><li>• Démarche de participation à l'élaboration du Plan de Mobilités</li></ul>	<b>10'</b>
18h25 – 19h00	<ul style="list-style-type: none"><li>• Le territoire Cannois et ses mobilités</li></ul>	<b>35'</b>
19h00 – 19h50	<ul style="list-style-type: none"><li>• Travail en sous-groupes</li></ul>	<b>50'</b>
19h50 – 20h20	<ul style="list-style-type: none"><li>• Partage des productions et priorisation</li></ul>	<b>30'</b>
20h20 – 20h30	<ul style="list-style-type: none"><li>• Clôture de l'atelier n°1 et suites</li></ul>	<b>10'</b>



# 1. DÉMARCHE DE PARTICIPATION DES HABITANTS À L'ÉLABORATION DU PDM

# LE PROJET

- **La Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins est Autorité Organisatrice des Mobilités**
- **Elle a engagé l'élaboration de son Plan De Mobilité pour définir la stratégie intercommunale d'organisation de la mobilité à l'horizon 2030**
- **Elle a souhaité que ce PDM fasse l'objet d'une véritable démarche partenariale**
  - **Associer à son élaboration les communes, les partenaires institutionnels, les habitants et acteurs socio-économiques**
  - **Construire un projet cohérent, au service des habitants et du tissu entrepreneurial local**

# LA DÉMARCHE

## Objectif

- Définir, au sein de chaque commune, des plans communaux de mobilité
- Conjuguer ces plans communaux pour aboutir à un PDM CACPL cohérent et efficace
- Partager le projet de PDM global avec tous les acteurs du territoire dans le cadre d'une « concertation publique »

## Démarche communale en 3 ateliers participatifs dans chaque commune pour élaborer les plans communaux de mobilité

- Série 1 : 1 atelier « état des lieux partagé »
- Série 2 : 1 atelier « Orientations partagées d'amélioration des déplacements »
- Série 3 : 1 atelier « Proposition d'actions pour un projet communal de mobilité »

# LE CALENDRIER À CANNES

## ÉTAPE 1

Atelier de travail participatif n°1 :

Etablissement d'une connaissance partagée de la situation des déplacements

15 décembre  
à 18h00

## ÉTAPE 2

Atelier de travail participatif n°2

Co-construction d'orientations partagées d'amélioration des déplacements

19 janvier  
à 18h30

## ÉTAPE 3

Atelier de travail participatif n°3

Propositions d'actions pour un projet communal / intercommunal de mobilité

9 mars  
à 18h30

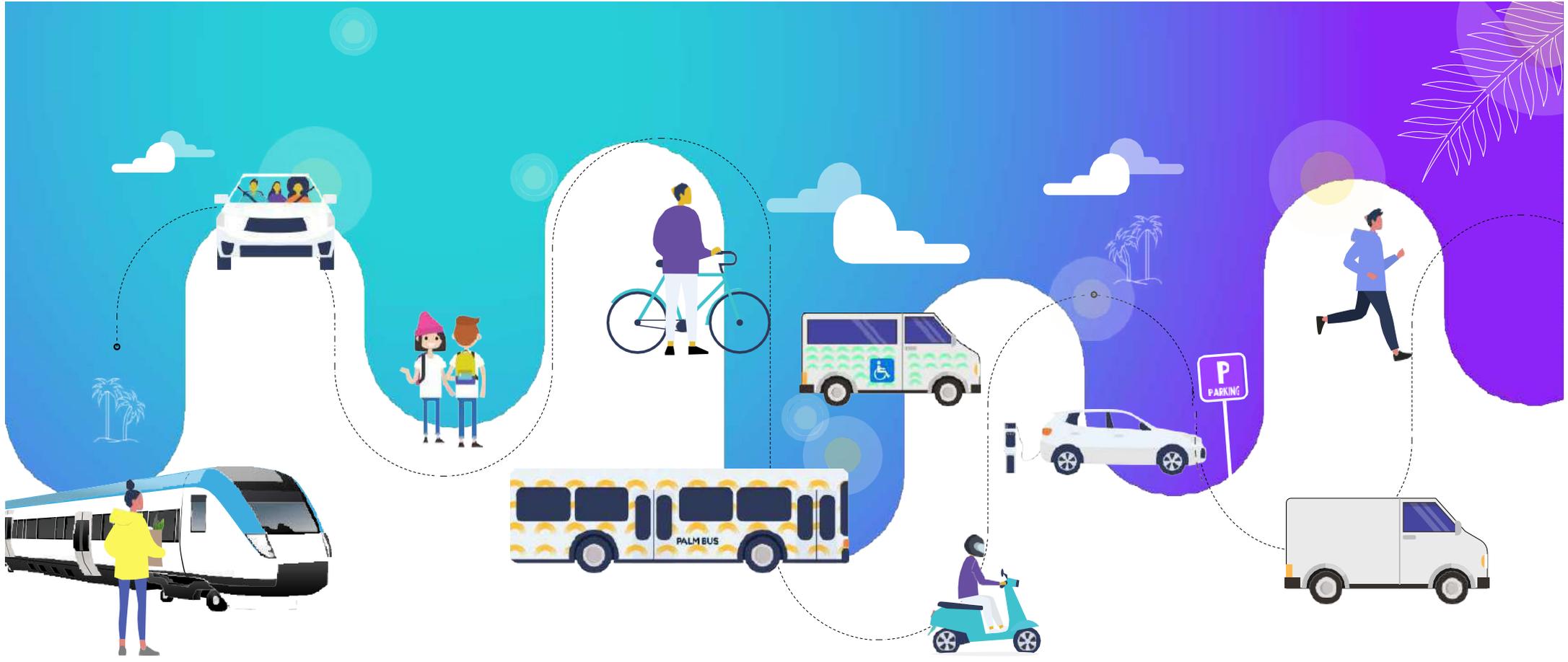
## ÉTAPE 4

Partage, en réunion publique, du projet de PDM de la CACPL, élaboré à l'issue des ateliers

Courant 2021

# LES OBJECTIFS DE L'ATELIER N°1

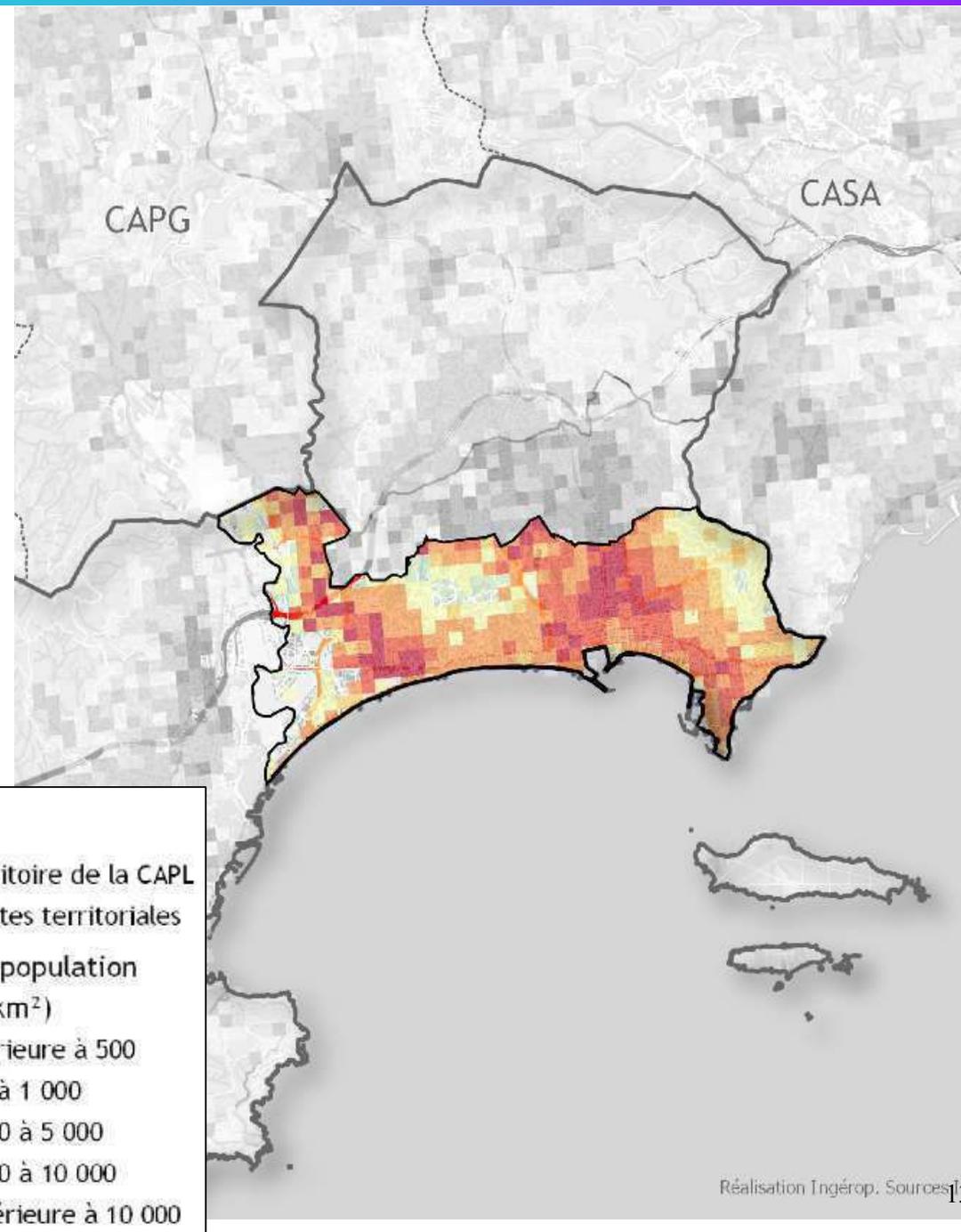
- **Etablir une connaissance partagée de la situation des déplacements à l'échelle de la ville de Cannes**
- **En évaluer les points forts et les points faibles**
- **Identifier les opportunités pour améliorer les déplacements ou les menaces susceptibles d'aggraver les difficultés**



## 2. DONNÉES SUR CANNES : POPULATION, ACTIVITÉS, MOBILITÉS, ...

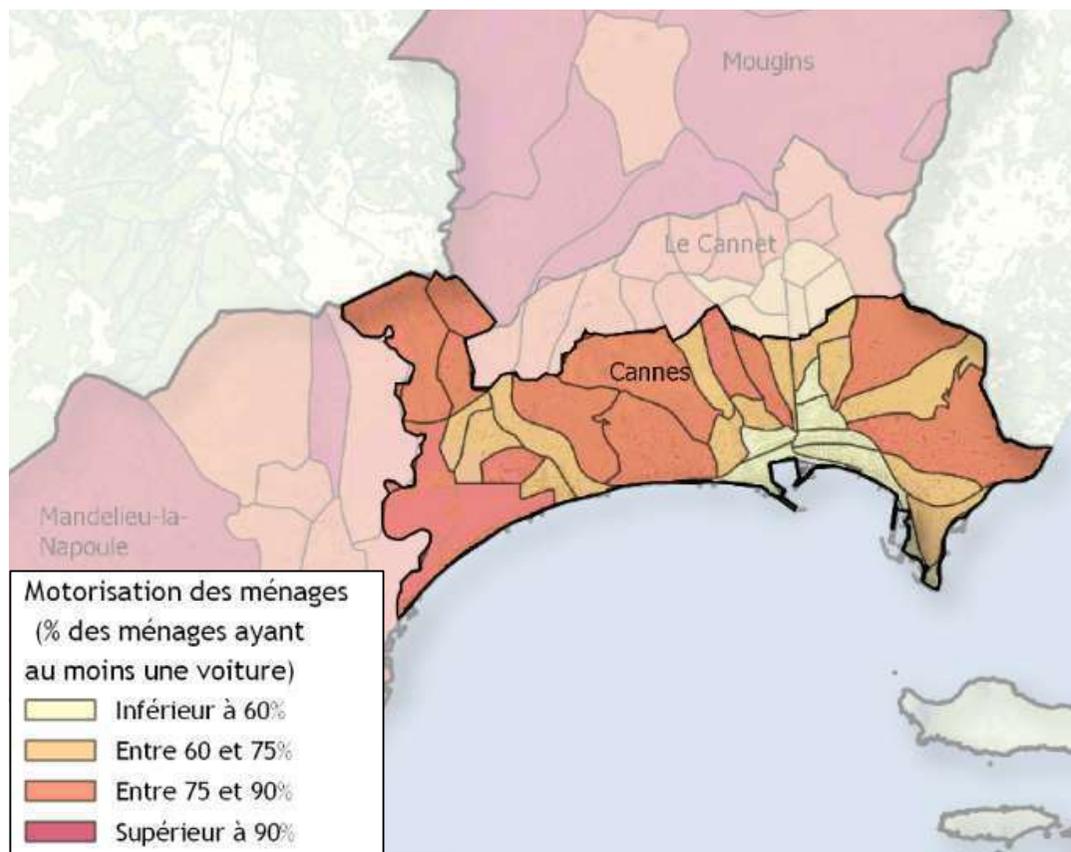
# LA POPULATION

- **74 152** habitants
- **47%** des habitants de la CACPL
- **4 329** habitants/km<sup>2</sup>
- Population en augmentation (**+0,43% / an**)
- Forte attractivité touristique et forte augmentation de la population en période estivale et événementielle

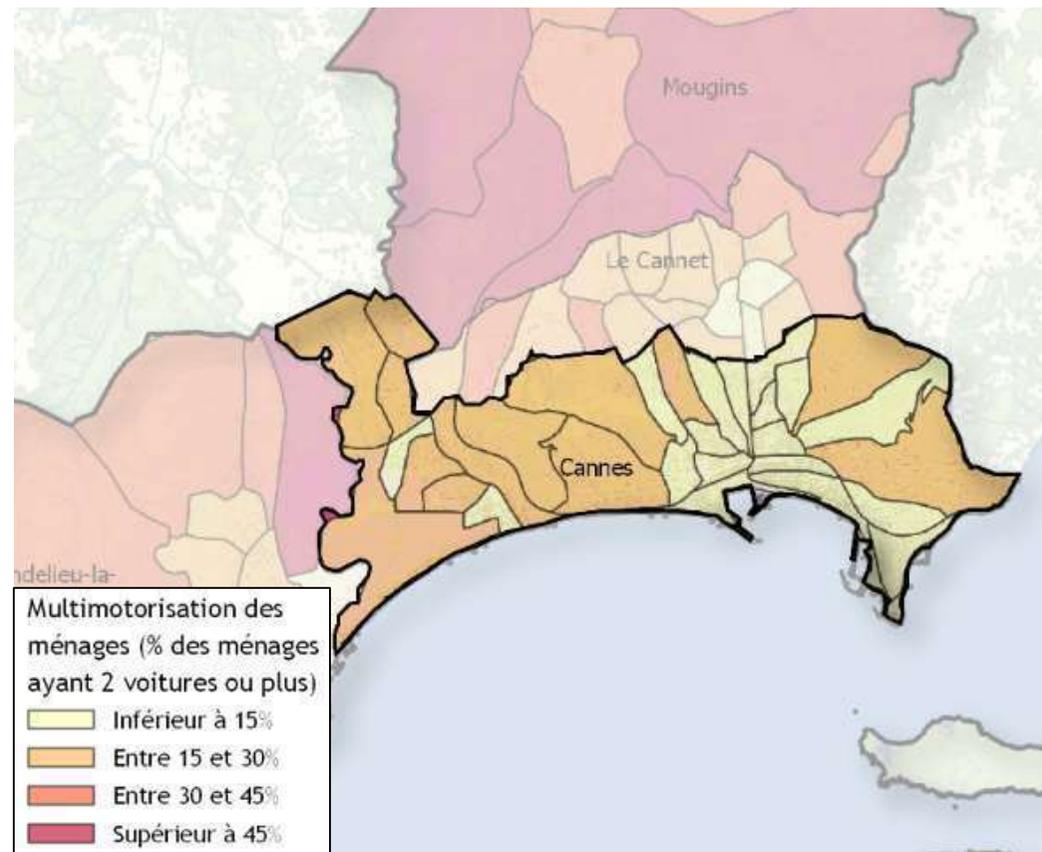


# LE TAUX DE MOTORISATION DES MÉNAGES

Taux de motorisation des ménages :  
**70,8%**



Taux de multi motorisation des ménages :  
**15,3%**

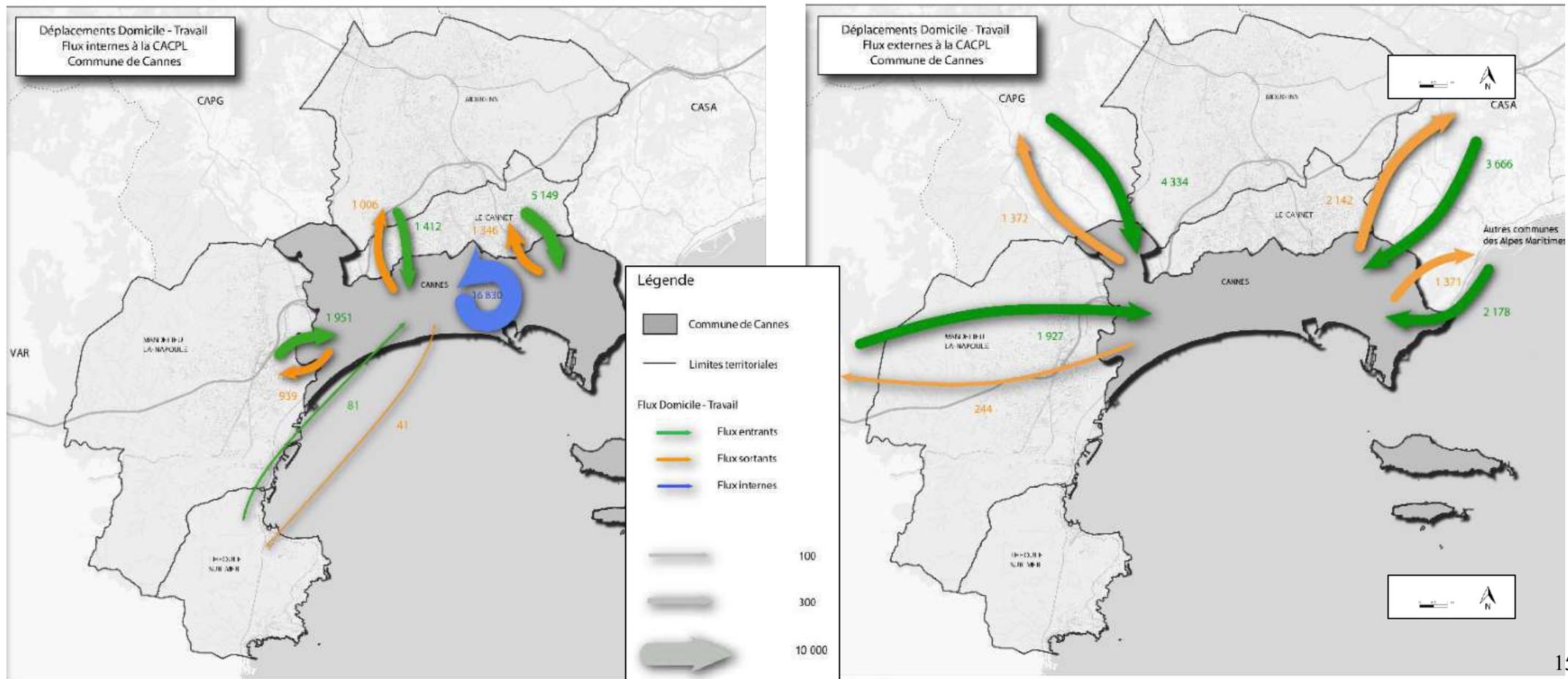


Taux plus faible que dans les autres communes de la CACPL mais relativement élevé par rapport à d'autres communes de taille similaire

# LES FLUX DOMICILE – TRAVAIL / ÉTUDES

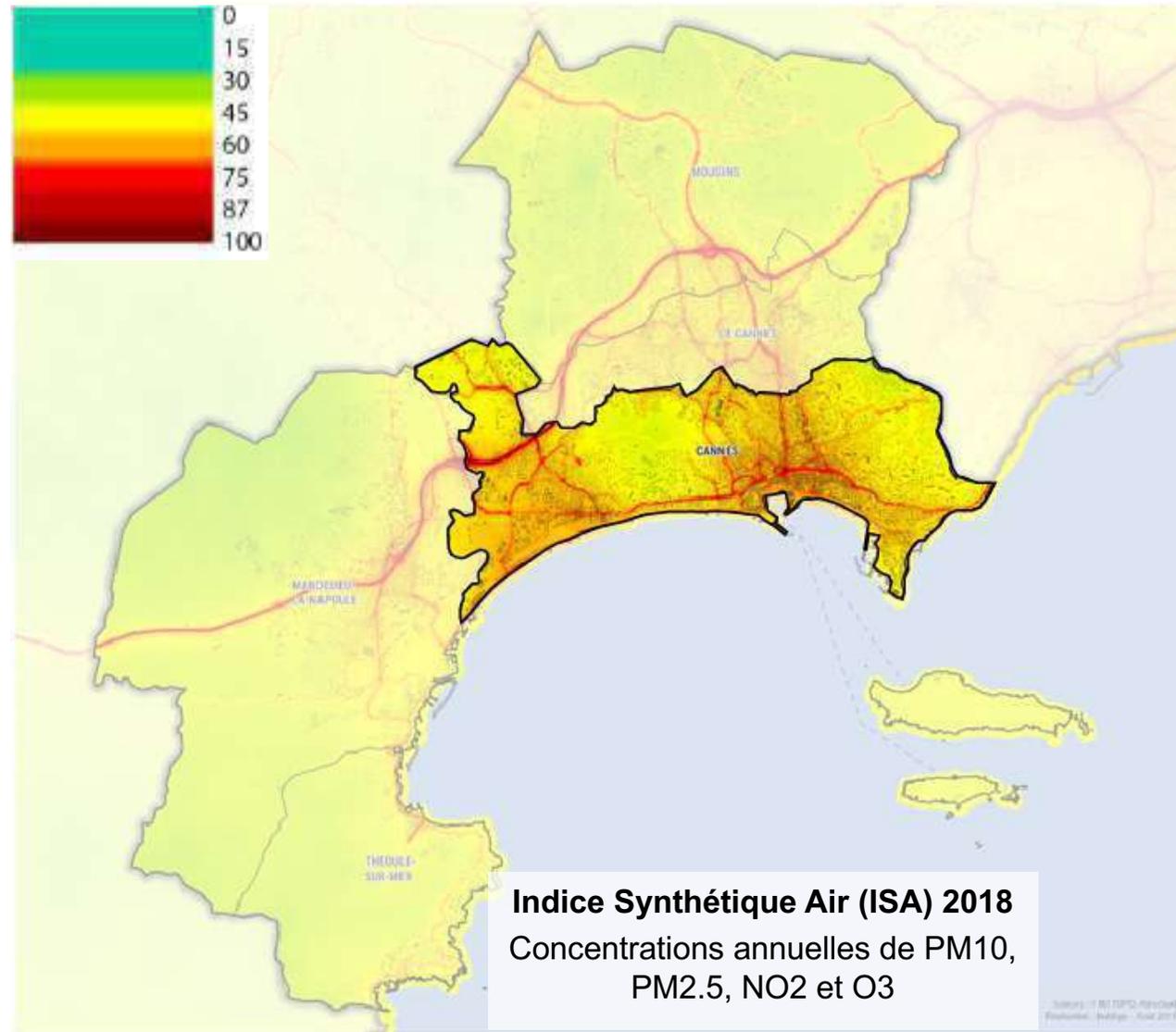
## Ville attractive et « réceptrice » de flux

- Indicateur de concentration de l'emploi : 1,48 emplois / actifs
- Nombreux lieux d'études secondaires



# QUALITÉ DE L'AIR

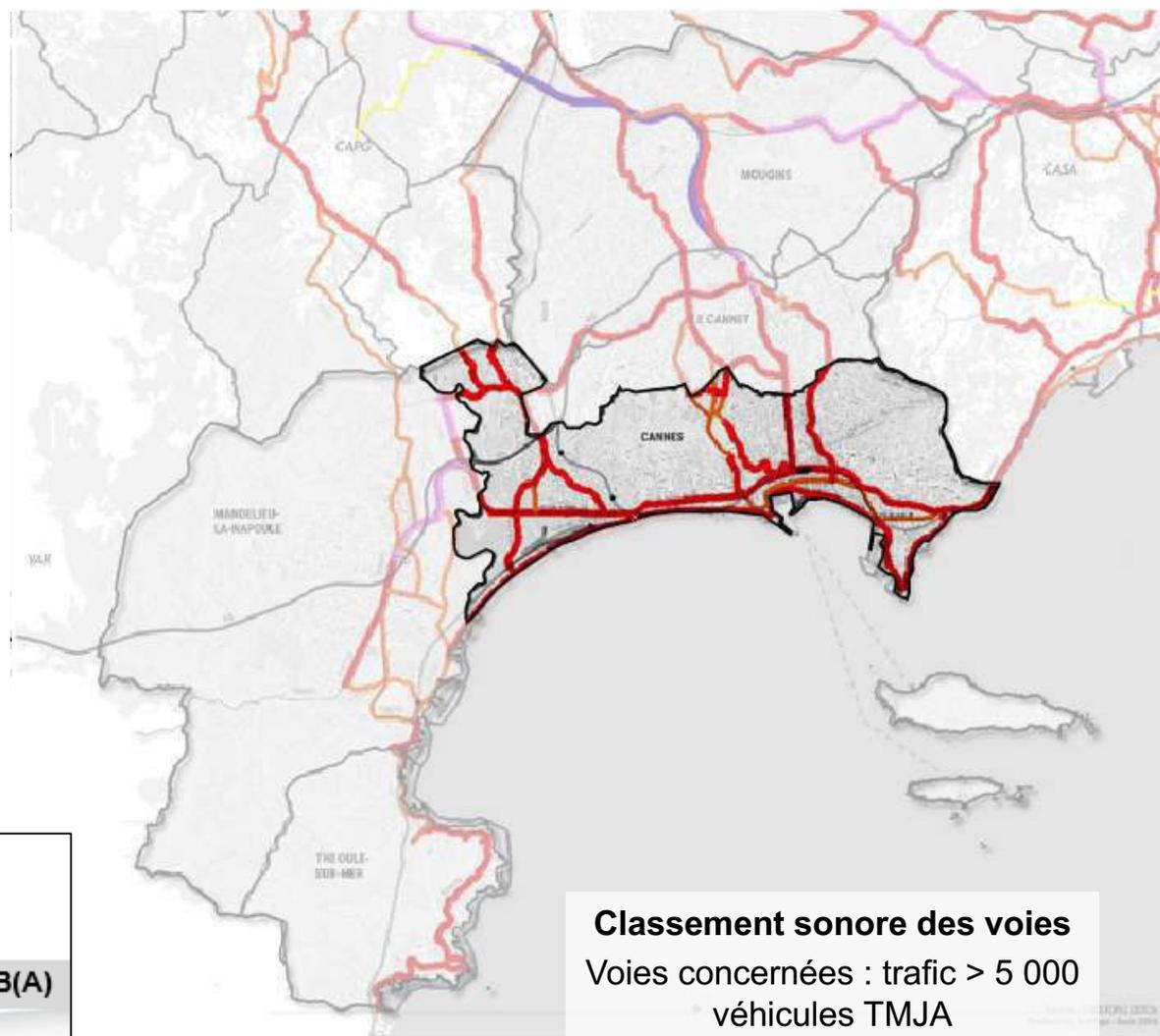
- **Le transport routier : principal émetteur des polluants atmosphériques : une pollution autour des axes principaux de la commune**
- **Une nette diminution de tous les polluants atmosphériques depuis 2007**



# NUISANCES SONORES

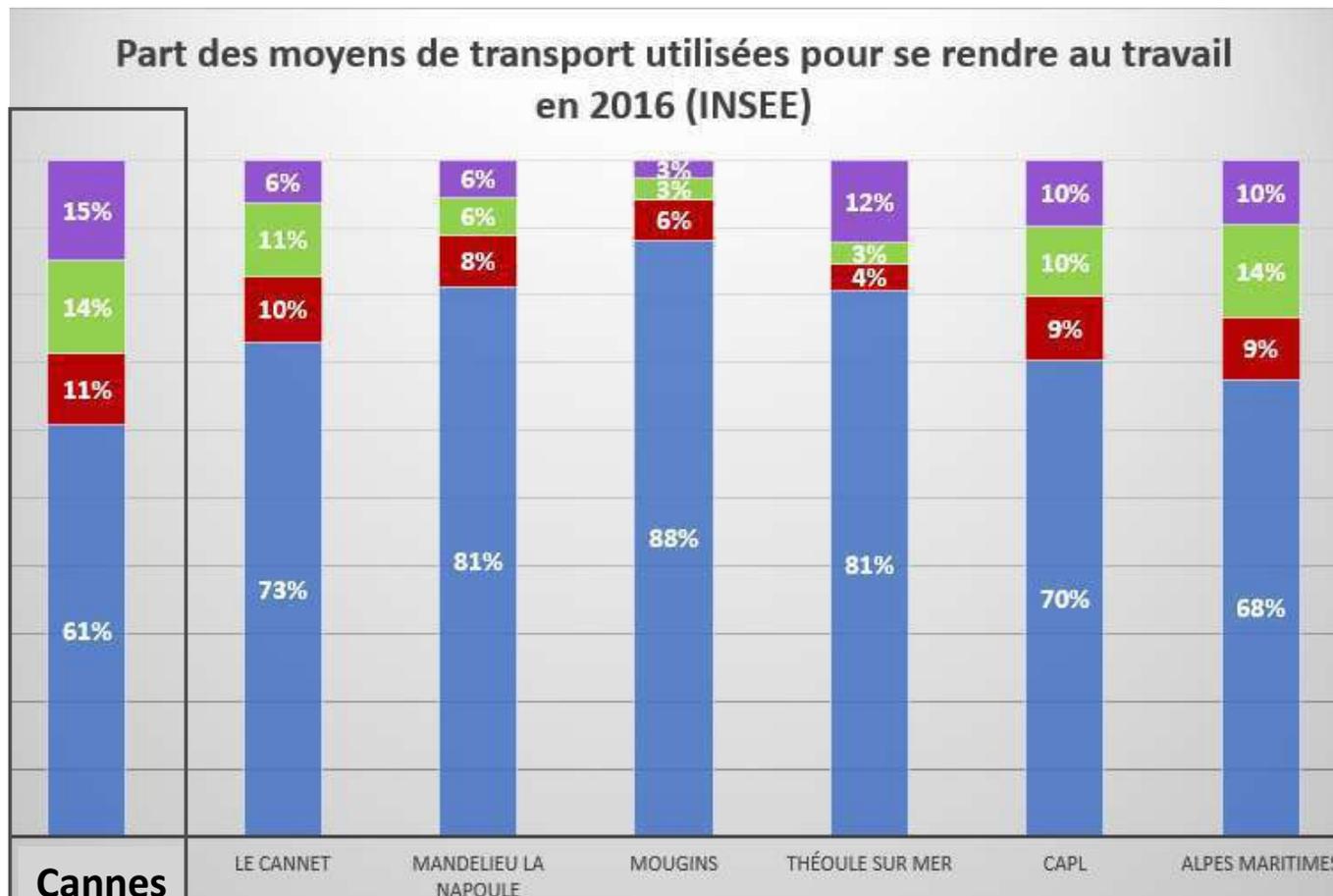
- Des nuisances sonores importantes sur certaines zones très urbaines
- A8 très porteuse de bruit
- **42 430** personnes exposées à des niveaux de bruits supérieurs à la limite réglementaire de 68 dB(A), soit 26% de la population de la CACPL

	Catégorie 1	$L > 81$	
	Catégorie 2	$76 < L \leq 81$	
	Catégorie 3	$70 < L \leq 76$	
	Catégorie 4	$65 < L \leq 70$	Limite réglementaire : 68 dB(A)
	Catégorie 5	$60 < L \leq 65$	



# MOYENS DE TRANSPORT POUR ALLER TRAVAILLER

- Prédominance des modes motorisés individuels : **72%** des actifs se déplacent en voiture individuelle ou 2 roues



- Marche à pied
- Transport en commun
- 2 roues
- Voiture - Camion - Fourgonnette

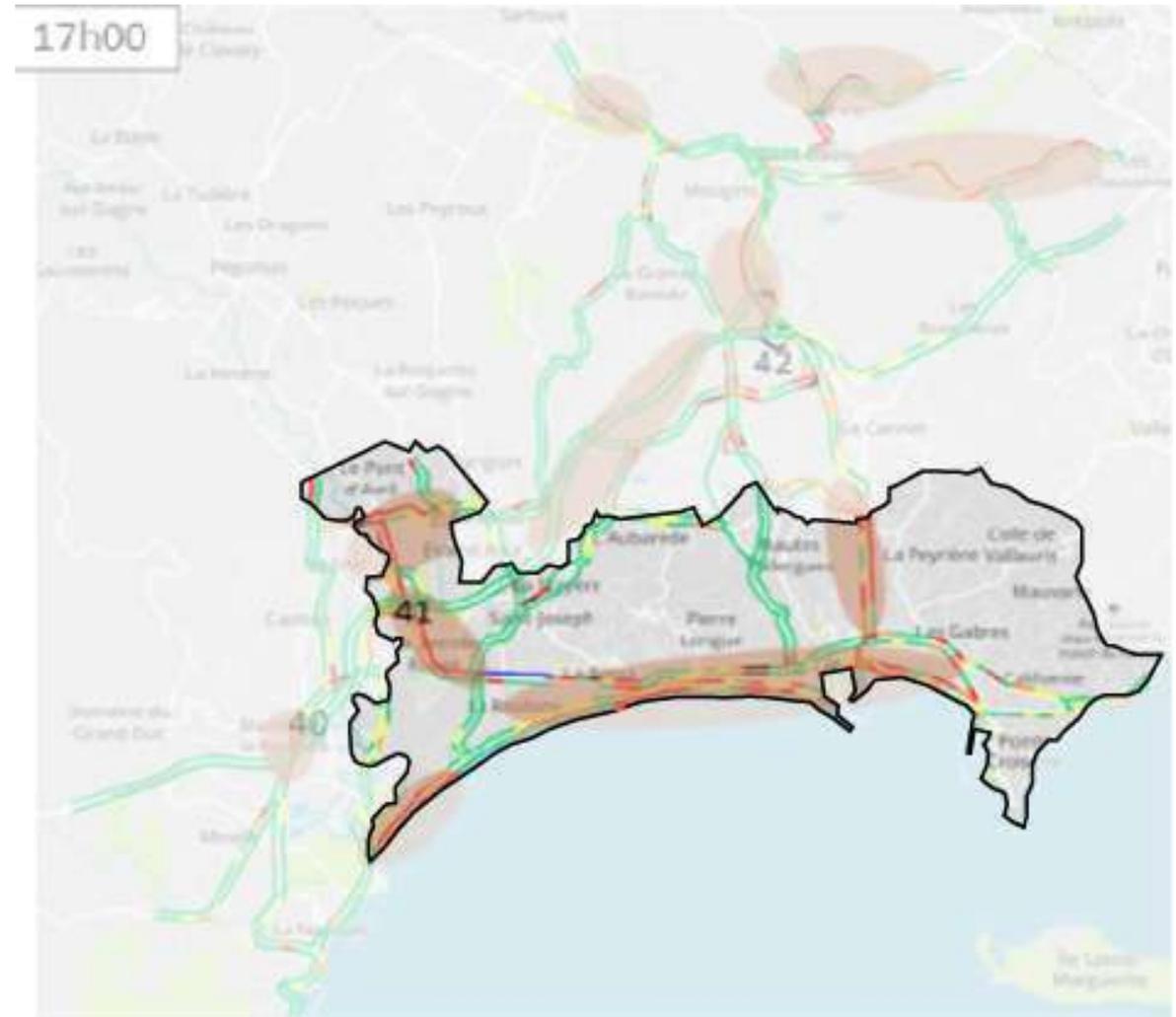
# MOYENS DE TRANSPORT POUR ALLER TRAVAILLER

- **13,5%** des actifs utilisent les transports en commun

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

# CIRCULATION AUTOMOBILE

- Un réseau routier très dense avec des contraintes géographiques importantes (littoral, collinaire...)
- Des saturations récurrentes sur le littoral et sur les axes principaux aux heures de pointe
  - Littoral sur le transit Est-Ouest
  - Axes Nord Sud, accès à l'A8



Etat du trafic : 13 Juin 2019



# CIRCULATION AUTOMOBILE

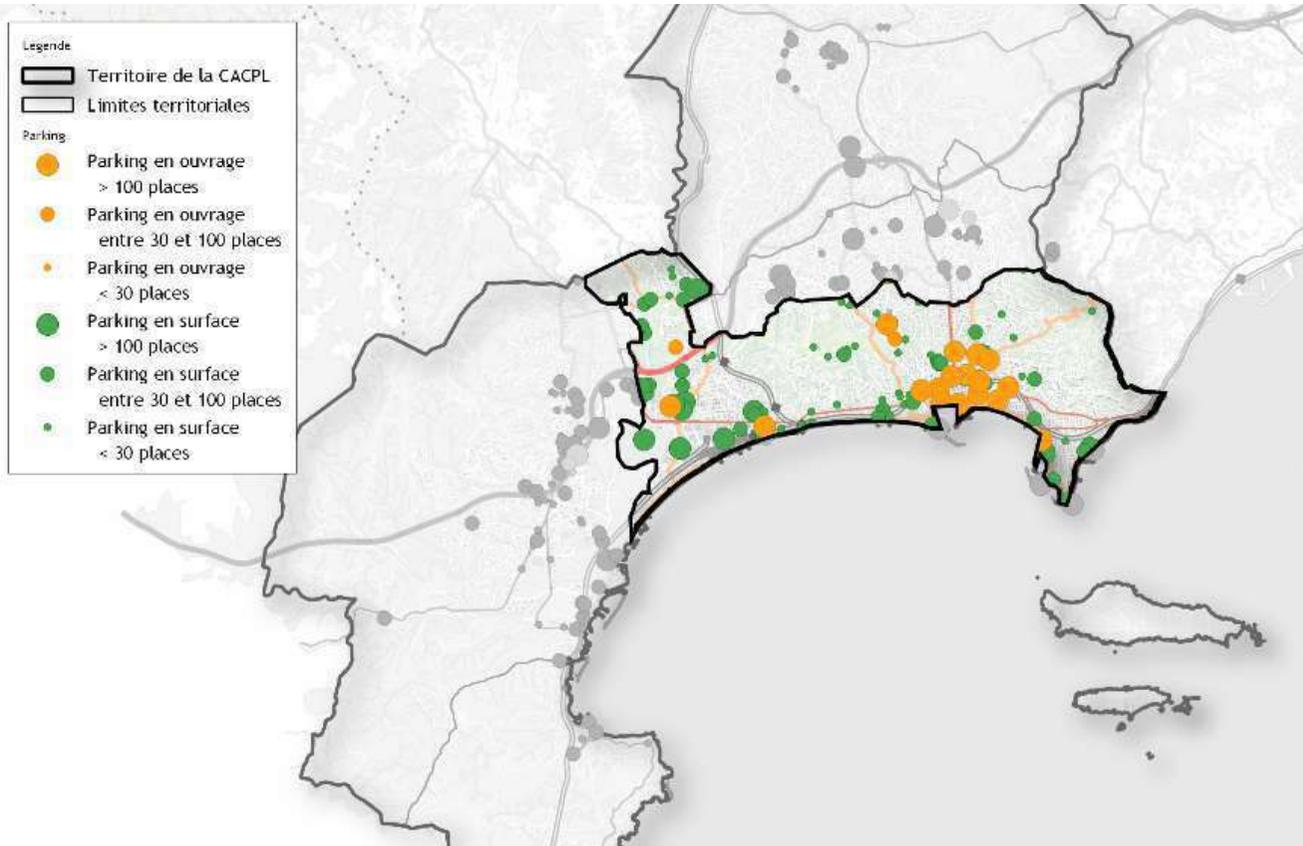
- Nombre d'accidents sans hospitalisation en augmentation
- Accidents entre modes motorisés en augmentation avec surreprésentation des deux roues



- Accidents mortels
- Accidents blessés hospitalisés
- Accidents blessés non hospitalisés
- Total accidents corporels

# STATIONNEMENT

- Plus de 28 000 places de stationnement



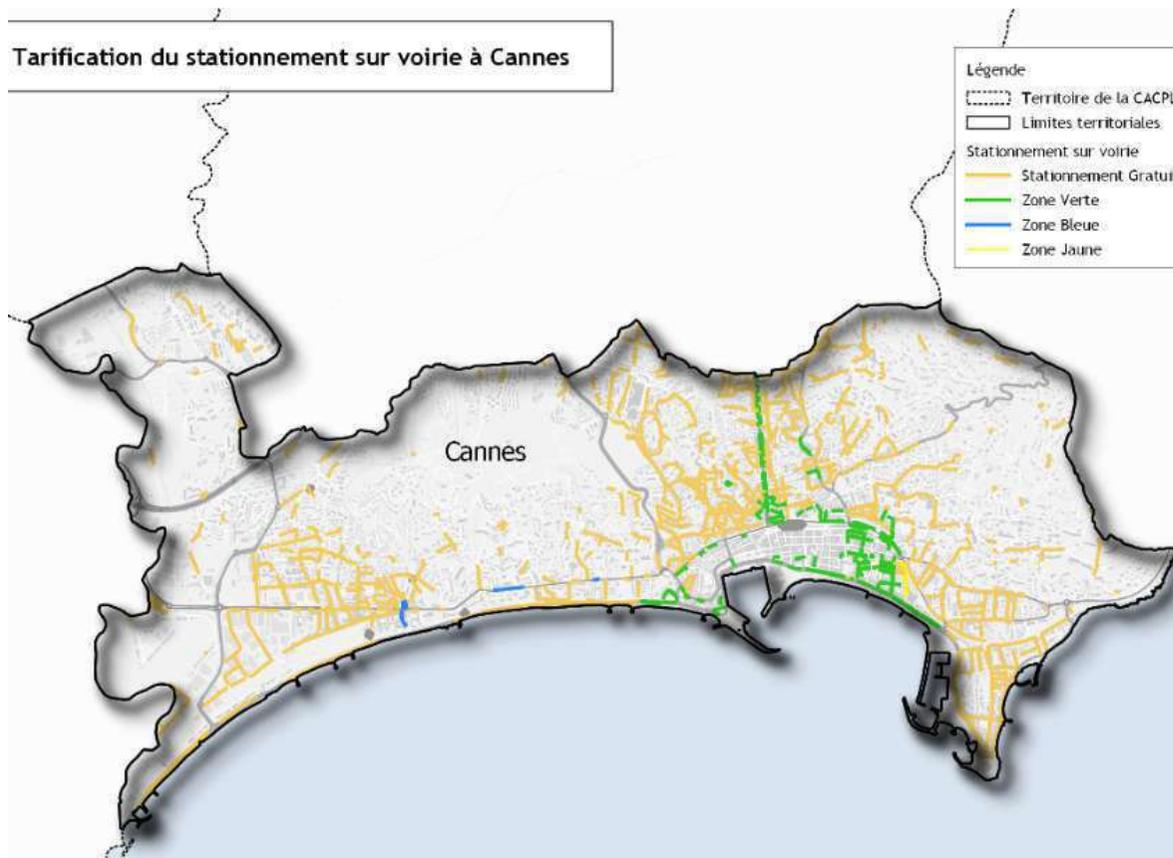
Offre connue	Cannes
En ouvrage	5 587
Sur aires de stationnement	6 809
Offre matérialisée sur voirie	15 660
Offre totale	28 056



- Fréquentation des parkings en ouvrage et sur voirie en hausse
- Problématique de stationnement des deux roues motorisés

# STATIONNEMENT

- Tarification attractive (2h gratuites une fois par semaine, dispositif weekend, forfait « evening and night party ») et dispositif de paiement Whoosh



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

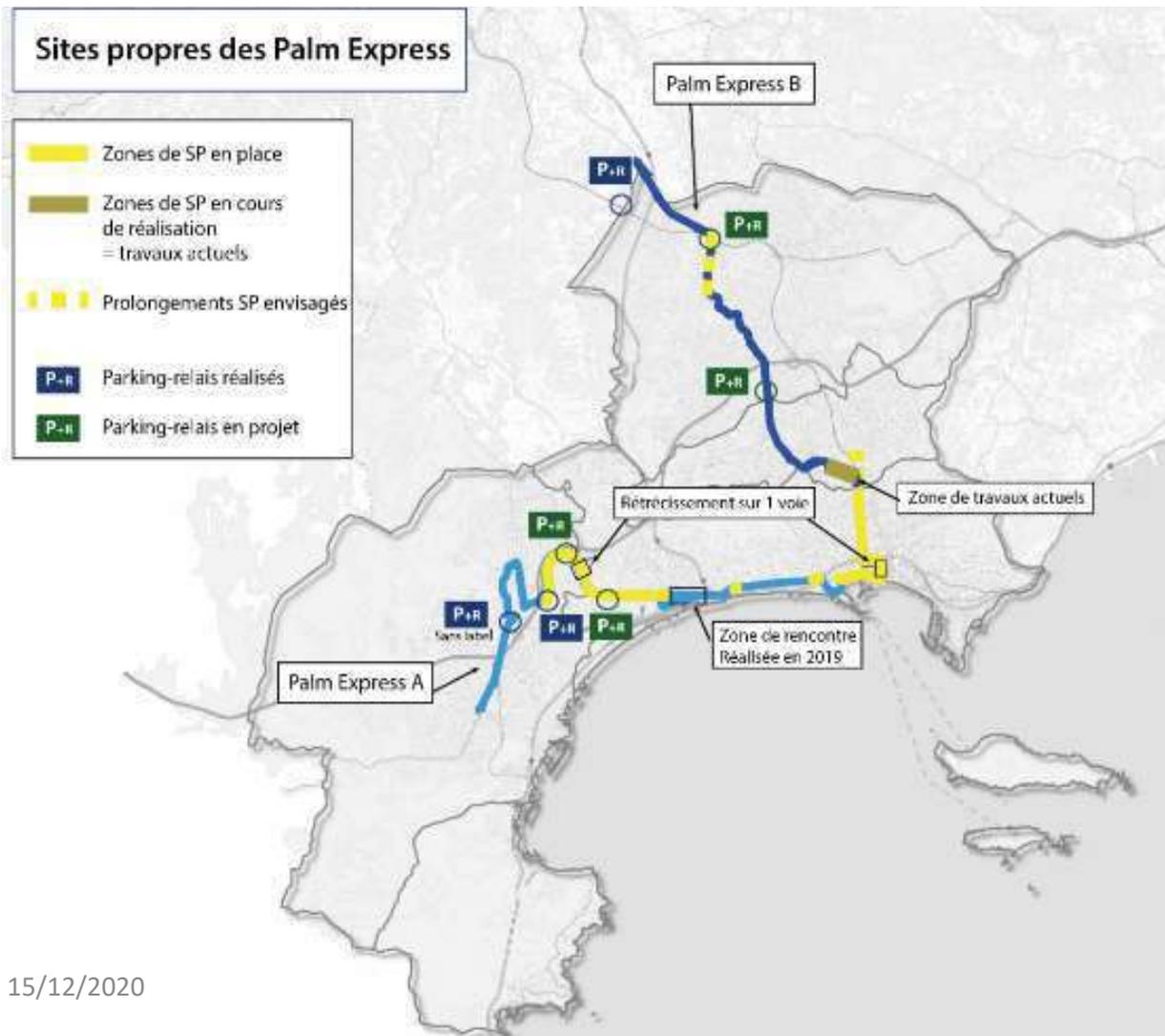
# TRANSPORTS COLLECTIFS – RÉSEAU PALM BUS

- Un réseau dynamique de **25 lignes** régulières
- **10,4 millions** de voyages en 2018
- Fréquentation en hausse : **+12%** entre 2014 et 2018
- Adaptabilité de l'offre en période estivale et lors d'événements (navettes, soirées)
- **13,5%** des actifs utilisent les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail (INSEE 2016)



# TRANSPORTS COLLECTIFS – RÉSEAU PALM BUS

- 2 lignes avec des parties d'itinéraires en Site Propre (Palm Express A et B)  
Fréquences : 12min et 15min
- Palm Express et P+R : des aménagements récents et à venir



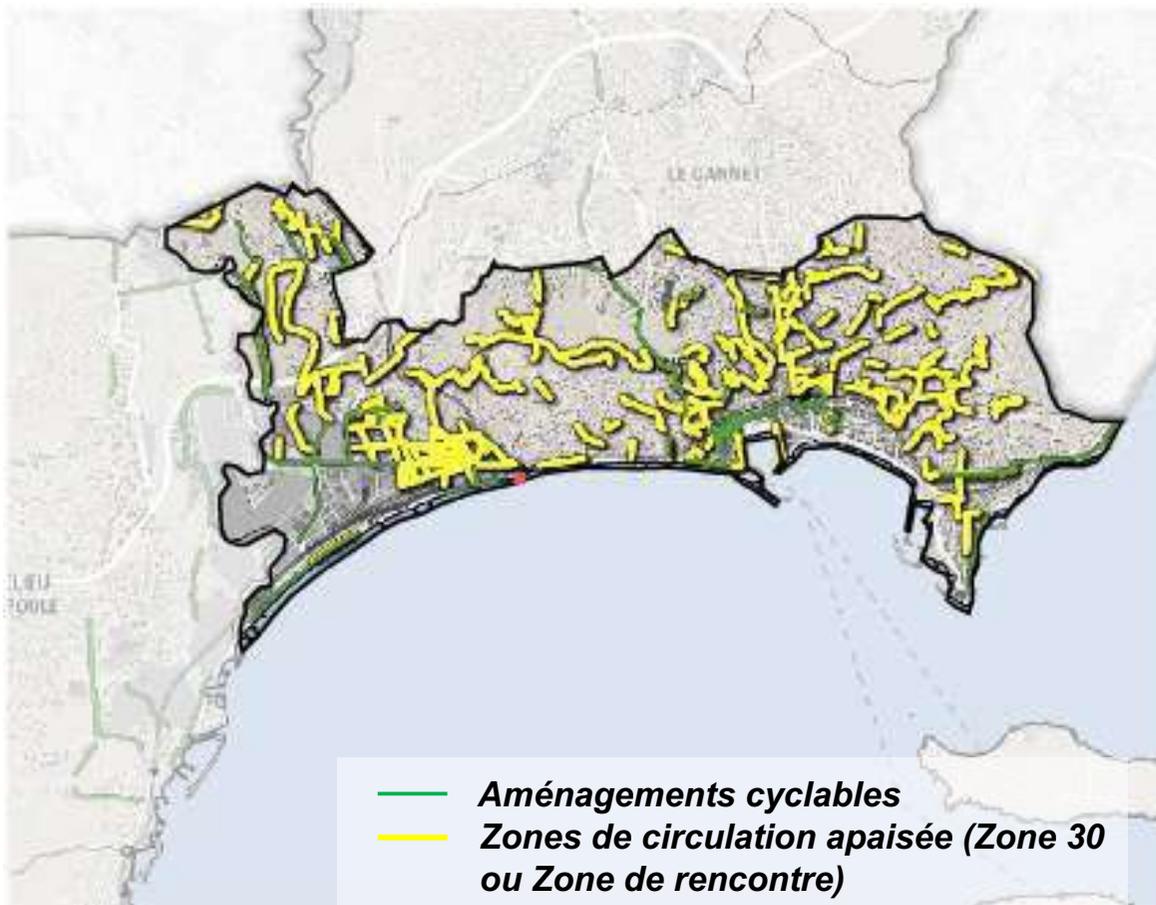
# TRANSPORTS COLLECTIFS – RÉSEAU ZOU

- Quelques lignes de **Transport interurbain**
- **Transport ferroviaire : TER et TGV**
- **Carte ZOU**
- **Tarifcation intégrée**
  
- **13,5% des actifs utilisent les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail**



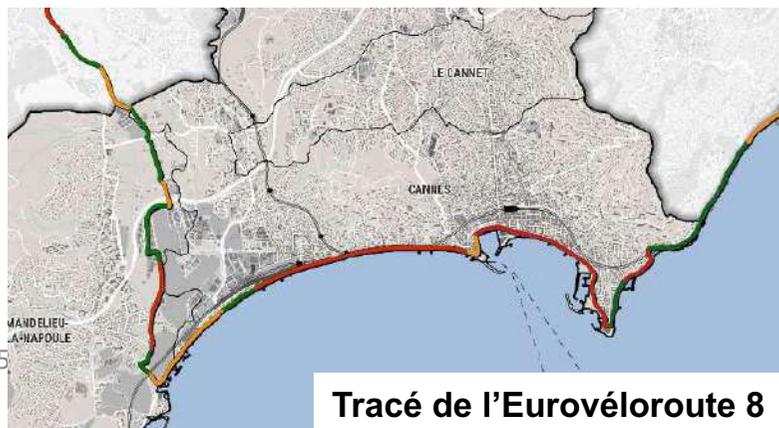
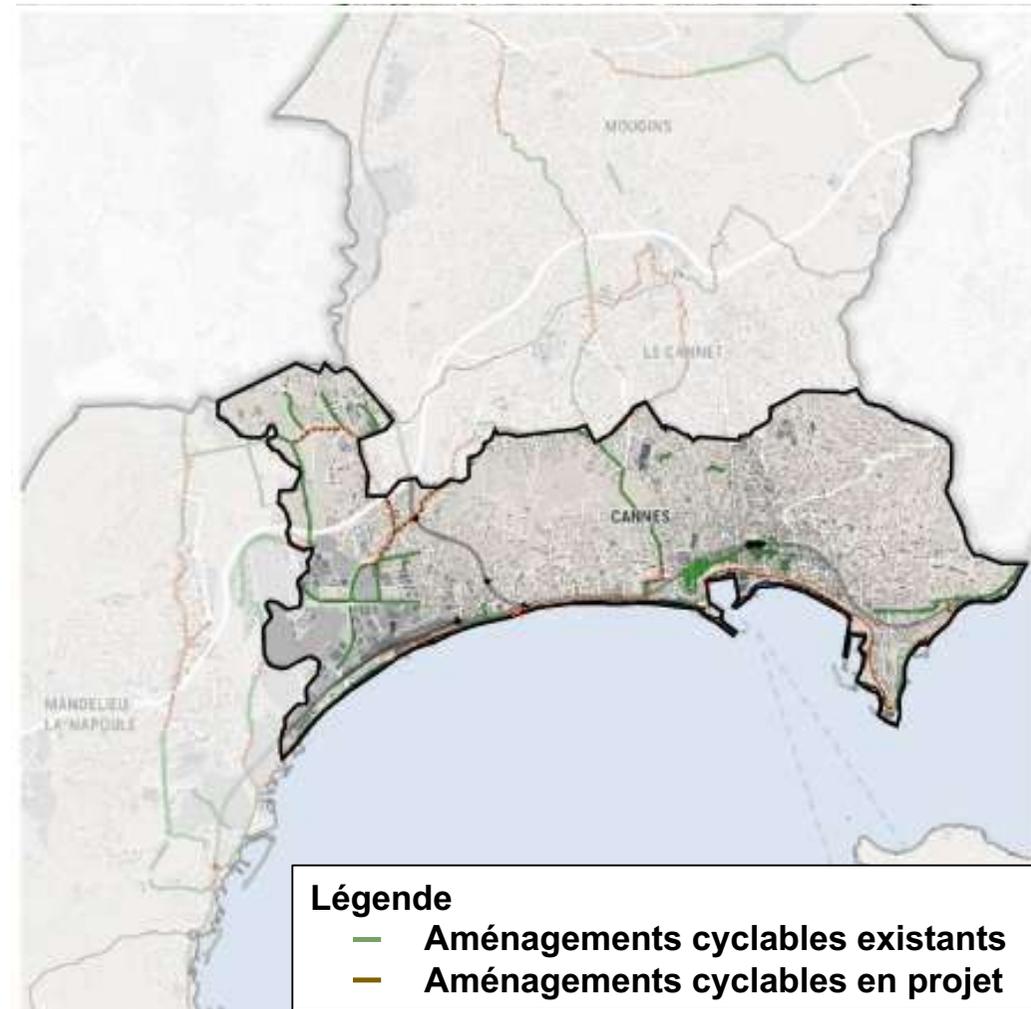
# MODES ACTIFS – MARCHÉ À PIEDS

- **33%** des déplacements tous motifs se font à pied
- **- 15%** pour les déplacements domicile-travail
- Relief = contrainte forte hors du centre ville



# MODES ACTIFS – VÉLO

- **1%** d'utilisation du vélo (2009)
- Hausse des usages constatée visuellement
- Environ **40 km** d'aménagements cyclables
- Discontinuité dans les aménagements cyclables existants
- Actions pour le développement du vélo : adaptation des aménagements, projet d'offre VLS et location longue durée, convention avec l'association *Choisir le vélo*
- Eurovéloroute n°8 : continuité sur Cannes sur le littoral notamment



Tracé de l'Eurovéloroute 8



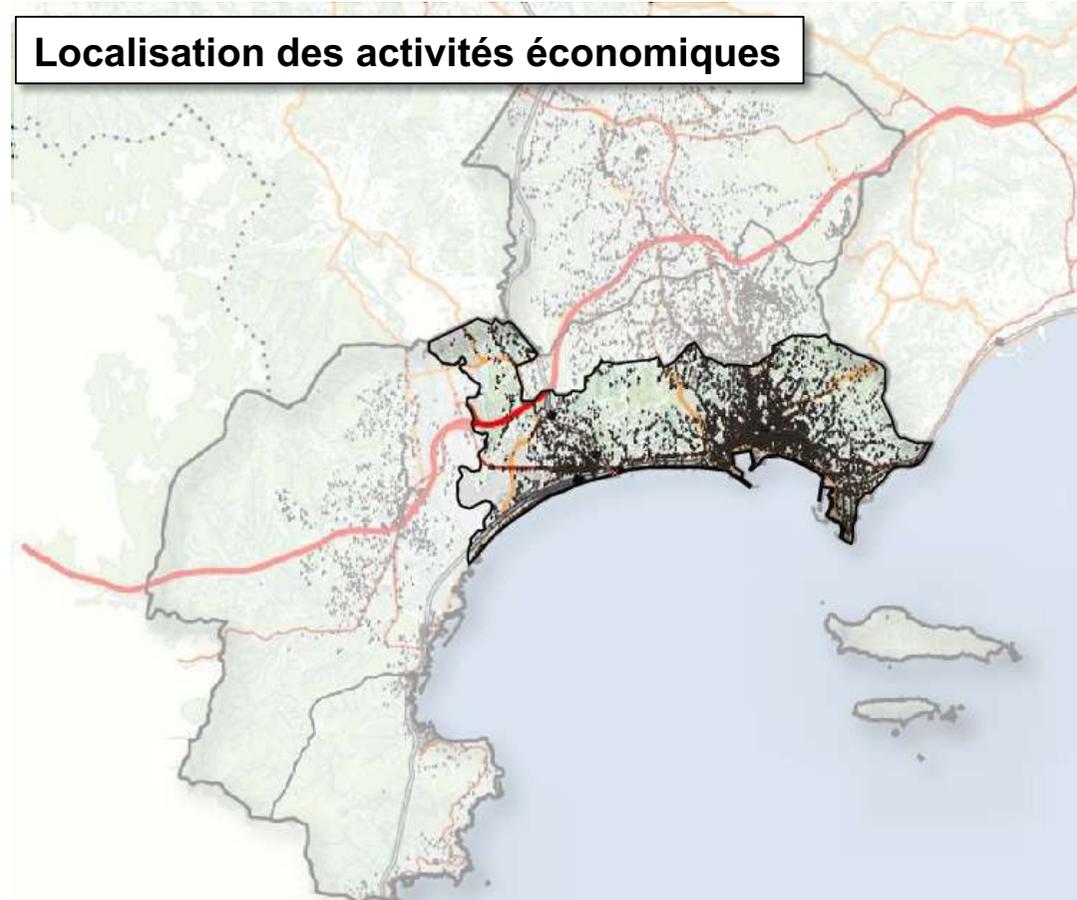
# MOBILITES ALTERNATIVES

- Covoiturage
- Compagnon de mobilité
- Electromobilité (réseau Wiiiz) : 10 stations
- Voiture autonome partagée
- Autopartage : Koolicar (location de voitures entre particuliers)



# LOGISTIQUE URBAINE

- 7 400 véhicules de livraison par jour
- 25 600 établissements actifs, dont 31% localisés en hypercentre
- 41 000 mouvements soit 150 000 km parcourus dans la commune par semaine
  - Commerces (42%)
  - Artisanat-services (21%)
- 349 espaces de livraison dont 102 en hypercentre
- Saisonnalité des flux

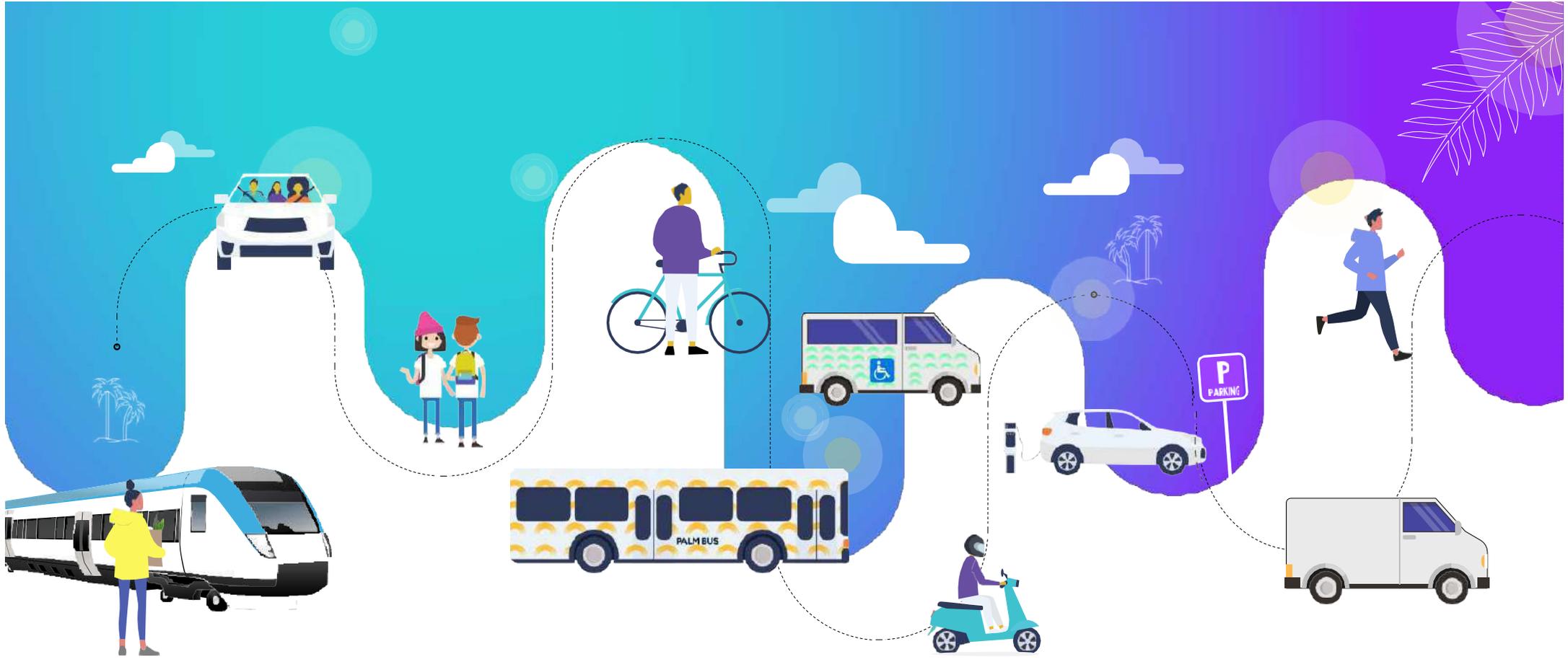


# LOGISTIQUE URBAINE

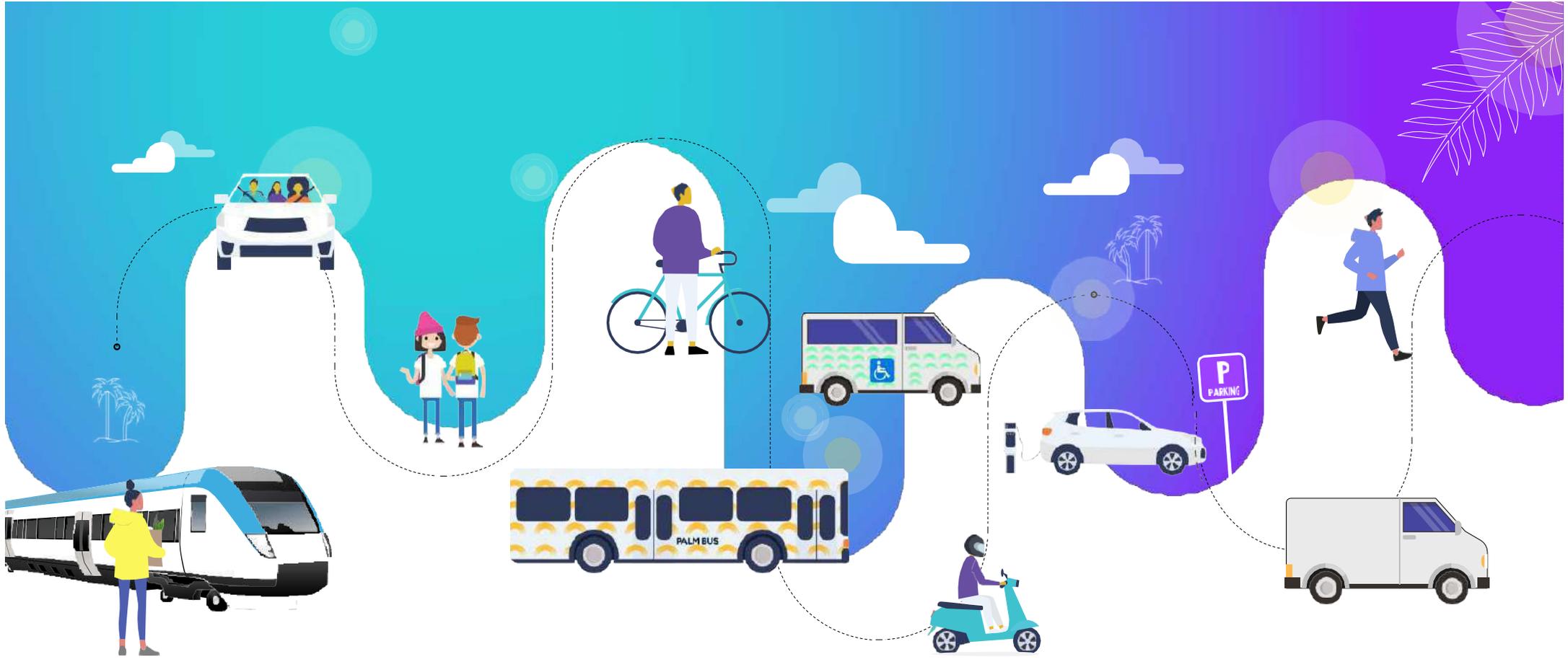
Les livraisons coexistent avec la circulation générale de Cannes :

- En hypercentre, où les commerces sont très nombreux (~2 340 heures par semaine en double file) et concentrés principalement sur 12 rues
  - Sur l'axe Nord-Sud et en provenance de l'Ouest
- Initiatives et expérimentations engagées, notamment la mise en place de 350 capteurs sur les places de livraison permettant de connaître l'occupation en temps réel





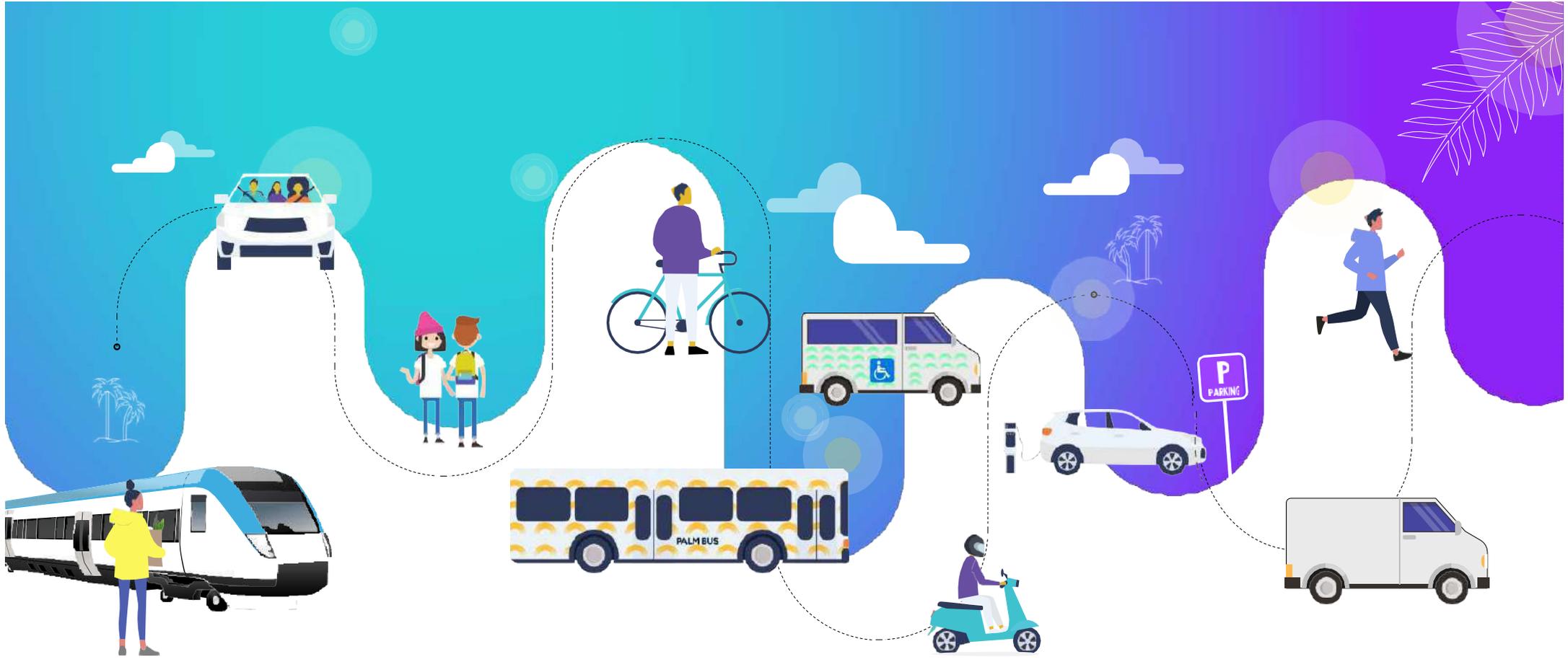
### 3. TRAVAIL EN SOUS-GROUPES



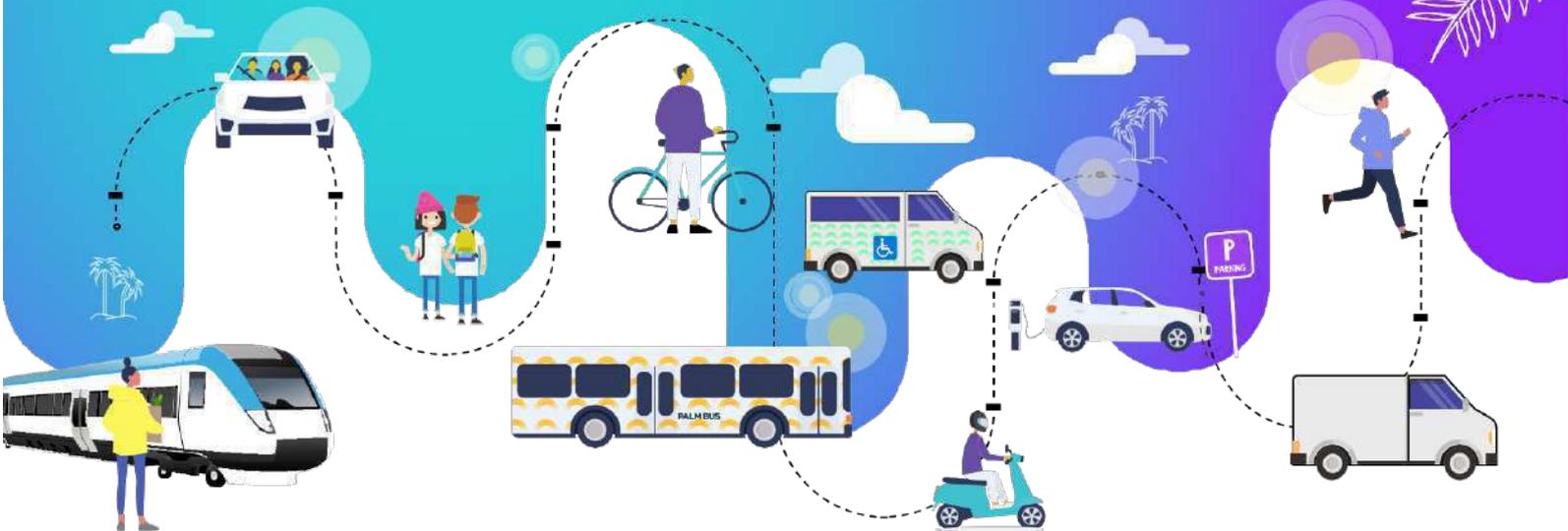
# 4. LES SUITES

# LES SUITES

Dates	Étapes
<b>Semaine prochaine</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Envoi de la synthèse des contributions d'atelier aux participants</li></ul>
<b>19 janvier 2021</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Atelier N°2 : orientations pour améliorer les déplacements</li></ul>
<b>9 mars 2021</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Atelier N°3 : propositions d'actions pour un projet communal /intercommunal de mobilité</li></ul>
<b>Courant 2021</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Réunion publique de partage du Plan de Mobilité</li></ul>



MERCI POUR VOTRE ATTENTION



# PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

Cannes

Atelier N°1 – État des lieux partagés

Note de Synthèse

15 décembre 2020



CANNES  
PAYS DE  
LÉRINS

# SOMMAIRE

1	DISPOSITIF DE CO-CONSTRUCTION DU PLAN DE MOBILITES.....	3
2	DEROULEMENT DE L'ATELIER N°1 : ETAT DES LIEUX PARTAGES .....	4
3	SYNTHESE DES ECHANGES EN PLENIERE .....	4
3.1	SUR LES ATTENTES ET BESOINS.....	4
3.2	SUR LA DEMARCHE PARTICIPATIVE.....	5
3.3	SUR LES DONNEES MOBILITES DE CANNES .....	5
4	SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS EN SOUS-GROUPES.....	5
4.1	ATOUS DES MOBILITES SUR CANNES.....	6
4.2	FAIBLESSES DES MOBILITES SUR CANNES.....	6
4.3	OPPORTUNITES POUR LES MOBILITES SUR CANNES .....	7
4.4	MENACES POUR LES MOBILITES SUR CANNES .....	7
5	LES SUITES DE L'ATELIER.....	8
6	LE MOT DE LA FIN .....	8
7	ANNEXES.....	9
7.1	ANNEXE 1 : CONTRIBUTIONS EN SOUS-GROUPES ET PRIORISATION.....	9
7.2	ANNEXE 2 : LISTE DES PARTICIPANTS .....	14

# 1 Dispositif de co-construction du Plan de Mobilités

L'Agglomération Cannes Lérins, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, a engagé l'élaboration de son Plan de Mobilité qui définit la politique globale du territoire en matière de transports et de déplacements pour les 10 prochaines années.

L'Agglomération Cannes Lérins a souhaité que ce Plan de Mobilité (PDM) fasse l'objet d'une véritable démarche partenariale qui associe les habitants, entreprises et associations des 5 communes pour construire un projet cohérent, au service du territoire.

Cette démarche de co-construction a vocation à définir, au sein de chaque commune, des plans communaux de mobilité, à conjuguer ces plans entre eux pour aboutir à un PDM de la CACPL cohérent, efficace et qui fasse sens pour le territoire.

Elle se décline en 4 étapes : 3 ateliers participatifs organisés dans chaque commune, suivis d'une réunion publique à l'échelle du territoire.

Sur Cannes, le dispositif est le suivant :



## 2 Déroulement de l'atelier N°1 : Etat des lieux partagés

---

Le premier atelier cannois s'est déroulé le 15 décembre 2020, de 18h à 20h, en distanciel.

19 personnes (hors élus et services cannois, équipe CACPL et Nicaya Conseil) ont participé à cet atelier dont l'objectif est d'établir une connaissance partagée de la situation des déplacements à l'échelle de la commune de Cannes, puis d'évaluer cette situation et ses perspectives d'évolution.

Après la présentation des intervenants et des consignes de réunion à distance, l'atelier s'est déroulé en 5 temps :

- Introduction par Frédéric Marandon, chargé de la mobilité à l'Agglomération Cannes Lérins, qui remercie les participants de leur présence et rappelle la volonté de la CACPL et de la Ville de Cannes d'associer les habitants à l'élaboration du plan de mobilité.
- Recueil des attentes et présentation de la démarche participative et des objectifs de l'atelier N°1 par Laurence Gontard, du cabinet Nicaya Conseil
- Partage de données sur la ville de Cannes et sur ses mobilités, par Nathalie Perigault, du cabinet INGEROP en charge de l'élaboration du Plan de Mobilité pour l'Agglomération Cannes Lérins.
- Travail en sous-groupes pour évaluer les mobilités sur Cannes (identification puis hiérarchisation d'atouts, faiblesses, opportunités, menaces).
- Suites de l'atelier et mot de la fin par Laurence Gontard, du cabinet Nicaya.

## 3 Synthèse des échanges en plénière

---

### 3.1 Sur les attentes et besoins

Les participants ont été invités au début de l'atelier à exprimer leurs attentes et besoins pour cette réunion. Ils ont exprimé le souhait d'obtenir des précisions et éléments de compréhension sur :

- La prise en compte des deux roues motorisées dans le Plan de Mobilité
- Le développement des navettes pour limiter l'utilisation des voitures particulières
- Le développement et l'interconnexion des pistes cyclables sur le territoire
- Le fonctionnement du cadencement et de la fréquence de circulation des bus.

## 3.2 Sur la démarche participative

La présentation du dispositif de concertation et de la démarche initiés par l'Agglomération Cannes Lérins a donné lieu à des demandes de clarification sur :

- Le champ géographique de cet atelier
  - Nicaya Conseil indique que l'atelier est centré sur les déplacements depuis et vers Cannes et que le lien sera fait par la suite avec les mobilités des autres communes.
- La possibilité de participer à cet atelier en tant qu'habitant du Cannel
  - Nicaya Conseil partage l'incertitude sur la tenue d'ateliers au Cannel et indique qu'il est donc tout à fait pertinent de participer aux ateliers Cannois. Tout ce qui sera dit sur les communes avoisinantes sera pris en compte lors de cet atelier.

## 3.3 Sur les données mobilités de Cannes

La présentation des données sur le territoire cannois et les différents modes de mobilité a donné lieu à une question portant sur le partage des données présentées avec les participants :

- Nicaya Conseil indique que tous les participants recevront le support de présentation ainsi qu'une synthèse des productions et des contributions.

## 4 Synthèse des contributions en sous-groupes

---

Après la séquence de présentation en plénière, les participants ont été invités à travailler en sous-groupes pour formuler leurs contributions sur :

- Les atouts des mobilités sur Cannes
- Les faiblesses des mobilités sur Cannes
- Les opportunités pour les mobilités sur Cannes
- Les menaces pour les mobilités sur Cannes

L'ensemble des contributions des sous-groupes a ensuite été partagé et enrichi en plénière.

Ces contributions ont été adressées aux participants afin qu'ils puissent indiquer les 3 contributions leur paraissant prioritaires sur chacun des 4 critères (atouts, faiblesses, opportunités, menaces).

Le détail des contributions priorisées par les participants à l'issue de l'atelier est proposé en annexe à la présente note de synthèse.

## 4.1 Atouts des mobilités sur Cannes

Les principaux atouts des mobilités sur le territoire identifiés par les participants portent sur :

- Le projet « Cannes, capitale du sport en plein air » qui s'articule autour de la création de pistes dédiées aux modes actifs ;
- La desserte de Cannes par deux lignes ferroviaires et une future gare TER / TGV à Cannes La Bocca ;
- La piétonnisation du centre-ville qui le rend agréable ;
- L'existence du réseau PalmExpress et des projets de parc relais associés ;  
L'existence de EuroVélo 8, sur le bord de mer

## 4.2 Faiblesses des mobilités sur Cannes

Les principales faiblesses des mobilités sur le territoire, identifiées par les participants sont les suivantes :

- Le manque d'aménagements cyclables (pistes, signalétique, respect des règles CEREMA) et d'interconnexions entre les pistes cyclables (en particulier sur le boulevard Carnot et autour du nouveau complexe cinématographique) qui rendent la pratique du vélo peu sûre
- L'absence de cadencement des lignes de bus (notamment sur les avenues Picaud et Francis Tonner et sur le boulevard Carnot)
- Le manque de lignes de rabattement depuis et vers les collines et vers Sophia Antipolis
- Le manque de lignes de transports diurnes ou nocturnes pour certains quartiers plus reculés
- Le système de billettique (vente à bord, tarifs)

## 4.3 Opportunités pour les mobilités sur Cannes

Les participants ont identifié comme principales opportunités pour les mobilités sur le territoire :

- L'existence de larges axes routiers dont la requalification pourrait faciliter le développement des modes actifs et des transports en commun (végétalisation de la voie rapide)
- L'existence du réseau ferroviaire qui pourrait permettre de développer des liaisons urbaines et interurbaines, un tram-train ou des haltes en milieu urbain
- Les obligations réglementaires en faveur du développement des modes actifs et de la réduction des émissions (aménagements cyclables, double-sens cyclable, ZFE)
- Les projets d'aménagement urbain (notamment sur Cannes Ouest) qui pourraient s'accompagner d'aménagements pour les modes actifs
- Le projet de nouvelle ligne ferroviaire avec une gare TGV à Cannes La Bocca et des connexions vers Nice et Sophia Antipolis
- La météo, le contexte sanitaire et le développement des engins de déplacement personnel qui favorisent la pratique des modes actifs.

## 4.4 Menaces pour les mobilités sur Cannes

Les principales menaces pour mobilités sur le territoire, identifiées par les participants, portent sur :

- Le manque de sensibilisation des usagers à la cohabitation des différents modes qui accroît le risque d'accident (cyclistes / piétons / automobilistes)
- L'absence d'anticipation sur les aménagements cyclables et pour les transports en commun (stationnement vélo, voies dédiées, tunnel ferroviaire...)
- Le projet Bastide Rouge et la gare TER/TGV à La Bocca qui vont générer d'importants flux de voitures
- Le manque de sensibilisation sur la nécessité du changement des pratiques de mobilité
- L'augmentation du nombre de livraisons en centre-ville
- Le changement climatique (augmentation des précipitations et montée des eaux)
- Le manque de place pour construire de nouveaux parkings en entrée de ville, les parkings actuels ayant été construits en centre-ville.

## 5 Les suites de l'atelier

---

- La présente synthèse est adressée aux participants début janvier 2021.
- L'atelier n°2 se déroulera le mardi 19 janvier, soit à 18h30 en mairie de Cannes si les conditions sanitaires le permettent, soit à 18h à distance dans le cas contraire.
- Les participants seront informés des modalités de déroulement de l'atelier la semaine précédente.
- L'objectif de cet atelier sera de proposer, sur la base de l'état des lieux partagé construit lors de l'atelier n°1, des orientations pour améliorer les déplacements sur Cannes.

## 6 Le mot de la fin

---

Au terme de l'atelier, Nicaya conseil a demandé aux participants un mot d'appréciation sur l'atelier. Les contributions des participants sont les suivantes :

- |                    |               |                |
|--------------------|---------------|----------------|
| • Très intéressant | • Constructif | • Respectueux  |
| • Ouvert           | • Intéressant | • Joli mélange |
| • Enrichissant     | • Ludique     |                |
| • Partage          | • Varié       |                |

## 7 Annexes

---

### 7.1 Annexe 1 : contributions en sous-groupes et priorisation

Les contributions des sous-groupes de travail ont été consignées en séance. Elles sont retranscrites littéralement ci-dessous pour chacun des 4 critères abordés. Le résultat de la priorisation des contributions par les participants est proposé dans la colonne de droite (nombre de suffrages recueillis).

#### 7.1.1 Atouts

Capitale du sport de plein air : développer les transports en conséquence sur les aménagements cyclables en termes de continuité et de sécurité	9
Partie piétonne du centre urbain – rues piétonnes qui rendent agréables les circulations piétonnes	7
Future gare TER / TGV, présence de la gare de Cannes La Bocca	4
Double voie BHNS PALM Express qui dessert le territoire : de Mandelieu à Mougins en passant par Cannes centre	4
Desserte de Cannes par une double ligne de train : vers Grasse et ligne littorale	3
Réalisation de l'EUROLIGNE 8 piste cyclable en bord de mer : important d'assurer la continuité cyclable	3
Ligne CityPalm : navette à revaloriser et à rendre plus lisible dans son tracé	3
Présence / projet de parc relais reliés aux lignes Palm Express pour dissuader les automobilistes à pénétrer en centre-ville	3
Parking vélo sécurisé de la gare : atout à développer / avec des inconvénients sur l'aménagement	2
Nombre de places de stationnement	1
Un territoire quadrillé en transport en commun : du nord sud à l'est ouest	1
Un bon maillage en termes de nombre de lignes de bus	1
Connaît les points sur lesquels on a à travailler : la livraison	1

## 7.1.2 Faiblesses

Du point de vue cycliste, les cyclistes ne se sentent pas en sécurité. Manque d'interconnexion entre les pistes cyclables	5
Pas de cadencement entre les lignes qui utilisent un même tracé (avenue Picaud, avenue Francis Tonner) les bus se suivent et passent tous en même temps et ensuite pendant 10-15 minutes il n'y a plus de bus Ce même problème se répète boulevard Carnot : Manque de vue d'ensemble, c'est primordial pour rendre le réseau incitatif	4
Manque de lignes de rabattement dans les collines, idée de mettre en place des navettes autonomes dans les collines pour rabattre vers les axes structurants (secteur du funiculaire)	4
Le lien vers Sophia-Antipolis est déficient pour les travailleurs et les étudiants	3
Manque de piste cyclable autour du nouveau complexe cinématographique et les étudiants qui seront présents	3
Rien de prévu pour les vélos sur le boulevard Carnot qui est pourtant neuf, manque d'anticipation dans la création des pistes cyclables qui peut conduire les cyclistes à ne pas utiliser l'aménagement	2
Peu de respect des règles des aménagements cyclables organisés par le CEREMA	2
Prévoir davantage de bus nocturnes, aujourd'hui seul le Boulevard Carnot est bien desservi. Du côté du quartier République aucune liaison	2
Problème au niveau du train : manque de haltes modales	2
Pas de gratuité du bus pour les Cannois	2
Manque de signalisation pour les cyclistes, difficulté à interpréter le code de la route dans certains quartiers	1
Les bus n'ont pas une réelle priorité	1
La billettique est extrêmement longue : délai de vente des billets est anormalement longue, argent perdu à cause du temps passé à émettre les billets	1
Inciter les utilisateurs à transport en commun à acheter le billet avant de monter dans le bus en passant par supprimer la vente de ticket dans le bus, dissuader les personnes d'acheter dans le bus. Possibilité de rendre la vente de titre automatique dans le bus plutôt que d'utiliser un distributeur à l'extérieur.	1

Manque de cohérence et d'harmonisation entre les différents modes de transport : développer des City Scoot pour pallier les difficultés quotidiennes, voitures partagées, trottinettes électriques.	1
Faire des stations vélo pour que les personnes puissent louer des vélos	1
Possibilité d'accrocher les vélos au bus pour pouvoir remonter les cyclistes à cause du relief	1
L'application Palm Bus n'est pas satisfaisante, temps très long pour trouver l'itinéraire et l'horaire : Palm Bus pourrait renvoyer sur une application qui existe déjà type Moovit	1
Pas de prise en compte des chiens, aucun caniveau dans les nouveaux aménagements	1
Tarif du bus un peu cher 3 euros l'aller-retour	1
Manque de zones ombragées pour les piétons	1
Absence de parking pour les 2 roues motorisés	1
Manque d'éducation des voitures pour la zone bleue pour permettre aux 2 roues de doubler sur le boulevard Carnot	1
Pas de dispositif d'écrans à la gare routière, l'arrêt Paul Doumer n'a pas d'écrans non plus	
Couloir BHNS sur l'avenue Picaud avec une voie dédiée au bus sur l'arrêt Le Méridien, mais le bus même s'il ne s'arrête pas à cet arrêt mais doit marquer l'arrêt au feu	
Certains participants trouvent cette idée positive car les voitures peuvent doubler	
Point de vue des piétons : avancée des kiosques de plage qui peuvent provoquer des accidents	
Beaucoup de cyclistes sont sur la route alors qu'ils ont des pistes cyclables, comment faire pour les obliger à utiliser ses voies qui leur sont dédiées + Beaucoup de cyclistes passent également au feu rouge et cela peut provoquer des accidents. Entretien des pistes cyclables car à certains endroits de la végétation encombre	
Problème au niveau des parkings à vélo au niveau de la gare routière : faire connaître l'abri présent à la gare principale	

### 7.1.3 Opportunités

Opportunité du réseau ferroviaire existant / développement du tram – train : liaisons urbaines et inter-urbaines possibles / développement des haltes en milieu urbain	7
Végétalisation de la voie rapide (avec réaménagement de certains tronçons de cet axe très direct) -> apaisement / modes doux + favoriser le développement des TC	6
Il existe des axes routiers sur la commune de Cannes suffisamment larges pour pouvoir être requalifiés avec de la place pour d'autres mobilités (modes doux)	6
Obligation réglementaire faite à toutes les villes de France de généraliser les double sens cyclables (rue pour les vitesses limitées à 30 km/h, sauf exception)	4
Obligation réglementaire lors d'une requalification urbaine de mettre en place des pistes cyclables (en cohérence avec les contraintes et possibilités d'aménagement) – article 228-2 du Code de l'environnement	4
Développement de la partie Cannes Ouest qui va entraîner des flux supplémentaires (campus universitaire, cinéma, liaison avec l'A8, ...) avec des opportunités de développement des TC et modes doux sur Cannes	3
Future ligne ferroviaire avec gare TGV à la Bocca vers Nice et Sophia Antipolis	2
Développement des ZFE (zones à faibles émissions) pour limiter les émissions de polluants (avec des difficultés pour certains citoyens ayant des véhicules anciens plus polluants)	2
Projets d'aménagement urbain qui sont plus agréables / propices pour les modes pédestres	2
Développement d'engins de déplacement personnel (trottinettes, ...)	2
Météo favorable à la pratique de la marche à pied, du vélo ou des modes de déplacement personnel, voiture décapotable, ...	2
Contexte actuel de sensibilité santé / environnement qui consiste à favoriser le développement des modes doux	1
Augmentation des coûts des véhicules personnels avec des opportunités pour développer les autres modes : TC, vélo, ...	1
Développement des véhicules électriques, des véhicules à hydrogène (bus)	

## 7.1.4 Menaces

Se déplacer en 2 roues nécessite un stationnement espaces dédiés pas en nombre suffisant	5
Augmentation des piétons / pas éducation / pas séparation piéton vélo -> augmentation du risque de collision piéton vélo	4
Force de l'habitude qui empêche de modifier son comportement	4
L'arrivée de l'Université (Projet Bastide Rouge) va générer d'importants flux de voitures que ce soit vers la A8 ou le centre-ville de Cannes, l'offre de transport doit tenir compte également de la gare TGV à Cannes La Bocca, des étudiants et personnels empruntant les transports en commun pour limiter la saturation aux heures de pointes	4
Risques sur routes non équipées de pistes cyclables, nombre accru d'accidents	3
Manque de formation des équipes municipales pour prendre en compte les besoins des cyclistes et des piétons	3
Multiplication du nombre de trains – TGV / ter à la bocca – déplacement de flux depuis Cannes centre vers Cannes la Bocca -> impact voirie	2
La piste cyclable sur la croisette est très bien car les voitures ne roulent plus à vive allure par contre les cyclistes sont très dangereux et ne s'arrêtent pas lorsque nous sommes sur un passage clouté	2
Manque d'anticipation - Depuis longtemps, tunnel ferroviaire pour réduire les nuisances sonores et visuelles et libérer des emprises – Encore obligé de partager le bord de mer avec une voie ferrée (cf Italie)	2
Voies en site propre avec partage de la voirie compliqué	2
Augmentation du nombre de livraisons en centre-ville : embouteillages sur le dernier km, double file	2
Pb des parkings faits en centre-ville	2
Ne pas bloquer les bus dans les embouteillages	2
Augmentation population – Est-ce qu'un seuil est fixé ? :	1
Menace climatique : pluie	1
Montée des eaux (Bocacabana)- schéma d'évacuation en cas de tsunami- danger lié à la présence de la voie ferrée – mobilité des piétons en cas d'urgence	1
Multiplication des stationnements électriques qui réduit les places pour les autres véhicules	1

Manque de place pour construire des parkings en entrée de ville	1
Manque de caniveaux pour les chiens -> trottoirs	
Non accessibilité aux tickets de bus en prenant le bus : touristes catastrophés	
Ne pas changer les modes de fonctionnement en amont / ne pas inciter les mentalités à changer pour intégrer les changements (COVID) - alternatives à proposer	
Non Information sur les tarifications des parkings publics	

## 7.2 Annexe 2 : liste des participants

- Brigitte GAFFRAN
- Mélanie STRIEBERG
- Benjamin CHANEL
- Olivier RENAULT
- Mary LONGEANIE
- Jean-Pierre LORGNET
- Nour BRADAI
- Jean-Paul LESCAT
- Patrick FLAMENT
- Stéphanie PETIT
- Francis TILMON
- Yves PIETRZAK
- Catherine COUREL
- Anne MAZARE
- Monique STOTZ
- Martine JAMET

Pour la Ville de Cannes / Agglomération Cannes Lérins :

- Sandrine BERGERE MORANT
- Aline BERNARD
- Fanny BRUTUILLE
- Diane LEVEQUE
- Romain FEYTE
- Frédéric MARANDON

Pour Nicaya Conseil :

- Laurence GONTARD
- Adeline PRATLONG
- Pauline SABOURAUD
- Stéphane SAINT-PIERRE

Pour INGEROP :

- Lauriane BEAUVISAGE
- Nathalie PERIGAULT



# PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

## Mandelieu-La Napoule Atelier N°1 – État des lieux partagés

### Note de Synthèse

20 janvier 2021



CANNES  
PAYS DE  
LÉRINS

# SOMMAIRE

1	DISPOSITIF DE CO-CONSTRUCTION DU PLAN DE MOBILITES .....	3
2	DEROULEMENT DE L'ATELIER N°1 : ÉTAT DES LIEUX PARTAGES.....	4
3	SYNTHESE DES ECHANGES EN PLENIERE.....	4
3.1	SUR LES ATTENTES ET BESOINS .....	4
3.2	SUR LES DONNEES MOBILITES DE MANDELIEU-LA NAPOULE.....	5
4	SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS EN PLENIERE .....	5
4.1	ATOUS DES MOBILITES SUR MANDELIEU-LA NAPOULE .....	5
4.2	FAIBLESSES DES MOBILITES SUR MANDELIEU-LA NAPOULE .....	6
4.3	OPPORTUNITES POUR LES MOBILITES SUR MANDELIEU-LA NAPOULE .....	6
4.4	MENACES POUR LES MOBILITES SUR MANDELIEU-LA NAPOULE .....	7
5	LES SUITES DE L'ATELIER .....	7
6	LE MOT DE LA FIN.....	8
7	ANNEXES .....	9
7.1	ANNEXE 1 : CONTRIBUTIONS .....	9
7.1.1	<i>Atouts</i> .....	9
7.1.2	<i>Faiblesses</i> .....	9
7.1.3	<i>Opportunités</i> .....	10
7.1.4	<i>Menaces</i> .....	10
7.2	ANNEXE 2 : LISTE DES PARTICIPANTS .....	11

# 1 Dispositif de co-construction du Plan de Mobilités

L'Agglomération Cannes Lérins, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, a engagé l'élaboration de son Plan de Mobilité qui définit la politique globale du territoire en matière de transports et de déplacements pour les 10 prochaines années.

L'Agglomération Cannes Lérins a souhaité que ce Plan de Mobilité (PDM) fasse l'objet d'une véritable démarche partenariale qui associe les habitants, entreprises et associations des 5 communes pour construire un projet cohérent, au service du territoire.

Cette démarche de co-construction a vocation à définir, au sein de chaque commune, des plans communaux de mobilité, à conjuguer ces plans entre eux pour aboutir à un PDM de la CACPL cohérent, efficace et qui fasse sens pour le territoire.

Elle se décline en 4 étapes : 3 ateliers participatifs organisés dans chaque commune, suivis d'une réunion publique à l'échelle du territoire.

Sur Mandelieu-La Napoule, le dispositif est le suivant :



## 2 Déroulement de l'atelier N°1 : État des lieux partagés

---

Le premier atelier mandocien s'est déroulé le 20 janvier 2020, de 18h à 19h30, en distanciel.

6 personnes (hors élus et services cannois, équipe CACPL et Nicaya Conseil) ont participé à cet atelier dont l'objectif est d'établir une connaissance partagée de la situation des déplacements à l'échelle de la commune de Cannes, puis d'évaluer cette situation et ses perspectives d'évolution.

Après la présentation des intervenants et des consignes de réunion à distance, l'atelier s'est déroulé en 5 temps :

- Introduction par Frédéric Marandon, chargé de la mobilité à l'Agglomération Cannes Lérins, qui remercie les participants de leur présence et rappelle la volonté de la CACPL et de la Ville de Mandelieu-La Napoule d'associer les habitants à l'élaboration du plan de mobilité.
- Recueil des attentes et présentation de la démarche participative et des objectifs de l'atelier N°1 par Laurence Gontard, du cabinet Nicaya Conseil
- Partage de données sur la ville de Mandelieu-La Napoule et sur ses mobilités, par Nathalie Perigault, du cabinet INGEROP en charge de l'élaboration du Plan de Mobilité pour l'Agglomération Cannes Lérins.
- Travail en plénière pour évaluer les mobilités sur Mandelieu-La Napoule (identification d'atouts, faiblesses, opportunités, menaces).
- Suites de l'atelier et mot de la fin par Laurence Gontard, du cabinet Nicaya.

## 3 Synthèse des échanges en plénière

---

### 3.1 Sur les attentes et besoins

Les participants ont été invités au début de l'atelier à exprimer leurs attentes et besoins pour cette réunion. Ils ont exprimé le souhait d'obtenir des précisions et éléments de compréhension sur :

- La signalétique et l'accès aux transports en commun pour les personnes en situation de handicap ;
- La facilitation des mobilités pour les piétons sur le territoire ;
- L'évolution de la mobilité pour les cyclistes.

## 3.2 Sur les données mobilités de Mandelieu-La Napoule

La présentation des données sur le territoire mandolocien et les différents modes de mobilité a donné lieu à des interrogations sur :

- La prise en compte des déplacements pour les loisirs dans les chiffres présentés
  - Nathalie Perigault, du cabinet INGEROP indique que les données partagées intègrent l'ensemble des déplacements : déplacements professionnels, touristiques, pour les loisirs et les achats.
- Les indices utilisés pour mesurer la densité du tissu des réseaux de transport en prenant en compte le relief
  - Nathalie Perigault, du cabinet INGEROP indique que les analyses sont faites à partir des données de l'INSEE et des enquêtes ménages-déplacements. Il est ensuite possible de les comparer à celles de territoires ayant des caractéristiques similaires, et donc avec le même type de relief.
- L'intermodalité dans les zones reculées
  - Nathalie Perigault, du cabinet INGEROP précise que les données sont issues de l'enquête ménages-déplacements de 2009. Les pratiques ont pu changer depuis 2009 car l'intermodalité se développe progressivement.

## 4 Synthèse des contributions en plénière

---

Après la séquence de présentation en plénière, les participants ont été invités à travailler à l'identification :

- Des atouts des mobilités sur Mandelieu-La Napoule
- Des faiblesses des mobilités sur Mandelieu-La Napoule
- Des opportunités pour les mobilités sur Mandelieu-La Napoule
- Des menaces pour les mobilités sur Mandelieu-La Napoule

Le détail des contributions proposées par les participants à l'issue de l'atelier est proposé en annexe à la présente note de synthèse.

### 4.1 Atouts des mobilités sur Mandelieu-La Napoule

Les principaux atouts des mobilités sur le territoire, identifiés par les participants portent sur :

- L'existence de la ligne Palm Express A, dont les véhicules permettent d'accueillir deux fauteuils roulants, qui possède un bon cadencement et permet de relier Cannes ;
- L'existence de navettes (Mimoplage pour la desserte des plages durant la période estivale et pour Cannes La Bocca) ;
- Les déplacements piétons sécurisés dans le centre-ville ;
- L'adaptation du relief communal aux mobilités douces ;
- L'existence du Palm à la Demande pour les personnes à mobilité réduite ;
- L'existence du réseau de nuit.

## 4.2 Faiblesses des mobilités sur Mandelieu-La Napoule

Les principales faiblesses des mobilités sur le territoire, identifiées par les participants sont les suivantes :

- La faible accessibilité de la gare SNCF et de certains parkings (hauteur) pour les personnes à mobilité réduite
- La congestion routière dans le secteur des Tourrades
- La dangerosité de certains axes et des zones de rencontre piétons / cyclistes sur les trottoirs
- La discontinuité des pistes des cyclables
- L'incivisme qui rend dangereuse la marche à pied (non-respect des priorités piétonnes par les cyclistes et trottoirs envahis par la végétation) et la pratique du vélo dangereuses (stationnement sauvage et anarchique sur les pistes cyclables)
- Le manque, le mauvais positionnement et la faible accessibilité des parkings relais
- Le manque de correspondances entre les lignes de bus ;
- Le faible cadencement des bus de nuit en hiver
- Les temps de parcours trop longs des bus

## 4.3 Opportunités pour les mobilités sur Mandelieu-La Napoule

Les participants ont identifié comme principales opportunités pour les mobilités sur le territoire :

- Le développement croissant des pistes cyclables et de leurs aménagements induit par la législation et les évolutions sociétales ;
- L'étude de déplacement du port, avec des navettes régulières
- La proximité des commerces, services, écoles qui favorise la marche à pied ;
- Le changement d'itinéraire du bus 23 pour desservir le bord de mer et La Napoule plus rapidement ;
- La largeur du foncier sur certains axes qui permettrait de créer des pistes cyclables ou d'élargir des trottoirs sur certains axes ;
- La météo qui favorise la pratique des modes actifs.

#### 4.4 Menaces pour les mobilités sur Mandelieu-La Napoule

Les principales menaces pour mobilités sur le territoire, identifiées par les participants, portent sur :

- Les épisodes de forte pluie qui dissuadent les usagers d'utiliser les transports en commun ou le vélo ;
- La force de l'habitude concernant l'utilisation de la voiture ;
- La difficulté politique de s'opposer à la place de la voiture en centre-ville ;
- Le manque de pratique et de connaissance réelle du vélo par les services techniques (angles droits, panneaux, mobiliser urbain...).

### 5 Les suites de l'atelier

---

- La présente synthèse est adressée aux participants début février 2021.
- L'atelier n°2 se déroulera le mercredi 10 mars, soit à 18h30 en Salles Méditerranée et Neptune, Boulevard des Écureuils, si les conditions sanitaires le permettent, soit à 18h à distance dans le cas contraire.
- Les participants seront informés des modalités de déroulement de l'atelier la semaine précédente.
- L'objectif de cet atelier sera de proposer, sur la base de l'état des lieux partagé construit lors de l'atelier n°1, des orientations pour améliorer les déplacements sur Mandelieu-La Napoule.

## 6 Le mot de la fin

---

Au terme de l'atelier, Nicaya conseil a demandé aux participants un mot d'appréciation sur l'atelier. Les contributions des participants sont les suivantes :

- Échanges
- Enrichissant
- Positif
- Espoir

## 7 Annexes

---

### 7.1 Annexe 1 : contributions

Les contributions ont été consignées en séance. Elles sont retranscrites littéralement ci-dessous pour chacun des 4 critères abordés.

#### 7.1.1 Atouts

Bus A : PALM EXPRESS avec plateforme pour les personnes en fauteuil roulant – Espace dans les grands bus pour les couples en fauteuil
Déplacements piétons – sécurisés dans le centre-ville
Palm express pour aller à Cannes
Minibus en été – Mimo Plages + autre pour Cannes La Bocca
Relief sur une bonne partie de la commune adapté aux mobilités douces
Fréquence / Cadencement du Palm Express
Réseau de nuit, notamment en été, avec fréquence acceptable
Palm à la demande pour les PMR : prise à domicile et transport sur les 5 communes, au tarif d'un ticket de bus

#### 7.1.2 Faiblesses

Accessibilité de la gare de Mandelieu pour les PMR ? Souterrain de la gare de Mandelieu ?
Parkings avec portiques d'1,9m pas compatibles avec les véhicules plus hauts (nouvelle gare routière, complexes sportifs)
Saturation des Tourrades
Trop de parkings sauvages (face 3 rivières, sous pont de l'autoroute)
Stationnement sauvage/anarchique sur les pistes cyclables, y compris de camions
Dangerosité pour les piétons et cyclistes de l'avenue Gaston de Font-Michel – 50 km/h non respecté
Priorité piétonne non respectée par les cyclistes

Zones de rencontres piétons / cyclistes sur les trottoirs dangereuses (manque de visibilité)
Trottoirs réduits par la végétation des propriétés privées non taillée
Discontinuité des pistes cyclables avec fin ou début mal positionné / mal signalé
Faible cadencement des bus de nuit en hiver – pas adapté à l'arrivée du dernier train
Mauvaises connexions entre les différentes lignes
Temps d'accès à la mer
Manque de parkings relais pour prendre des navettes (Tourrades)
Parking relai existant non utilisé : positionnement à l'extérieur de la zone commerciale, cheminement piéton complexe et dangereux (passage piéton)

### 7.1.3 Opportunités

Législation sur l'aménagement des pistes cyclables
Étude du déplacement fluvial du port avec des navettes régulières
Conserver une offre importante à La Bocca tout en améliorant les temps de parcours de l'Express
Tendance du développement des réseaux cyclables
Proximité des commerces, des services, des écoles qui favorise la marche à pied
Le bus 23 mériterait de changer de tracé pour desservir le bord de mer, la Napoule plus rapidement
Largeur du foncier sur certains axes qui permettrait de créer des pistes cyclables ou d'élargir les trottoirs
Mobilier urbain avec moins de places au sol
Météo favorable aux modes doux

### 7.1.4 Menaces

Épisodes de pluies fortes qui dissuadent de prendre les TC et les vélos
Force de l'habitude qui fait que l'on utilise trop sa voiture

Difficulté politique d'aller contre la place de la voiture en centre-ville : cap à passer

Manque de pratique / connaissance du vélo par les services techniques (angles droits, panneaux, ...)

## 7.2 Annexe 2 : liste des participants

- Benjamin CHANEL
- Laetitia CELOT
- Claire PARISOT
- Amandine AUBIN
- Julien HOLTZER
- Jean-Marie HERLORY

Pour la Ville de Cannes / Agglomération Cannes Lérins :

- Frédéric MARANDON
- Roger BARRESI

Pour Nicaya Conseil :

- Laurence GONTARD
- Jordan FLEURUS
- Pauline SABOURAUD

Pour INGEROP :

- Lauriane BEAUVISAGE
- Nathalie PERIGAULT



# PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

## Mougins Atelier N°1 – État des lieux partagés

### Note de Synthèse

21 janvier 2021



CANNES  
PAYS DE  
LÉRINS

# SOMMAIRE

1	DISPOSITIF DE CO-CONSTRUCTION DU PLAN DE MOBILITES .....	3
2	DEROULEMENT DE L'ATELIER N°1 : ÉTAT DES LIEUX PARTAGES.....	4
3	SYNTHESE DES ECHANGES EN PLENIERE.....	4
3.1	SUR LES ATTENTES ET BESOINS .....	4
3.2	SUR LES DONNEES MOBILITES DE MOUGINS.....	5
4	SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS EN SOUS-GROUPES .....	5
4.1	ATOUTS DES MOBILITES SUR MOUGINS .....	5
4.2	FAIBLESSES DES MOBILITES SUR MOUGINS .....	6
4.3	OPPORTUNITES POUR LES MOBILITES SUR MOUGINS .....	6
4.4	MENACES POUR LES MOBILITES SUR MOUGINS .....	6
5	LES SUITES DE L'ATELIER .....	7
6	LE MOT DE LA FIN.....	7
7	ANNEXES .....	8
7.1	ANNEXE 1 : CONTRIBUTIONS .....	8
7.1.1	<i>Atouts</i> .....	8
7.1.2	<i>Faiblesses</i> .....	8
7.1.3	<i>Opportunités</i> .....	9
7.1.4	<i>Menaces</i> .....	10
7.2	ANNEXE 2 : LISTE DES PARTICIPANTS .....	<a href="#">1011</a>

# 1 Dispositif de co-construction du Plan de Mobilités

L'Agglomération Cannes Lérins, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, a engagé l'élaboration de son Plan de Mobilité qui définit la politique globale du territoire en matière de transports et de déplacements pour les 10 prochaines années.

L'Agglomération Cannes Lérins a souhaité que ce Plan de Mobilité (PDM) fasse l'objet d'une véritable démarche partenariale qui associe les habitants, entreprises et associations des 5 communes pour construire un projet cohérent, au service du territoire.

Cette démarche de co-construction a vocation à définir, au sein de chaque commune, des plans communaux de mobilité, à conjuguer ces plans entre eux pour aboutir à un PDM de la CACPL cohérent, efficace et qui fasse sens pour le territoire.

Elle se décline en 4 étapes : 3 ateliers participatifs organisés dans chaque commune, suivis d'une réunion publique à l'échelle du territoire.

Sur Mougins, le dispositif est le suivant :



## 2 Déroulement de l'atelier N°1 : État des lieux partagés

---

Le premier atelier mouginois s'est déroulé le 21 janvier 2021, de 18h à 20h, en distanciel.

9 personnes (hors équipe CACPL, INGEROP et Nicaya Conseil) ont participé à cet atelier dont l'objectif est d'établir une connaissance partagée de la situation des déplacements à l'échelle de la commune de Mougins, puis d'évaluer cette situation et ses perspectives d'évolution.

Après la présentation des intervenants et des consignes de réunion à distance, l'atelier s'est déroulé en 5 temps :

- Introduction par Richard Galy, maire de Mougins et Vice-président de la Communauté d'Agglomération Cannes Lérins en charge de la mobilité, qui remercie les participants de leur présence et rappelle les objectifs et le rôle des habitants dans l'élaboration du Plan de Mobilité
- Recueil des attentes et présentation de la démarche participative et des objectifs de l'atelier N°1 par Laurence Gontard, du cabinet Nicaya Conseil
- Partage de données sur la ville de Mougins et sur ses mobilités, par Nathalie Perigault, du cabinet INGEROP en charge de l'élaboration du Plan de Mobilité pour l'Agglomération Cannes Lérins
- Travail en sous-groupes pour évaluer les mobilités sur Mougins (identification d'atouts, faiblesses, opportunités, menaces)
- Suites de l'atelier et mot de la fin par Laurence Gontard, du cabinet Nicaya

## 3 Synthèse des échanges en plénière

---

### 3.1 Sur les attentes et besoins

Les participants ont été invités au début de l'atelier à exprimer leurs attentes et besoins pour cette réunion. Ils ont exprimé le souhait d'obtenir des précisions et éléments de compréhension sur :

- Le développement des pistes cyclables sur Mougins ;
- Les interconnexions avec les territoires voisins notamment Sophia-Antipolis ;
- Les déplacements des lycéens mouginois vers les lycées cannois ;
- L'impact du projet Open Sky sur les mobilités ;

- L'implantation de parkings de covoiturage sur la ville de Mougins ;
- La desserte du quartier des Bréguières.

### 3.2 Sur les données mobilités de Mougins

La présentation des données sur le territoire mouginois et les différents modes de mobilité a donné lieu à une remarque sur l'impact de l'essor des livraisons Amazon sur la ville de Mougins.

- Nathalie Perigault, du cabinet INGEROP indique avoir pris bonne note de cette information pour l'inclure dans les données sur la livraison des particuliers.

## 4 Synthèse des contributions en sous-groupes

---

Après la séquence de présentation en plénière, les participants ont été invités à travailler en sous-groupes à l'identification :

- Des atouts des mobilités sur Mougins
- Des faiblesses des mobilités sur Mougins
- Des opportunités pour les mobilités sur Mougins
- Des menaces pour les mobilités sur Mougins

L'ensemble des contributions des sous-groupes a ensuite été partagé et enrichi en plénière.

Les participants ont été invités à voter pour les 3 contributions leur paraissant prioritaires sur chacun des 4 critères (atouts, faiblesses, opportunités, menaces).

Le détail des contributions priorisées par les participants à l'issue de l'atelier est proposé en annexe à la présente note de synthèse.

### 4.1 Atouts des mobilités sur Mougins

Les principaux atouts des mobilités sur Mougins, identifiés par les participants sont :

- Le développement des pistes cyclables notamment pour faire la liaison Mougins Le Haut – Sophia-Antipolis ;
- Le stationnement en zone bleue qui favorise l'accès aux commerces ;
- L'aide à l'achat de vélos électriques ;
- La présence de nombreuses infrastructures routières qui facilite l'accès à la commune.

- Les différentes poches de densité d'habitat permettant d'envisager différentes polarités.

## 4.2 Faiblesses des mobilités sur Mougins

Les principales faiblesses des mobilités sur le territoire, identifiées par les participants sont les suivantes :

- Un choix modal complexe avec des transports alternatifs et collectifs apportant plus de contraintes que d'avantages ;
- La situation de transit de la commune qui amplifie les problèmes de circulation ;
- L'absence de continuité des pistes cyclables dans la Valmasque et dans l'arrière-pays ;
- Des dessertes en transport en commun trop peu nombreuses, aux horaires peu adaptées et avec des temps de transport ralentis, notamment vers de Sophia-Antipolis.

## 4.3 Opportunités pour les mobilités sur Mougins

Les participants ont identifié comme principales opportunités pour les mobilités sur le territoire :

- Le développement des voies partagées bus-vélo ;
- La gratuité de la sortie 44 ;
- Les projets de nouvelle sortie d'autoroute, de tram sur les lignes A et B et Mouans Sartoux – Mougins et de la LNPCA ;
- Le dialogue constructif entre Envibus et Palmbus ;
- Les aires de covoiturage ;
- Le développement de la fibre et des espaces de coworking pour limiter les déplacements.

## 4.4 Menaces pour les mobilités sur Mougins

Les principales menaces pour mobilités sur le territoire, identifiées par les participants, portent sur :

- La nouvelle sortie d'autoroute et autres équipements structurants (nouvelle gare, Open Sky, complexe Diagana...) générant des déplacements qui pourraient être néfastes à la commune ;

- Les espaces naturels à protéger empêchant le développement d'équipements pour les modes actifs ;
- Le vol de vélos en l'absence de stationnement sécurisé qui en freine l'usage ;
- Le manque de planification préalable des équipements de mobilité dans les projets de développement et le maintien des services.

## 5 Les suites de l'atelier

---

- La présente synthèse est adressée aux participants début février 2021.
- L'atelier n°2 se déroulera le jeudi 11 mars, soit à 18h30 en présentiel si les conditions sanitaires le permettent, soit à 18h à distance dans le cas contraire.
- Les participants seront informés des modalités de déroulement de l'atelier la semaine précédente.
- L'objectif de cet atelier sera de proposer, sur la base de l'état des lieux partagé construit lors de l'atelier n°1, des orientations pour améliorer les déplacements sur Mougins.

## 6 Le mot de la fin

---

Au terme de l'atelier, Nicaya conseil a demandé aux participants un mot d'appréciation sur l'atelier. Les contributions des participants sont les suivantes :

- Intelligence collective
- Moment de partage et de réflexion
- Convivialité
- Échange
- Constructif
- Bonne réflexion
- Diversité des échanges
- Avenir

## 7 Annexes

---

### 7.1 Annexe 1 : contributions

Les contributions des sous-groupes de travail ont été consignées en séance. Elles sont retranscrites littéralement ci-dessous pour chacun des 4 critères abordés. Le résultat de la priorisation des contributions par les participants est proposé dans la colonne de droite (nombre de suffrages recueillis).

#### 7.1.1 Atouts

Une dynamique de la commune sur la réalisation des pistes cyclables notamment liaison Mougins Le Haut-Sophia Antipolis, belle piste cyclable avenue Maurice Donat	6
Aide à l'achat de VAE sur la commune bienvenue surtout vu les pentes (300 / 25%)	6
La zone bleue permet de faire de la rotation près des commerces sans pénaliser via une tarification	6
Différentes poches de densité d'habitat réparties sur la commune qui permettent d'envisager différentes polarités	3
La présence d'infrastructures routières, autoroutes et pénétrantes qui permettent d'avoir une bonne accessibilité sur la commune	3
Un cadre de vie qualitatif	2
Mise en œuvre de bornes électriques, une bonne initiative	1

#### 7.1.2 Faiblesses

Des transports alternatifs, covoiturage, transports collectifs qui apportent des contraintes et peu d'avantages, le choix modal est complexe	4
Une situation de transit de la commune qui amplifie les problèmes de circulation	4
Des dessertes faibles et très espacées en transports collectifs peu adaptables hors horaires fixes	3

Un bus dans les bouchons vers Sophia-Antipolis donc aucun gain de temps voire une perte de temps car correspondance à la gare routière de Sophia-Antipolis	3
Absence de continuité des pistes cyclables sur la Valmasque notamment sur des sections particulièrement dangereuses (800m rédhibitoires). Le département travaille actuellement sur la résolution du problème	3
Difficile avec deux acteurs de la mobilité CASA / CACPL, par exemple Vallauris et Antibes Nord vers Mougins le Haut pas possible en transports collectifs, une articulation à approfondir	2
Desserte Mougins le Haut – Sophia Antipolis dernier départ à 18h15 pas adapté aux besoins de certains salariés	2
Étroitesse des chemins pour permettre l'aménagement des modes actifs --> vigilance sur les zones en développement	2
Logements collectifs pas d'abris dédiés aux vélos permettant de les stationner facilement et de manière sécurisée	1
Le stationnement est très compliqué sur toute la commune sur tous les secteurs et en particuliers les secteurs résidentiels. Nécessaire d'avoir un parking chacun chez soi. Pas de solution sur la commune, nécessite d'avoir moins de voiture	1
Stationnements à vélo pas développés près des commerces (hors Tournamy)	
Les infrastructures vélos sont plus que nécessaires sur les sections plus en arrière-pays	

### 7.1.3 Opportunités

Développement des voies partagées bus-vélo	6
Rendre gratuite la sortie 44	5
Nouvelle sortie d'autoroute qui pourrait décongestionner la route du parc	4
Mise en chantier d'un tram sur Palm Bus A et B et Mouans Sartoux – Mougins – Sophia Antipolis en correspondance avec le TER	3
Dialogue constructif entre Envibus et Palmbus	3
Aire de covoiturage	2
Projet LNPCA : rouvrir une halte sur Mougins	2

Étroitesse des chemins pour permettre l'aménagement des modes actifs --> vigilance sur les zones en développement	1
Développement de la fibre pour faciliter le télétravail	
Développement des espaces de co-working pour limiter les déplacements	

#### 7.1.4 Menaces

Nouvelles sorties d'autoroutes et autres grands équipements structurants qui ne font que reporter la congestion ailleurs ou qui génèrent des déplacements pour y accéder --> Mougins pourrait en faire les frais	5
Espaces à préserver (Valmasque)	4
Développement d'Open Sky, complexe Diagana, Sophipolis, St-Bernard qui vont amener encore plus de personnes sur la commune	4
Vol de vélo si le stationnement sécurité n'existe pas	3
Disparition de services dans certains quartiers qui génèrent des déplacements (pharmacie)	3
Développement de certains quartiers sans planification préalable des équipements de mobilité (activités économiques et logements)	2
Fermeture des chemins (utilisés comme voies piétonnes ou cyclables)	2
Développement de Sophia-Antipolis (de 20.000 à 40.000 emplois) --> disperser plutôt les emplois	1
Multiplication des applications de mobilité qui disperse les utilisateurs potentiels	
Intempéries génératrices d'accidents sur des routes inadaptées	

## 7.2 Annexe 2 : liste des participants

- Jérémy RICHARD
- Alexandre DUSFOUR
- Pierre BOURGEOIS
- Frédéric ESPINASSE
- François CIMA
- Bernard HEUSE
- Jessica LIONNE
- Mariette YVINEC

- Jean-Jacques BREGEAUT

Pour la Ville de Mougins / Agglomération Cannes Lérins :

- Richard GALY
- Frédéric MARANDON
- Fanny BUTRUILLE

Pour Nicaya Conseil :

- Laurence GONTARD
- Pauline SABOURAUD

Pour INGEROP :

- Nathalie PERIGAULT



# PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

## Théoule-sur-Mer Atelier N°1 – État des lieux partagés

### Note de Synthèse

28 janvier 2021

# SOMMAIRE

1	DISPOSITIF DE CO-CONSTRUCTION DU PLAN DE MOBILITES .....	3
2	DEROULEMENT DE L'ATELIER N°1 : ÉTAT DES LIEUX PARTAGES.....	4
3	SYNTHESE DES ECHANGES EN PLENIERE.....	4
3.1	SUR LES ATTENTES ET BESOINS .....	4
3.2	SUR LES DONNEES MOBILITES DE THEOULE-SUR-MER.....	4
4	SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS EN PLENIERE .....	5
5	LES SUITES DE L'ATELIER .....	6
6	LE MOT DE LA FIN.....	6
7	ANNEXE – LISTE DES PARTICIPANTS .....	7

# 1 Dispositif de co-construction du Plan de Mobilités

L'Agglomération Cannes Lérins, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, a engagé l'élaboration de son Plan de Mobilité qui définit la politique globale du territoire en matière de transports et de déplacements pour les 10 prochaines années.

L'Agglomération Cannes Lérins a souhaité que ce Plan de Mobilité (PDM) fasse l'objet d'une véritable démarche partenariale qui associe les habitants, entreprises et associations des 5 communes pour construire un projet cohérent, au service du territoire.

Cette démarche de co-construction a vocation à définir, au sein de chaque commune, des plans communaux de mobilité, à conjuguer ces plans entre eux pour aboutir à un PDM de la CACPL cohérent, efficace et qui fasse sens pour le territoire.

Elle se décline en 4 étapes : 3 ateliers participatifs organisés dans chaque commune, suivis d'une réunion publique à l'échelle du territoire.

Sur Théoule-sur-Mer, le dispositif est le suivant :



## 2 Déroulement de l'atelier N°1 : État des lieux partagés

---

Le premier atelier théoulien s'est déroulé le 28 janvier 2020, de 18h à 19h en distanciel.

Un seul habitant (hors équipe CACPL et Nicaya Conseil) a participé à cet atelier sur 10 personnes préinscrites. L'objectif est d'établir une connaissance partagée de la situation des déplacements à l'échelle de la commune de Théoule-sur-Mer, puis d'évaluer cette situation et ses perspectives d'évolution.

Après la présentation des intervenants et des consignes de réunion à distance, l'atelier s'est déroulé en 4 temps :

- Introduction par Frédéric Marandon, chargé de la mobilité à l'Agglomération Cannes Lérins, qui remercie le participant de sa présence et rappelle la volonté de la CACPL et de la Ville de Théoule-sur-Mer d'associer les habitants à l'élaboration du plan de mobilité.
- Recueil des attentes et présentation de la démarche participative et des objectifs de l'atelier N°1 par Laurence Gontard, du cabinet Nicaya Conseil.
- Partage de données sur la ville de Théoule-sur-Mer et sur ses mobilités, par Nathalie Perigault, du cabinet INGEROP en charge de l'élaboration du Plan de Mobilité pour l'Agglomération Cannes Lérins.
- Echange avec le participant et recueil de sa vision des besoins sur la mobilité.

## 3 Synthèse des échanges en plénière

---

### 3.1 Sur les attentes et besoins

Le participant a été invité au début de l'atelier à exprimer ses attentes et besoins pour cette réunion. Il a exprimé le souhait :

- d'obtenir des précisions et des éléments de compréhension sur le contenu du Plan de Mobilité et
- de faire part de ses constats sur la situation actuelle des mobilités à Théoule-sur-Mer.

### 3.2 Sur les données mobilités de Théoule-sur-Mer

La présentation des différents modes de mobilité données sur Théoule a donné lieu à des interrogations sur :

- Le contenu du Plan de Mobilité

- Laurence Gontard, du cabinet Nicaya, indique que le contenu du Plan de Mobilité ne peut pas être précisé puisqu'il est en cours de co-construction notamment à travers les ateliers participatifs.
- Les projets de la ville en termes de stationnement
  - Nathalie Perigault, du cabinet INGEROP, indique que deux projets sont en cours sur les parkings de la ville notamment le parking du Vallon de l'Autel qui possède 68 places.

## 4 Synthèse des contributions en plénière

---

Après la séquence de présentation en plénière, le participant a été invité à proposer ses contributions sur l'état des lieux partagé. Ses constats ont été les suivants :

- Théoule-sur-Mer est une commune touristique qui subit des contraintes de communes péri-urbaine dont la route départementale connaît des flux de trafic important en été, avec des vélos, piétons, plagistes, voitures... qu'il faut pouvoir mettre en sécurité
- **Concernant la voirie,**
  - Sa gestion est indigne d'une ville touristique
  - La réduction de la vitesse sur la RD à 50 et 30 km/h est un point positif pour la sécurité, cependant elle n'a pas conduit à une réduction dans les faits de la vitesse des usagers, des contrôles routiers plus nombreux sont nécessaires
  - Les cheminements piétons sont à rétablir
  - Des voies réservées aux vélos sont à aménager, là où c'est possible notamment sur les secteurs où il n'y a pas de fréquentations piétonnes
  - Ouvrir des parcs de stationnement supplémentaires n'est pas une bonne idée car cela attirera davantage de voitures. Le projet de parking dans le Vallon de l'Autel dans l'Estérel est incompréhensible.
- **Concernant les transports collectifs**
  - Des efforts sont faits à Théoule-sur-Mer pour amener les transports en commun mais il faut encore les développer
  - Les arrêts de bus ne sont pas abrités et sécurisés
  - La fréquence est pensée uniquement pour les scolaires ou les personnes qui travaillent (6h/7h du matin – creux – puis reprend à 13h)
  - Il est très compliqué de se rendre à Mandelieu – La Napoule ou à Cannes en transport en commun alors que ce serait pratique et pas cher.

- Les correspondances avec les TER sont inexistantes, il est important de travailler sur la combinaison des deux modes de transports bus / TER depuis la gare de Théoule et la gare du Trayas sur Saint-Raphaël qui n'est pas desservie par les bus.
- En été, lorsque les routes sont encombrées il est aussi rapide de rejoindre St Raphaël que de rejoindre Cannes.
- L'enjeu de développement des TC est essentiel pour limiter l'usage de la voiture.

## 5 Les suites de l'atelier

---

- La présente synthèse est adressée aux personnes inscrites à l'atelier début février 2021.
- L'atelier n°2 se déroulera le mercredi 10 mars, sous réserve qu'un plus grand nombre de personnes confirment leur participation, le participant a été amené à communiquer auprès d'autres habitants qui pourraient être intéressés pour participer. Sinon, il pourra être associé à un atelier sur une autre commune.
- Les personnes inscrites seront informées des modalités de déroulement de l'atelier la semaine précédente.
- L'objectif de cet atelier sera de proposer, sur la base de l'état des lieux partagé construit lors de l'atelier n°1, des orientations pour améliorer les déplacements sur Théoule-sur-Mer.

## 6 Le mot de la fin

---

Au terme de l'atelier, Nicaya conseil a demandé au participant un mot d'appréciation sur l'atelier. Les contributions du participant sont les suivantes :

- Concertation importante
- Regret qu'il n'y ait pas d'autres personnes qui se soient impliquées

## 7 Annexe – Liste des participants

---

- Christian CURE

Pour l'Agglomération Cannes Lérins :

- Frédéric MARANDON
- Fanny BUTRUILLE

Pour Nicaya Conseil :

- Laurence GONTARD
- Adeline PRATLONG

Pour INGEROP :

- Lauriane BEAUVISAGE
- Nathalie PERIGAULT

**COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION CANNES PAYS DE  
LERINS**

**ANALYSE QUESTIONNAIRE DIGITAL N°1**

**MARS 2021**

# ANALYSE QUESTIONNAIRE DIGITAL

05/03/2021 – V0

# SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>Éléments de méthode .....</b>	<b>4</b>
1.1	Préparation du questionnaire .....	4
1.1.1	Population interrogée.....	4
1.1.2	Composition du questionnaire .....	4
1.1.3	Le type de question utilisée .....	4
<b>2</b>	<b>Analyse des résultats .....</b>	<b>4</b>
2.1	Participation .....	4
2.2	Fiche d'identité .....	5
2.2.1	Question 1 : Quel est votre statut ?.....	5
2.2.2	Le code postal du lieu de résidence .....	5
2.2.3	Le lieu de travail ou d'études.....	5
2.3	Évaluation des mobilités sur Cannes.....	6
2.3.1	Évaluation des atouts des mobilités sur Cannes .....	6
2.3.2	Évaluation des faiblesses des mobilités sur Cannes .....	7
2.3.3	Évaluation des opportunités pour les mobilités sur Cannes .....	8
2.3.4	Évaluation des menaces pour les mobilités sur Cannes.....	8
2.4	Évaluation des mobilités sur Mandelieu-La Napoule.....	9
2.4.1	Évaluation des atouts des mobilités sur Mandelieu-La Napoule.....	10
2.4.2	Évaluation des faiblesses des mobilités de Mandelieu-La Napoule.....	11
2.4.3	Évaluation des opportunités pour les mobilités sur Mandelieu-La Napoule.....	11
2.4.4	Évaluation des menaces pour les mobilités sur Mandelieu-La Napoule.....	12
2.5	Évaluation des mobilités sur Mougins.....	13
2.5.1	Évaluation des atouts des mobilités sur Mougins.....	14
2.5.2	Évaluation des faiblesses des mobilités sur Mougins.....	14
2.5.3	Évaluation des opportunités pour les mobilités sur Mougins.....	15
2.5.4	Évaluation des menaces pour les mobilités sur Mougins .....	16
2.6	Évaluation des mobilités sur Théoule-sur-Mer .....	17
2.6.1	Évaluation des atouts des mobilités sur Théoule-sur-Mer.....	18
2.6.2	Évaluation des faiblesses des mobilités sur Théoule-sur-Mer.....	18
2.6.3	Évaluation des opportunités pour les mobilités sur Théoule-sur-Mer.....	19
2.6.4	Évaluation des menaces pour les mobilités sur Théoule-sur-Mer .....	20

**2.7 Conclusion..... 21**

# 1 Éléments de méthode

---

## 1.1 Préparation du questionnaire

### 1.1.1 Population interrogée

- Le questionnaire a été envoyé par mail aux 100 participants inscrits à la concertation digitale via le formulaire en ligne
- Le questionnaire a également été diffusé sur les réseaux sociaux de :
  - L'Agglomération Cannes Pays de Lérins
  - La ville de Cannes
  - La ville de Mougins
  - La ville de Mandelieu-La Napoule

### 1.1.2 Composition du questionnaire

- Le questionnaire est composé :
  - D'une page d'accueil informant l'utilisateur
    - De l'objectif de l'enquête
    - De la confidentialité des réponses
  - D'une fiche d'identité comprenant
    - Le statut du participant
    - Le lieu de résidence
    - Le lieu de travail ou d'études
    - La possibilité de laisser une adresse mail pour être tenu informé des suites de la démarche
  - De vingt questions, réparties en 4 thèmes :
    - Évaluation des mobilités sur Cannes
    - Évaluation des mobilités sur Mandelieu-La Napoule
    - Évaluation de mobilités sur Mougins
    - Évaluation des mobilités sur Théoule-sur-Mer

### 1.1.3 Le type de question utilisée

- Les participants ont été invités à :
  - Classer par ordre de priorité les propositions
  - Proposer de nouvelles idées s'ils le souhaitent

# 2 Analyse des résultats

---

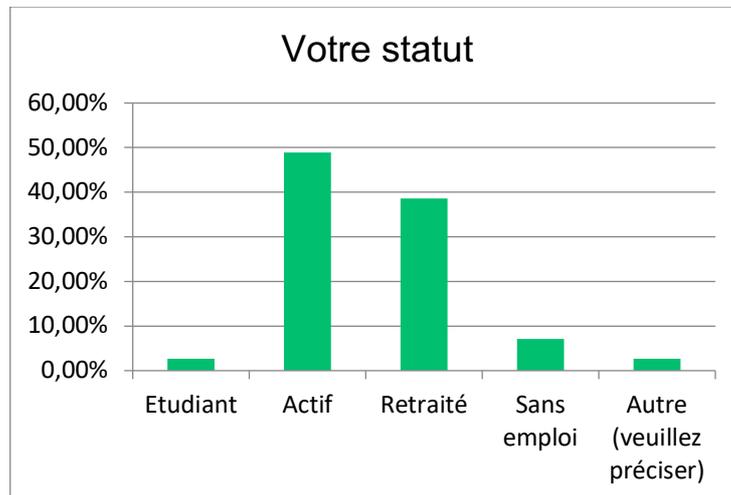
## 2.1 Participation

- 223 personnes ont répondu au questionnaire ouvert du 17 février au 3 mars 2021

- Durée moyenne du questionnaire : 7 minutes

## 2.2 Fiche d'identité

### 2.2.1 Question 1 : Quel est votre statut ?



- La majorité des répondants au questionnaire est active (48,8%). Les personnes retraitées ont également largement participé au questionnaire (38,57%).

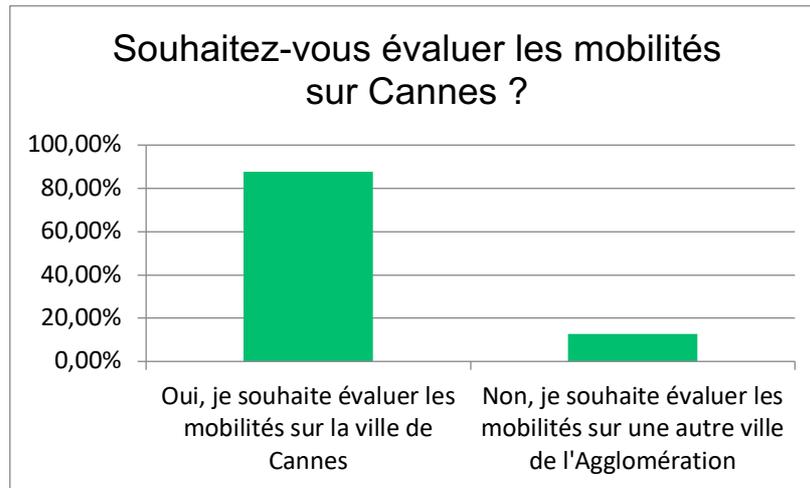
### 2.2.2 Le code postal du lieu de résidence

- La majorité des personnes qui ont répondu habitent dans les villes suivantes :
  - Cannes
  - Mougins
  - Cannes-La Bocca
  - Nice
- Quelques participants proviennent de communes de « l'arrière-pays » :
  - Mouans-Sartoux
  - Auribeau-sur-Siagne

### 2.2.3 Le lieu de travail ou d'études

- 169 participants ont répondu à cette question.
- La majorité des personnes qui ont répondu travaillant dans les villes suivantes :
  - Cannes
  - Mougins
  - Sophia-Antipolis

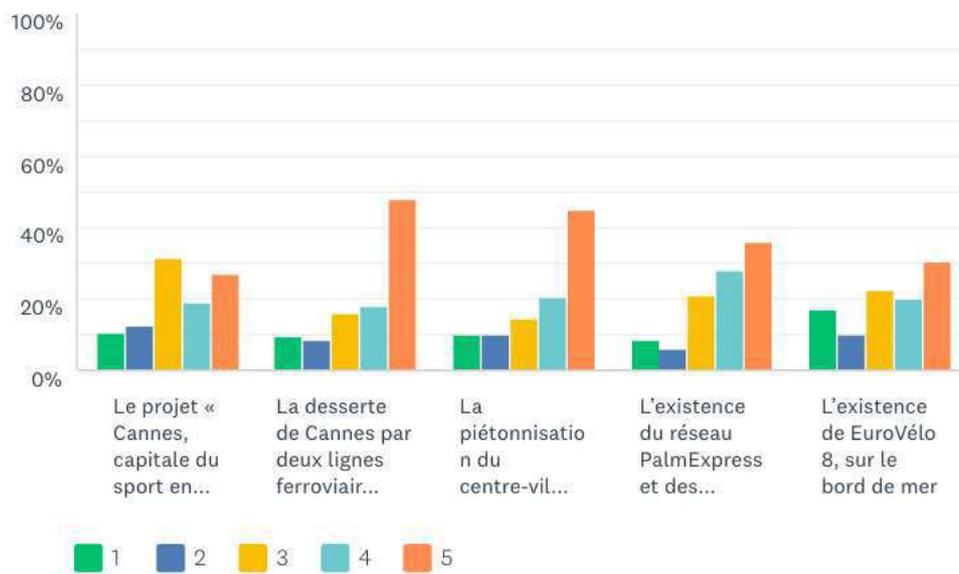
## 2.3 Évaluation des mobilités sur Cannes



- 87,79% des participants soit 187 participants ont souhaité évaluer les mobilités sur Cannes.

### 2.3.1 Évaluation des atouts des mobilités sur Cannes

Les participants ont été invités à choisir les principaux atouts des mobilités sur Cannes, en votant de 1 à 5. 5 étant l'atout le plus important.

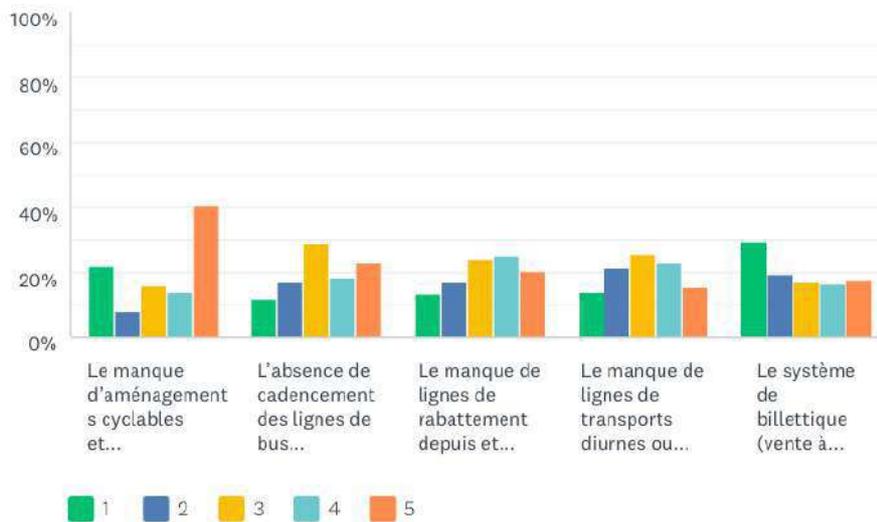


- La desserte de Cannes par deux lignes ferroviaires et une future gare TGV / TER à Cannes La Bocca est considéré à 47,83% comme le principal atout des mobilités sur Cannes pour 77 participants.
- La piétonnisation du centre-ville est considérée comme le second atout le plus important des mobilités sur Cannes à 45,12% pour 74 participants.

- Les propositions d'atouts formulées par les participants concernent majoritairement :
  - L'accessibilité favorisée pour les personnes à mobilité réduite
  - La fréquence de certaines lignes de bus
  - La taille humaine de la ville avec des commerces de proximité accessibles à pied, en vélo, en transports en commun
  - Les couloirs de bus en site propre

### 2.3.2 Évaluation des faiblesses des mobilités sur Cannes

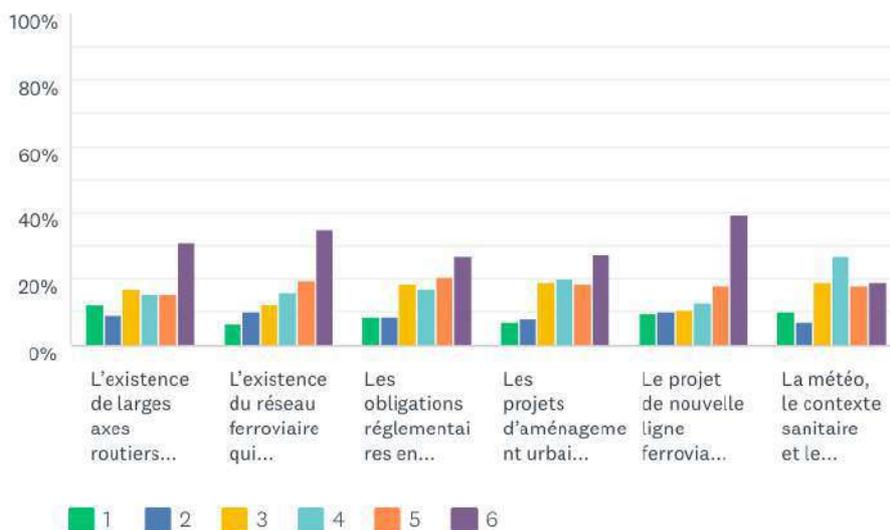
Les participants ont été invités à choisir les principales faiblesses des mobilités sur Cannes, en votant de 1 à 5. 5 étant l'atout le plus important.



- Le manque d'aménagements cyclables et d'interconnexions entre les pistes cyclables est considéré à 40,40% comme la faiblesse principale des mobilités sur Cannes pour 61 participants.
- L'absence de cadencement des lignes de bus est considérée à 23,18% comme la seconde principale faiblesse des mobilités sur Cannes pour 35 participants.
- Les propositions de faiblesses exprimées par les participants concernent majoritairement :
  - La congestion routière et le « tout voiture »
  - Le manque d'une liaison maritime entre les ports des principaux bassins d'emplois du littoral
  - Le manque d'une « vraie offre » pour les vélos électriques en libre-service
  - La faible fréquence de certaines lignes
  - La desserte difficile de certains secteurs (Hôpital Oxford à Cannes, Clinique Arnaud Tzank à Mougins, l'accessibilité vers les autres villes voisines comme Sophia-Antipolis...)

### 2.3.3 Évaluation des opportunités pour les mobilités sur Cannes

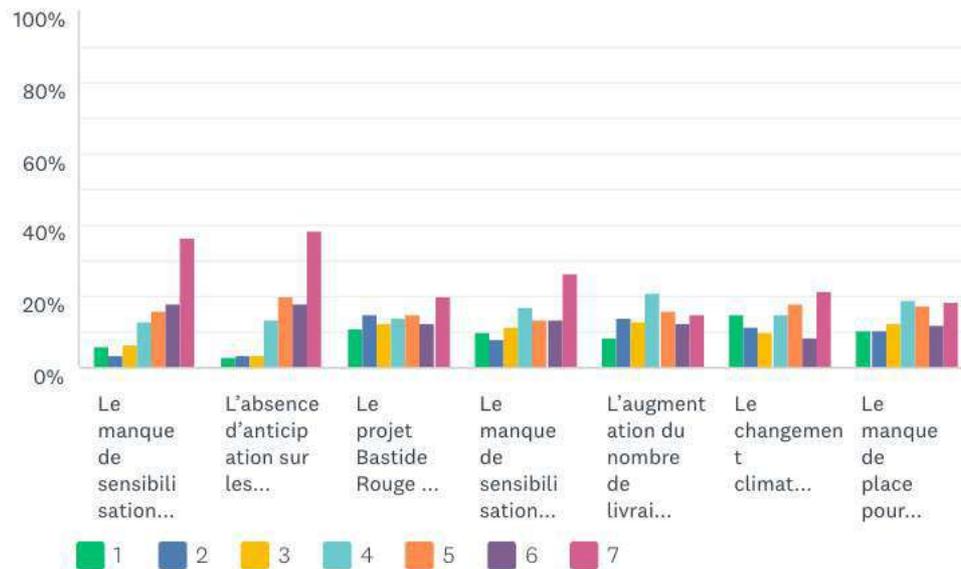
Les participants ont été invités à choisir les principales opportunités pour les mobilités sur Cannes, en votant de 1 à 6. 6 étant l'atout le plus important.



- Le projet de nouvelle ligne ferroviaire avec une gare TGV à Cannes La Bocca et des connexions vers Nice et Sophia-Antipolis est considéré à 39,29% comme la principale opportunité pour les mobilités sur Cannes pour 55 participants.
- L'existence du réseau ferroviaire qui pourrait permettre de développer des liaisons urbaines et interurbaines, un tram-train ou des haltes en milieu urbain est considérée à 35,21 8% comme la seconde principale opportunité pour les mobilités sur Cannes pour 50 participants.
- Les propositions d'opportunités exprimées par les participants concernent majoritairement :
  - Le développement de navettes maritimes
  - Les aménagements de Cannes La Bocca et de Cannes Ouest
  - Les 5 gares SNCF à Cannes, à faire connaître aux habitants
  - Le développement d'une offre de vélos électriques

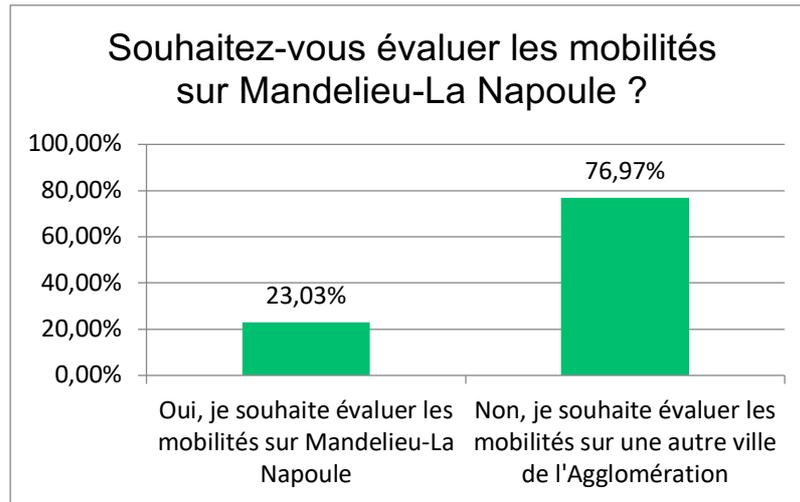
### 2.3.4 Évaluation des menaces pour les mobilités sur Cannes

Les participants ont été invités à choisir les principales menaces pour les mobilités sur Cannes, en votant de 1 à 7. 7 étant l'atout le plus important.



- L'absence d'anticipation sur les aménagements cyclables et pour les transports en commun (stationnement vélo, voies dédiées, tunnel ferroviaire...) est considérée à 38,57% comme la principale menace pour les mobilités sur Cannes pour 54 participants.
- Le manque de sensibilisation des usagers à la cohabitation des différents modes actifs qui accroît le risque d'accident est considérée à 36,50% comme la seconde principale menace pour les mobilités sur Cannes pour 50 participants.
- Les propositions de menaces exprimées par les participants concernent majoritairement :
  - L'absence de parking de covoiturage
  - La saturation prévisible de l'A8 sur le secteur Cannes-Antibes qui engendrera des répercussions sur les mobilités de Cannes et de l'Agglomération
  - La désertification des centres-villes au profit des espaces commerciaux comme les Tourrades où tout est fait pour accueillir gratuitement les véhicules
  - La multiplication de plusieurs zones de travaux en même temps
  - La réduction des voies de circulation qui peut réduire la fluidité du trafic

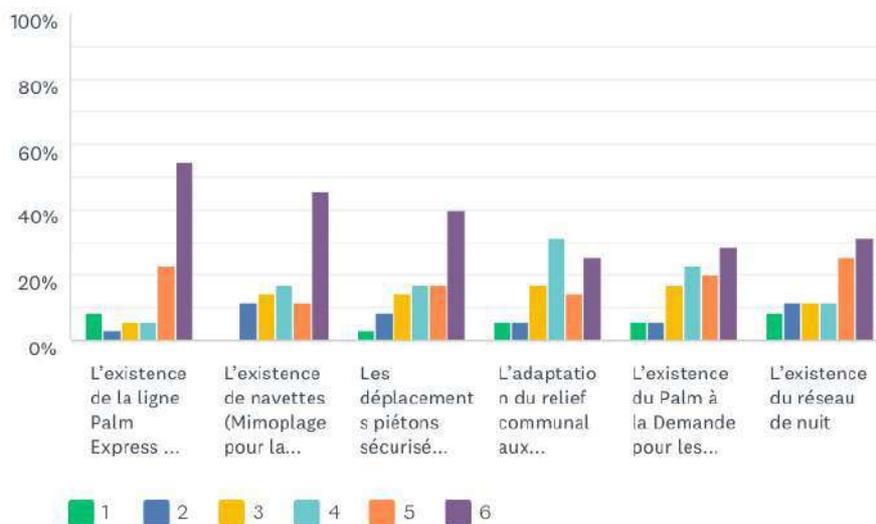
## 2.4 Évaluation des mobilités sur Mandelieu-La Napoule



- 23,03% des participants soit 38 participants ont souhaité évaluer les mobilités sur Mandelieu-La Napoule.

### 2.4.1 Évaluation des atouts des mobilités sur Mandelieu-La Napoule

Les participants ont été invités à choisir les principaux atouts des mobilités sur Mandelieu-La Napoule, en votant de 1 à 6. 6 étant l'atout le plus important.

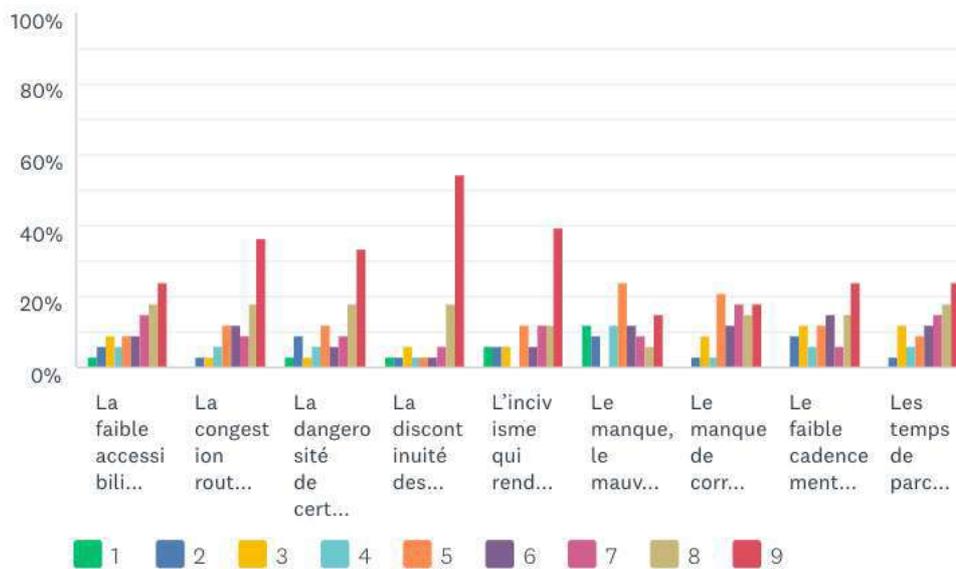


- L'existence de la ligne Palm Express A, dont les véhicules permettent d'accueillir deux fauteuils roulants sur les véhicules articulés, qui possède un bon cadencement et permet de relier Cannes est considérée à 54,29% comme le principal atout des mobilités sur Mandelieu-La Napoule pour 19 participants.
- L'existence de navette estivale pour la desserte des plages est considérée à 45,71% comme le second principal atout des mobilités sur Mandelieu-La Napoule pour 16 participants.

- Les propositions d'atouts exprimées par les participants concernent majoritairement :
  - Le développement de pistes cyclables sécurisées
  - L'accessibilité de la gare SNCF

## 2.4.2 Évaluation des faiblesses des mobilités de Mandelieu-La Napoule

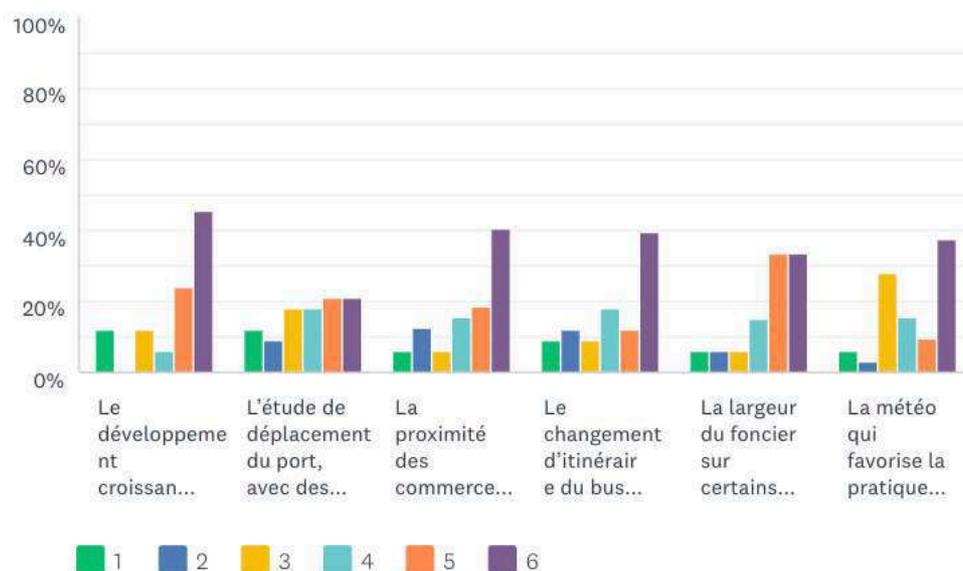
Les participants ont été invités à choisir les principales faiblesses des mobilités sur Mandelieu-La Napoule, en votant de 1 à 9. 9 étant la faiblesse la plus importante.



- La discontinuité des pistes cyclables est considérée à 54,55% comme le principal atout des mobilités sur Mandelieu-La Napoule pour 18 participants.
- L'incivisme qui rend dangereuse la marche à pied et la pratique dangereuse du vélo sont considérés à 39,39% comme le second principal atout des mobilités sur Mandelieu-La Napoule pour 13 participants.
- Les propositions de faiblesse exprimées par les participants concernent majoritairement :
  - La fréquence de certaines lignes de bus
  - Le manque de train sur la ligne concernant Mandelieu-La Napoule
  - Les stationnements sauvages
  - L'accès facilité à Mandelieu-La Napoule pour les voitures ce qui n'incite pas à changer son mode de transport

## 2.4.3 Évaluation des opportunités pour les mobilités sur Mandelieu-La Napoule

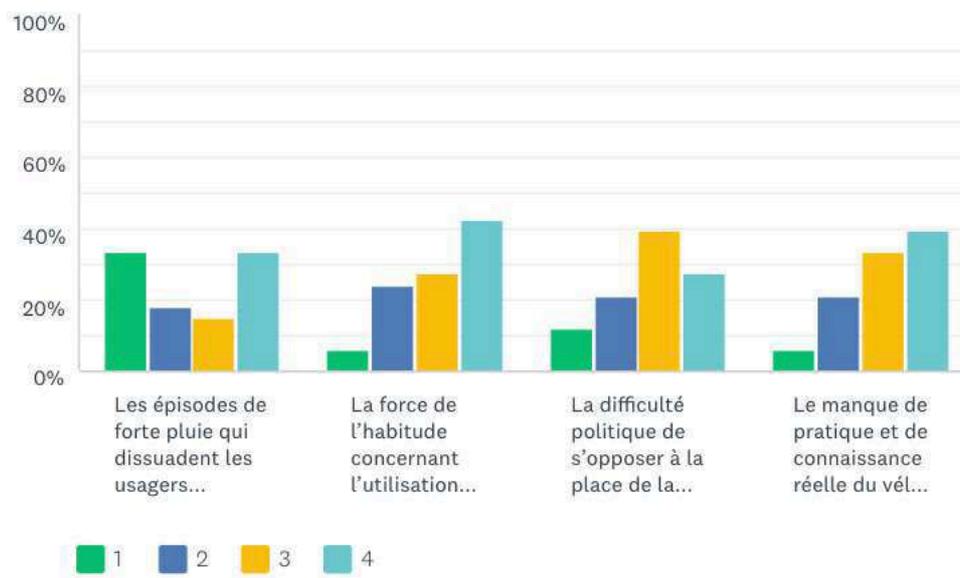
Les participants ont été invités à choisir les principales opportunités pour les mobilités sur Mandelieu-La Napoule, en votant de 1 à 6. 6 étant l'opportunité la plus importante.



- Le développement croissant des pistes cyclables et de leurs aménagements est considéré à 45,15% comme la principale opportunité pour les mobilités sur Mandelieu-La Napoule pour 15 participants.
- La proximité des services et commerces, accessibles à pied est considérée à 40,63% comme la seconde principale opportunité pour les mobilités sur Mandelieu-La Napoule pour 13 participants.
- Les propositions d'opportunités exprimées par les participants concernent majoritairement :
  - L'utilisation du stationnement 100% gratuit
  - Le développement d'une offre de vélo électrique

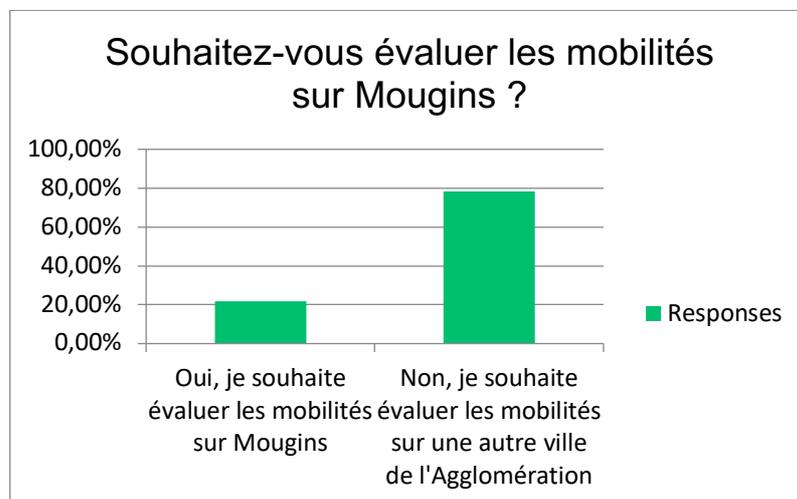
#### 2.4.4 Évaluation des menaces pour les mobilités sur Mandelieu-La Napoule

Les participants ont été invités à choisir les principales menaces pour les mobilités sur Mandelieu-La Napoule, en votant de 1 à 4. 4 étant la menace la plus importante.



- La force de l'habitude concernant l'utilisation de la voiture est considéré à 42,42% comme la principale menace pour les mobilités sur Mandelieu-La Napoule pour 14 participants.
- Le manque de pratique et de connaissance réelle du vélo par les services techniques lors de la réalisation d'aménagements cyclables est considéré à 39,39% comme la seconde principale opportunité pour les mobilités sur Mandelieu-La Napoule pour 13 participants.
- Les propositions de menaces exprimées par les participants concernent majoritairement :
  - L'augmentation du trafic et les problèmes de circulation dans le secteur Capitou
  - Le non-respect du partage de la route entre les différents utilisateurs
  - Les difficultés d'accès aux collines
  - La sortie de l'autoroute saturée en permanence

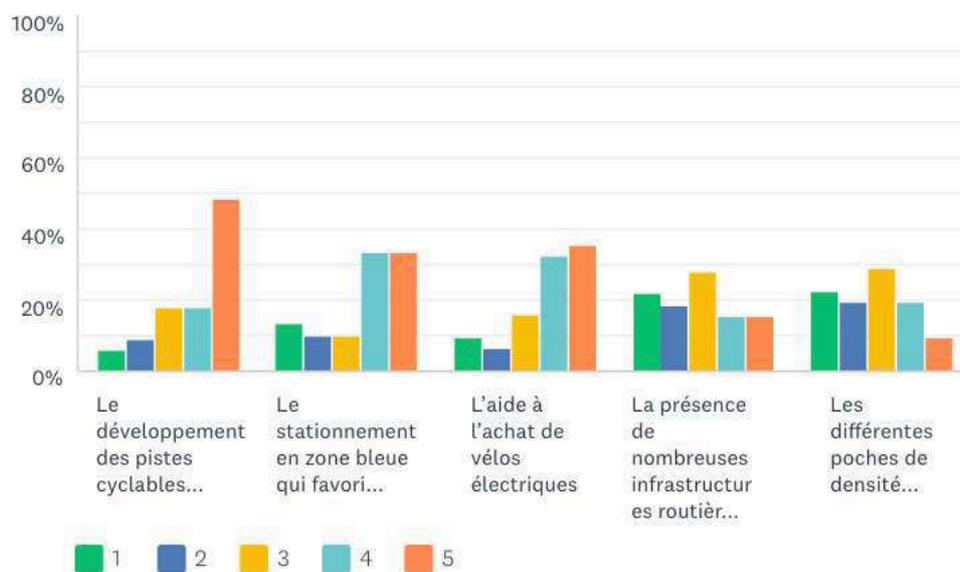
## 2.5 Évaluation des mobilités sur Mougins



- 22,15% des participants soit 35 participants ont souhaité évaluer les mobilités sur Mougins.

### 2.5.1 Évaluation des atouts des mobilités sur Mougins

Les participants ont été invités à choisir les principaux atouts des mobilités sur Mougins, en votant de 1 à 5. 5 étant l'atout le plus important.



- Le développement des pistes cyclables notamment pour faire le trajet Mougins le Haut – Sophia-Antipolis est considéré à 48,48% comme le principal atout pour les mobilités sur Mougins pour 16 participants.
- L'aide à l'achat de vélos électriques est considéré à 35,48% comme la seconde principale opportunité pour les mobilités sur Mandelieu-La Napoule pour 11 participants.
- Les propositions d'atout exprimées par les participants concernent majoritairement :
  - L'accès à l'A8 via la sortie 42
  - Les lignes de bus Cannes - Sophia-Antipolis, Cannes-Grasse et Cannes-Valbonne qui passent par Mougins

### 2.5.2 Évaluation des faiblesses des mobilités sur Mougins

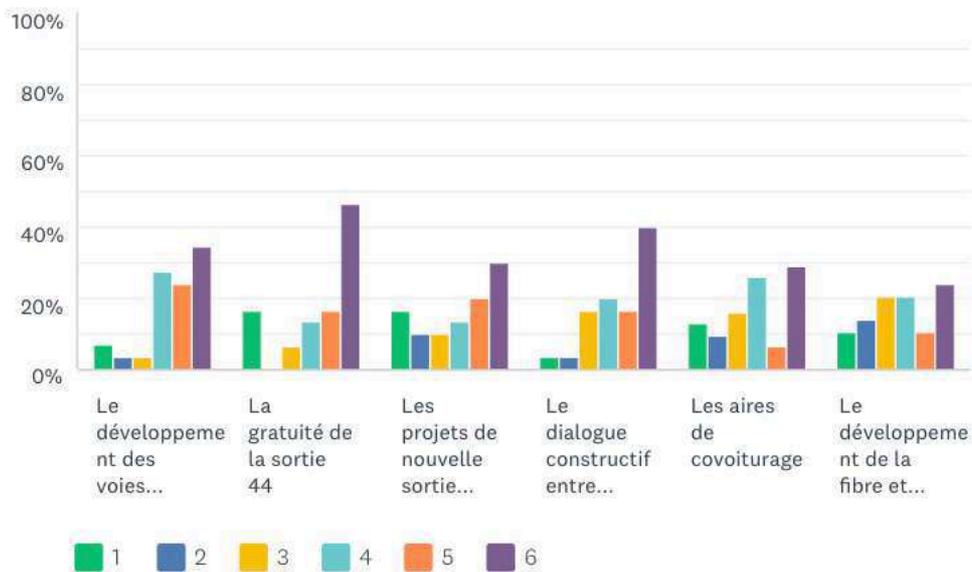
Les participants ont été invités à choisir les principales faiblesses des mobilités sur Mougins, en votant de 1 à 4. 4 étant la faiblesse la plus importante.



- Les dessertes en transport en commun trop peu nombreuses, aux horaires peu adaptés et avec d'importants temps de transport sont considérées à 61,29% comme la principale faiblesse des mobilités sur Mougins pour 19 participants.
- L'absence de continuité des pistes cyclables dans la Valmasque et dans l'arrière-pays considéré à 59,38% comme la seconde principale faiblesse des mobilités sur Mandelieu-La Napoule pour 18 participants.
- Les propositions de faiblesse exprimées par les participants concernent majoritairement :
  - Les aménagements routiers peu sécurisés pour le vélo
  - Un manque de lignes de bus et de clarté sur les dessertes intra-ville et depuis le Cannet sur certains quartiers notamment autour de Saint-Basile et Notre-Dame-de-Vie
  - L'absence de transports en commun pour se rendre dans les autres agglomérations
  - La desserte de Mougins le Haut depuis Cannes et Antibes
  - L'absence de parking-relais ou de covoiturage
  - Des axes de circulation étroits

### 2.5.3 Évaluation des opportunités pour les mobilités sur Mougins

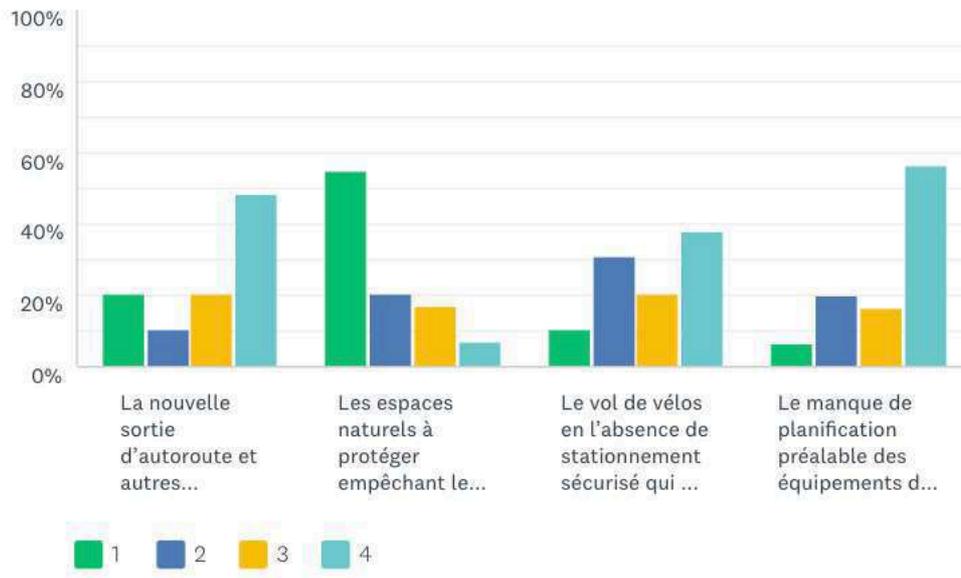
Les participants ont été invités à choisir les principales opportunités des mobilités sur Mougins, en votant de 1 à 6. 6 étant l'opportunité la plus importante.



- La gratuité de la sortie d'autoroute 44 est considérée à 46,67% comme la principale opportunité pour les mobilités sur Mougins pour 14 participants.
- Le dialogue constructif entre Envibus et Palmbus est considéré à 40% comme la seconde principale opportunité pour les mobilités sur Mougins pour 12 participants.
- Les propositions d'opportunités exprimées par les participants concernent majoritairement :
  - La création de pistes cyclables sécurisées
  - La pérennité du télétravail pour éviter la saturation des axes routiers
  - La création de stationnements pour les vélos
  - Le développement des relations intercommunales

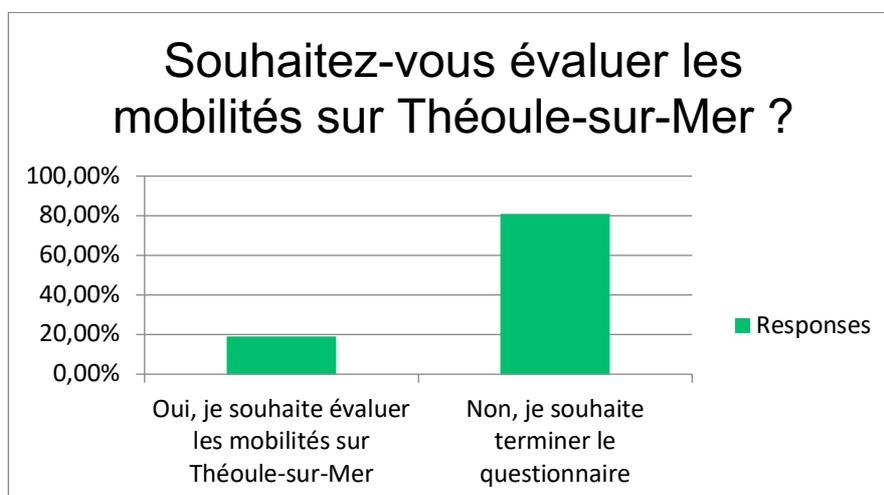
#### 2.5.4 Évaluation des menaces pour les mobilités sur Mougins

Les participants ont été invités à choisir les principales menaces des mobilités sur Mougins, en votant de 1 à 4. 4 étant la menace la plus importante.



- Le manque de planification préalable des équipements de mobilité dans les projets de développement et le maintien des services est considéré à 56,67% comme la principale menace pour les mobilités sur Mougins pour 74 participants.
- La nouvelle sortie d'autoroute et autres équipements structurants (nouvelle gare, Open Sky, complexe Diagana...) générant des déplacements qui pourraient être néfastes à la commune est considéré à 48,28% comme la seconde principale menace pour les mobilités sur Mougins pour 14 participants.
- Les propositions de menaces exprimées par les participants concernent majoritairement :
  - La dangerosité de certaines routes pour les piétons
  - La résistance du modèle « tout voiture » dans l'esprit des habitants
  - Le centre Amazon avec un fort développement des livraisons

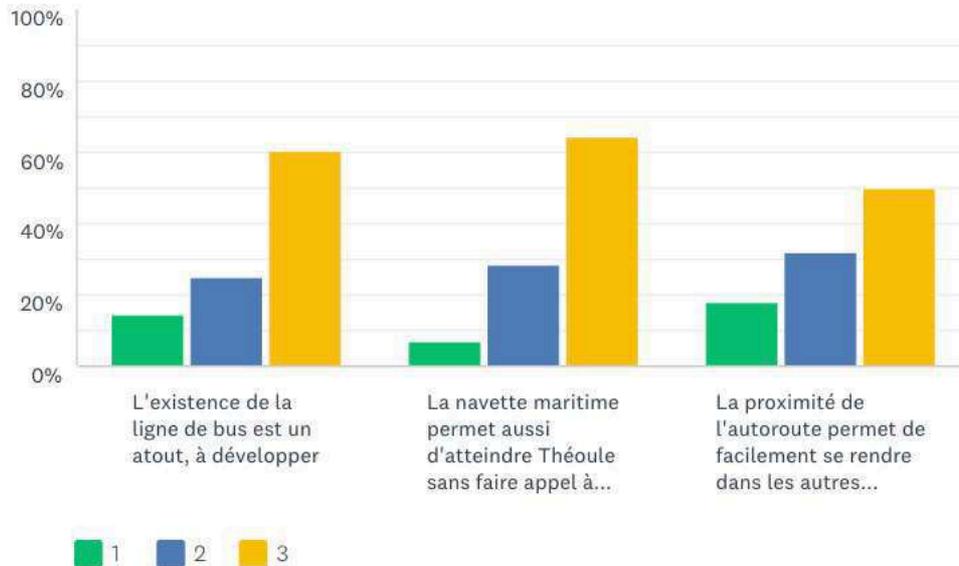
## 2.6 Évaluation des mobilités sur Théoule-sur-Mer



- 19,08% des participants soit 29 participants ont souhaité évaluer les mobilités sur Théoule-sur-Mer.

### 2.6.1 Évaluation des atouts des mobilités sur Théoule-sur-Mer

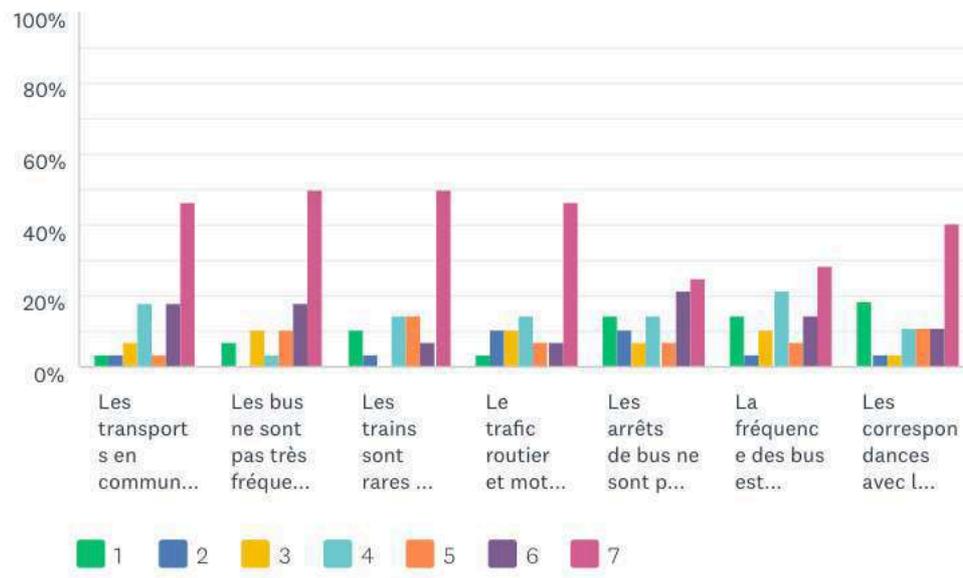
Les participants ont été invités à choisir les principaux atouts des mobilités sur Théoule-sur-Mer, en votant de 1 à 3. 3 étant l'atout le plus important.



- La navette maritime qui permet de rejoindre Théoule-sur-Mer est considérée à 64,29% comme le principal atout des mobilités sur Théoule-sur-Mer pour 18 participants.
- L'existence de plusieurs lignes de bus est considérée à 60,71% comme le second principal atout des mobilités sur Théoule-sur-Mer pour 17 participants.
- Les propositions d'atouts exprimées par les participants concernent majoritairement :
  - La présence du train

### 2.6.2 Évaluation des faiblesses des mobilités sur Théoule-sur-Mer

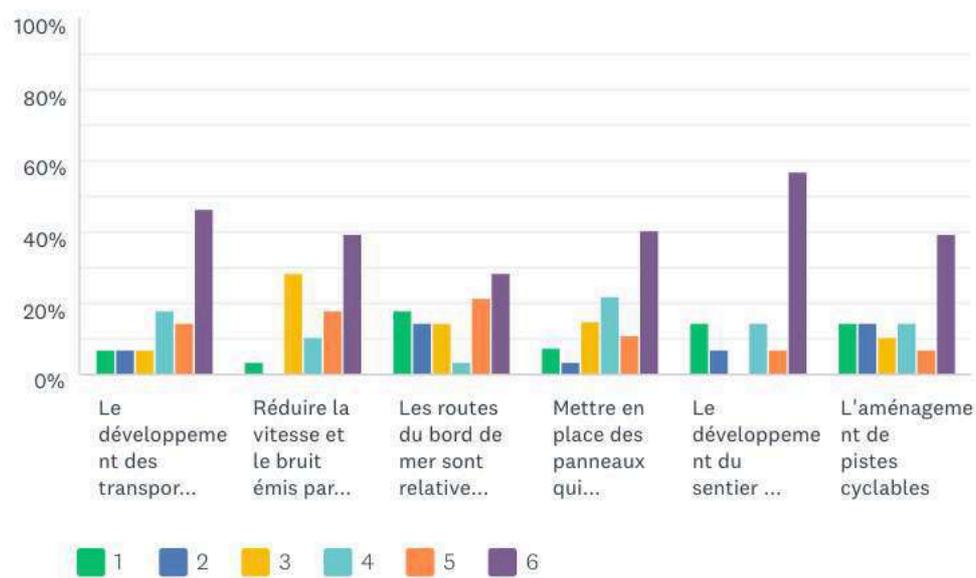
Les participants ont été invités à choisir les principales faiblesses des mobilités sur Théoule-sur-Mer, en votant de 1 à 7. 7 étant la faiblesse la plus importante.



- Les participants ont considéré deux faiblesses comme étant les plus importantes à hauteur de 50% :
  - La rareté des trains (14 participants)
  - Le manque de fréquence des bus qui sont par conséquent peu utilisés (14 participants)
- L'importance du trafic routier et moto est considérée à 46,43% comme la seconde principale faiblesse sur Théoule-sur-Mer pour 13 participants.
- Les propositions de faiblesses exprimées par les participants concernent majoritairement :
  - Le manque d'aménagement cyclable
  - Le manque de stationnement pour faire revivre les commerces
  - La connexion des TER avec le cadencement des lignes de bus
  - Un seul axe routier très fréquemment engorgé et saturé surtout en période estivale

### 2.6.3 Évaluation des opportunités pour les mobilités sur Théoule-sur-Mer

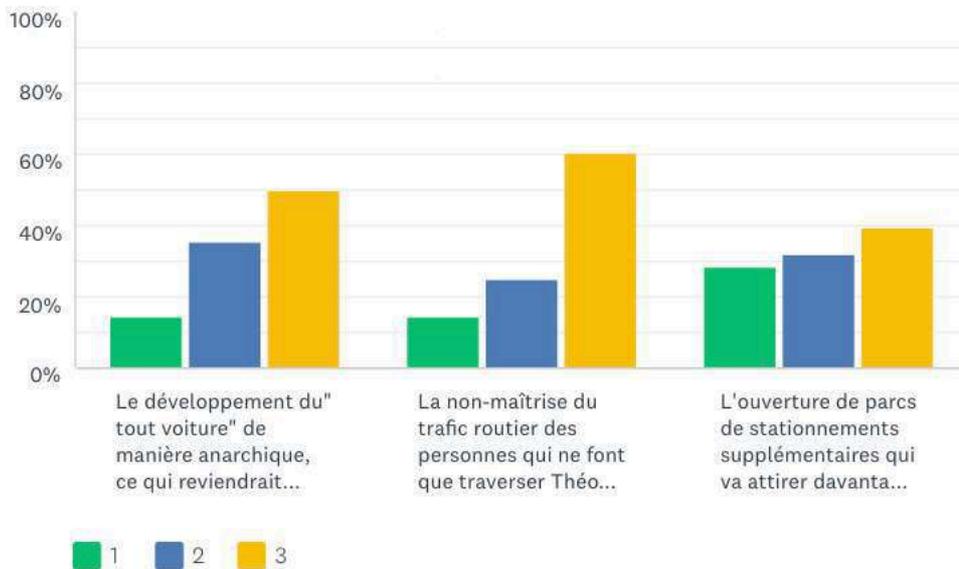
Les participants ont été invités à choisir les principales opportunités pour les mobilités sur Théoule-sur-Mer, en votant de 1 à 6. 6 étant l'opportunité la plus importante.



- Le développement du sentier du littoral pour faire de Théoule-sur-Mer une commune accessible à pied est considérée à 57,14% comme la principale opportunité pour les mobilités sur Théoule-sur-Mer pour 16 participants.
- Le développement des transports en commun pour réduire le trafic routier est considéré à 46,43% comme la seconde principale opportunité sur Théoule-sur-Mer pour 13 participants.
- Les propositions d'opportunités exprimées par les participants concernent majoritairement :
  - La mise en place de navettes vers Théoule-sur-Mer en provenance des parkings relais des communes voisines
  - La mise en œuvre de la navette maritime à valoriser pour favoriser son utilisation

#### 2.6.4 Évaluation des menaces pour les mobilités sur Théoule-sur-Mer

Les participants ont été invités à choisir les principales menaces pour les mobilités sur Théoule-sur-Mer, en votant de 1 à 3. 3 étant la menace la plus importante.



- La non-maîtrise du trafic routier qui génère des nuisances est considérée à 60,71% comme la principale menace pour les mobilités sur Théoule-sur-Mer pour 17 participants.
- Le développement du « tout voiture » de manière anarchique est considéré à 50% comme la seconde principale menace sur Théoule-sur-Mer pour 14 participants.
- Les propositions de menaces exprimées par les participants sont liées à la non-maîtrise du trafic routier.

## 2.7 Conclusion

Les points saillants qui ressortent de cette présentation des résultats sont :

- L'attention à porter à la place du vélo dans le développement des modes actifs
  - Aménagements cyclables sécurisés
  - Pistes cyclables à développer sur certaines zones
  - Un message de prévention à porter pour parvenir à un partage respectueux de l'utilisation de la route entre les différents utilisateurs (vélo, voitures, piétons, transports en commun)
- Le développement des navettes maritimes, point d'attention qui est revenu dans les 3 villes littorales.
- Concernant les transports en commun :
  - Le manque de fréquence de certaines lignes
  - Le manque de desserte de certains secteurs plus isolés (collines du Capitou à Mandelieu-La Napoule, Mougins le Haut...)
  - Le manque de parkings relais ou de parking de covoiturage

- La future gare TGV/TER à Cannes La Bocca est vue comme une opportunité
- Concernant le trafic routier :
  - Une saturation de l'axe routier principal de Théoule-sur-Mer et la volonté des habitants de développer les transports en commun pour réduire la circulation sur cet axe notamment durant la période estivale
  - La saturation de certaines zones sorties d'autoroute (42,43) et de certains axes routiers
  - La politique du « tout voiture » très fortement présente dans le comportement des habitants



# PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

## ANNEXES

Ateliers n°2 sur chacune des communes

Enquête digitale n°2



CANNES  
PAYS DE  
LÉRINS



# PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

**Orientations pour améliorer  
les déplacements  
Mandelieu**

**Mobilisons-nous  
pour la mobilité !**

# PRÉSENTATION DES ANIMATEURS ET INTERVENANTS

## ANIMATION / FACILITATION *NICAYA CONSEIL*

- Laurence Gontard
- Blandine Périchon
- Pauline Sabouraud



## INTERVENANTS

### *CACPL*

- Frédéric Marandon

### *INGEROP*

- Nathalie Perigault



- ◆ Soutien logistique à contacter en cas de problème technique  
→ Jordan FLEURUS

Via le chat de ZOOM

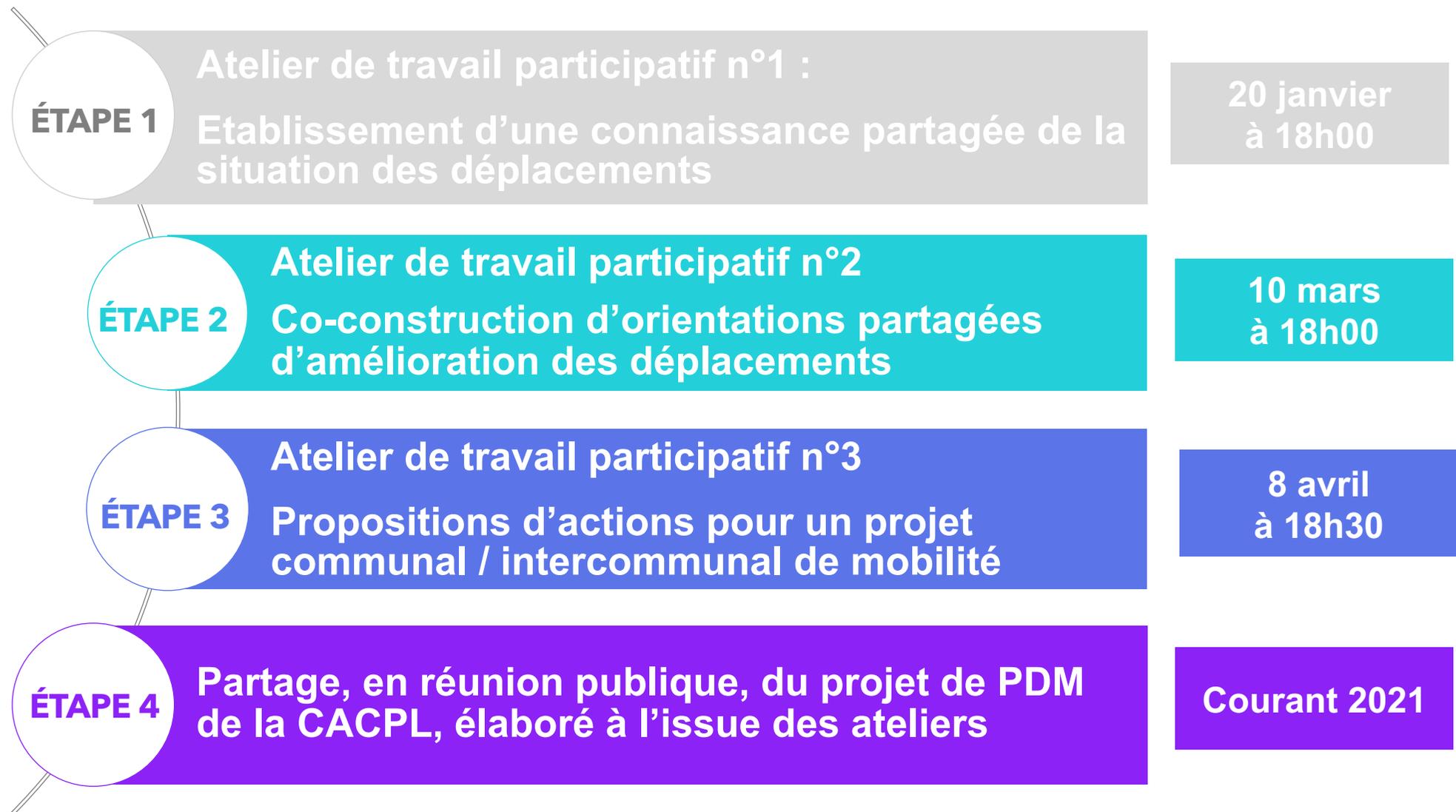


Via téléphone :

# DÉROULEMENT DE L'ATELIER N°2

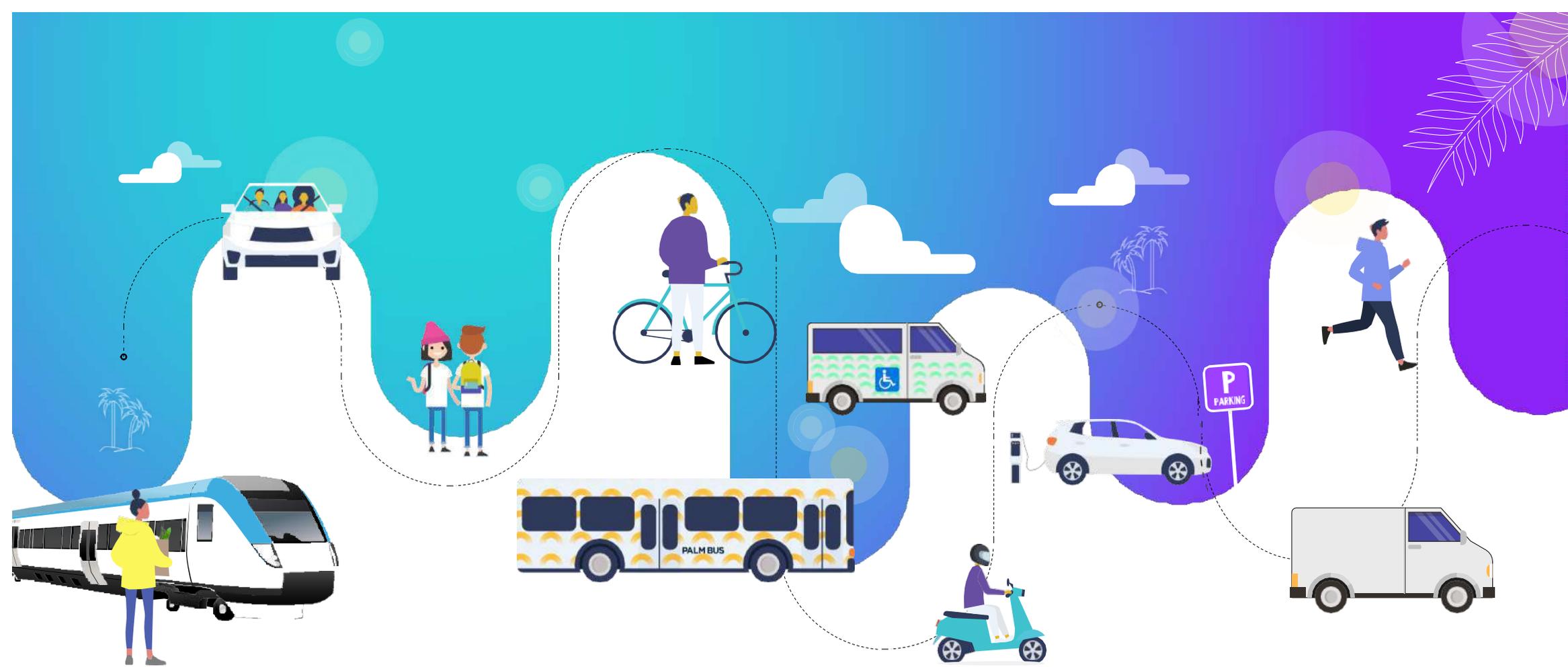
HEURE	DÉROULÉ	DURÉE
18h00 – 18h15	<ul style="list-style-type: none"><li>• Processus et objectifs de l'atelier n°2</li></ul>	<b>15'</b>
18h15 – 18h35	<ul style="list-style-type: none"><li>• Données réglementaires et benchmark prospectif</li></ul>	<b>20'</b>
18h35 – 18h50	<ul style="list-style-type: none"><li>• Rappel des contributions du 1<sup>er</sup> atelier</li></ul>	<b>15'</b>
18h50 – 19h20	<ul style="list-style-type: none"><li>• Travail en sous-groupes</li></ul>	<b>30'</b>
19h20 – 19h50	<ul style="list-style-type: none"><li>• Partage des productions et priorisation</li></ul>	<b>30'</b>
19h50 – 20h00	<ul style="list-style-type: none"><li>• Clôture de l'atelier n°1 et suites</li></ul>	<b>10'</b>

# RAPPEL DU PROCESSUS À MANDELIEU



# OBJECTIFS DE L'ATELIER N°2

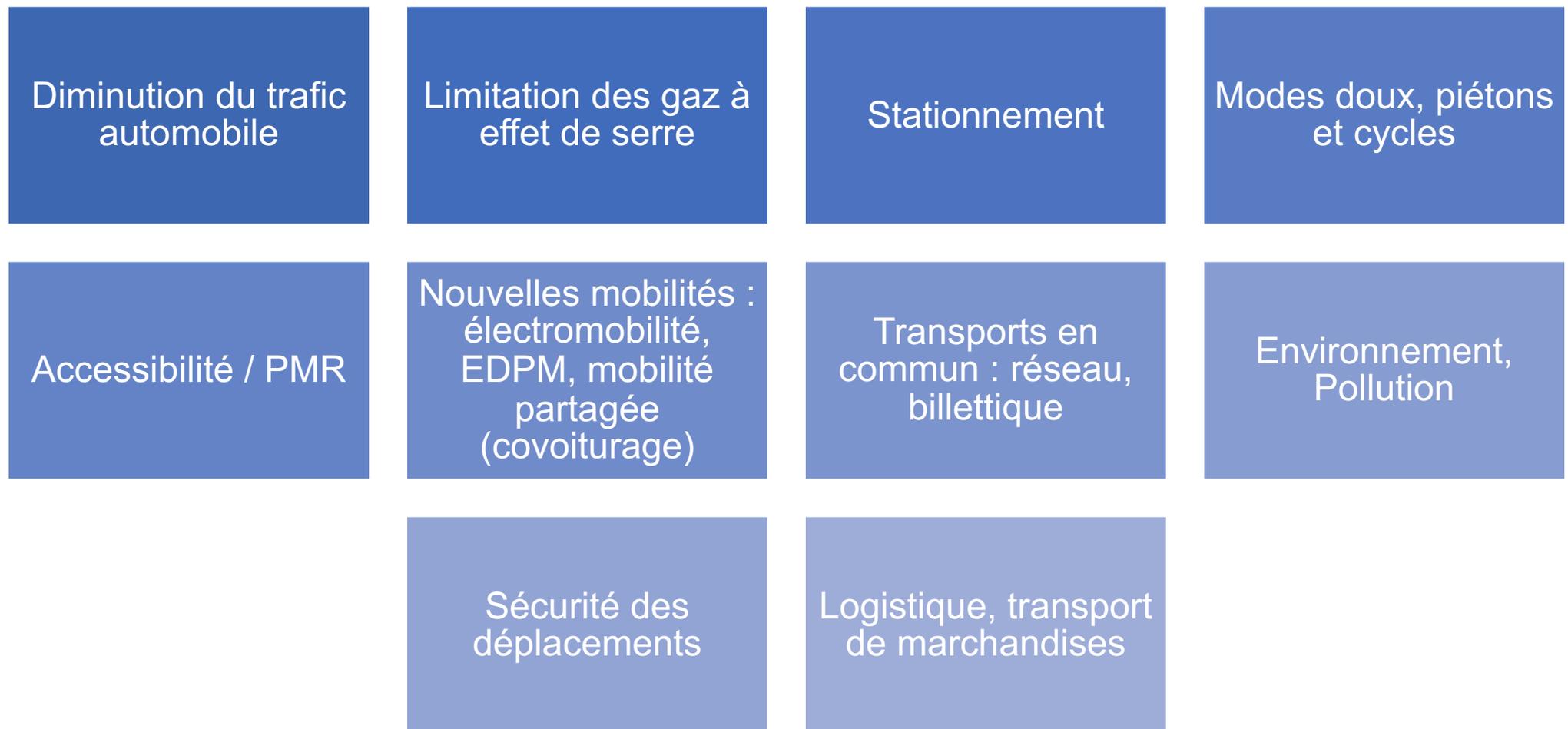
- Partager l'état des lieux de la situation des déplacements, établi au cours du 1<sup>er</sup> atelier
- Établir des propositions collectives pour améliorer ces déplacements



## 2. DONNÉES RÉGLEMENTAIRES ET BENCHMARK PROSPECTIF

# LE PDM / LA LOI LOM

## Les thématiques traitées dans le Plan de Mobilité



Chacune des thématiques est en lien avec la 1<sup>ère</sup> thématique de diminution du trafic automobile

# LE PDM / LA LOI LOM

## Nouveautés / Accents donnés par la Loi Orientation Mobilité

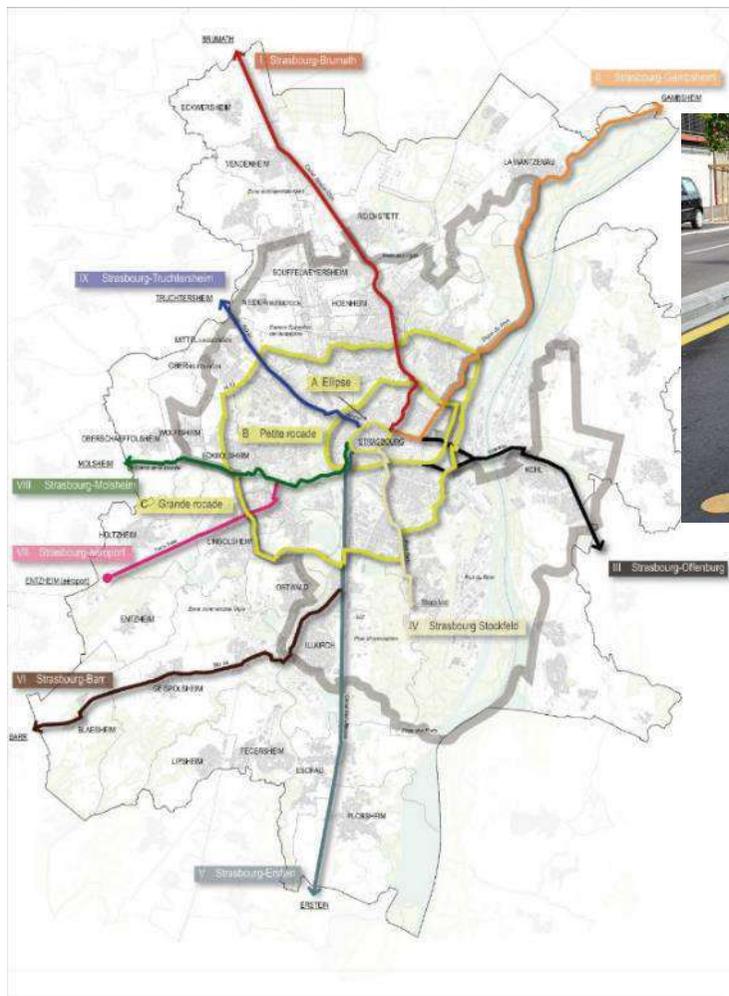
- **Mobilité inclusive : aspect social de la mobilité**
- **Plan de Mobilité Entreprises et Plans de Mobilité Scolaires**
- **Ouverture des données transport, stationnement, covoiturage**
- **Nouvelles formes de mobilités**
  - Freefloating
  - EDPM : engins de déplacements personnels motorisés
  - Covoiturage
- **Véhicules propres**
- **Zones à trafic limité**



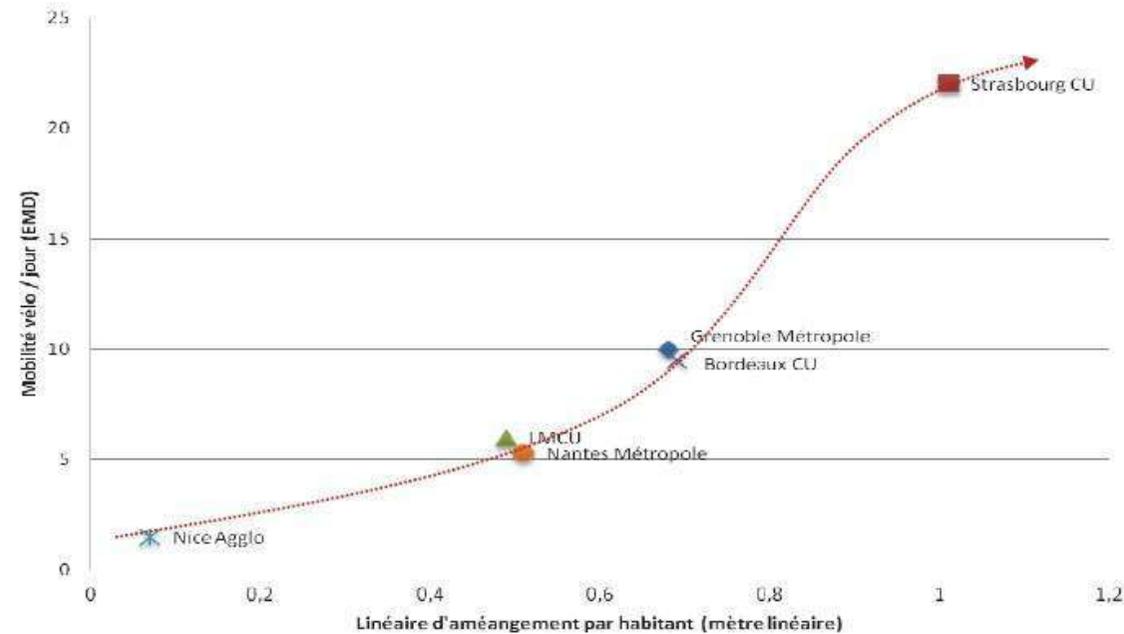
# DISCONTINUITÉS / QUALITÉ DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Exemples d'aménagements cyclables, réseaux structurants ayant permis une forte augmentation de la pratique du vélo

Chronovélo à Grenoble



→ Lien entre le linéaire d'aménagement cyclable et le développement de la pratique



Réalisation Inddigo 2014



# DISCONTINUITÉS / QUALITÉ DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

## Aménagements littoraux



Hyères



*Corniche Kennedy à Marseille*



Sète



Nice

# TRANSPORT EN COMMUN / INNOVATIONS

- Flottes de véhicules moins polluants (bus à hydrogène)



*Scool Bus à Rouen*

- TC / modes doux



*Rack vélo Seine Eure*

- Innovations en secteur moins dense : desserte du dernier km



*Taxis autonomes expérimentés aux Etats-Unis et à Singapour*



*Expérimentation TAD autonome Rouen*



*Expérimentation Navette autonome à Sophia Antipolis*

# RÉAMÉNAGEMENT URBAIN AXÉ SUR LES MODES ACTIFS

Rénovation urbaine d'un axe majeur en favorisant les modes actifs

- en maintenant un usage relativement important des VP
- tout en développant des TC (et voies propres)
- et en récupérant de l'espace pour créer des lieux de vie



*Le Jarret à Marseille*

# RÉNOVATION URBAINE D'UN AXE MAJEUR AXÉE SUR LES MODES ACTIFS

- **Autoroute urbaine transformée en boulevard urbain**
  - Etude en cours sur l'A7 à Marseille



*Autoroute Bonaventure à Montréal*



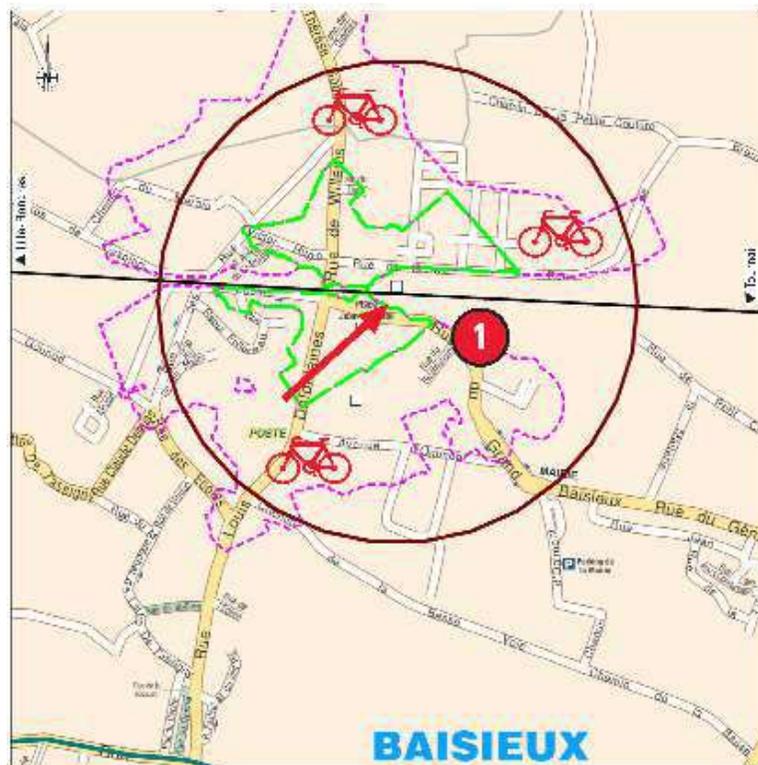
Projet à l'horizon 2030 sur l'A6/A7 à Lyon

- **Piétonnisation**

# Articulation urbanisme et mobilité

## Notion de **DIVAT** « Disque de Valorisation des Axes de Transport »

- Disques de 500m autour des stations de métro, tramway, gares (+ arrêts TCSP) ayant une accessibilité en moins de 10min
  - Développement urbain cohérent : objectif d'un maximum de population habitant dans les DIVAT
  - Développer des aménagements appropriés : réglementation spécifique du stationnement voiture, mise en place de stationnement vélo, liaisons modes doux etc



### ► En termes de Transport en Commun

W Augmenter la fréquence sur une des trois lignes TER - max : 51 trains j.o.

### ► En termes d'Accessibilité Piétonne

1 Accès potentiel vers une zone à fort potentiel foncier  
Construction d'une passerelle justifiée si densification dense

### ► En termes d'aménagements et d'infrastructures cyclables

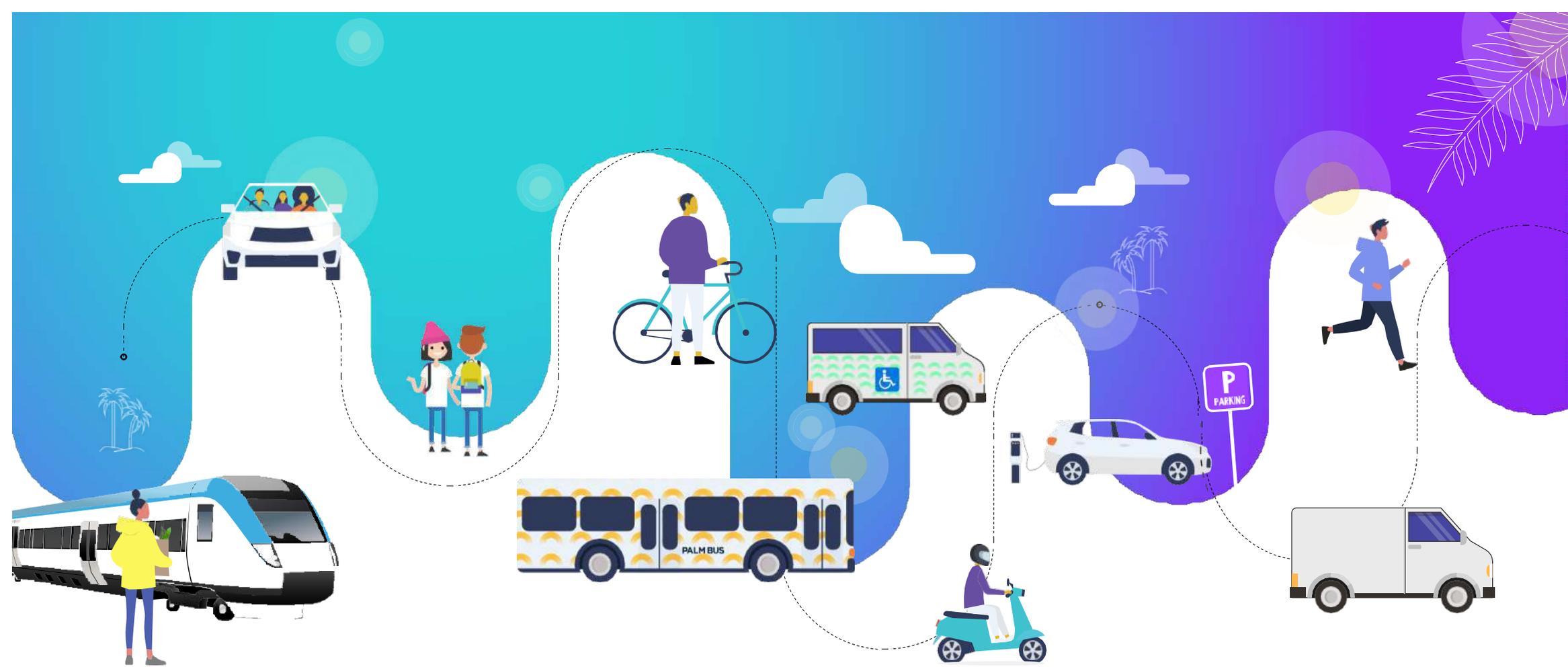
Réaliser des aménagements cyclables en liaison avec la gare

### ► En termes de stationnement

Dimensionner les besoins d'un parking vélos et d'un parc relais

Mettre en oeuvre une politique en faveur des résidents





### 3. RAPPEL DES CONTRIBUTIONS DE L'ATELIER N°1

# LES ATOUTS DES MOBILITÉS SUR MANDELIEU

## Contributions

- **Bus A : PALM EXPRESS avec plateforme pour les personnes en fauteuil roulant – Espace dans les grands bus pour les couples en fauteuil**
- **Déplacements piétons – sécurisés dans le centre-ville**
- **Palm express pour aller à Cannes**
- **Minibus en été – Mimo Plages + autre pour Cannes La Bocca**
- **Relief sur une bonne partie de la commune adapté aux mobilités douces**
- **Fréquence / Cadencement du Palm Express**
- **Réseau de nuit, notamment en été, avec fréquence acceptable**
- **Palm à la demande pour les PMR : prise à domicile et transport sur les 5 communes, au tarif d'un ticket de bus**
- **Bus A : PALM EXPRESS avec plateforme pour les personnes en fauteuil roulant – Espace dans les grands bus pour les couples en fauteuil**
- **Déplacements piétons – sécurisés dans le centre-ville**
- **Palm express pour aller à Cannes**
- **Minibus en été – Mimo Plages + autre pour Cannes La Bocca**
- **Relief sur une bonne partie de la commune adapté aux mobilités douces**

# LES FAIBLESSES DES MOBILITÉS SUR MANDELIEU

## Contributions

- **Accessibilité de la gare de Mandelieu pour les PMR ? Souterrain de la gare de Mandelieu ?**
- **Parkings avec portiques d'1,9m pas compatibles avec les véhicules plus hauts (nouvelle gare routière, complexes sportifs)**
- **Saturation des Tourrades**
- **Trop de parkings sauvages (face 3 rivières, sous pont de l'autoroute)**
- **Stationnement sauvage/anarchique sur les pistes cyclables, y compris de camions**
- **Dangerosité pour les piétons et cyclistes de l'avenue Gaston de Font-Michel – 50 km/h non respecté**
- **Priorité piétonne non respectée par les cyclistes**
- **Zones de rencontres piétons / cyclistes sur les trottoirs dangereuses (manque de visibilité)**
- **Trottoirs réduits par la végétation des propriétés privées non taillée**
- **Discontinuité des pistes cyclables avec fin ou début mal positionné / mal signalé**
- **Faible cadencement des bus de nuit en hiver – pas adapté à l'arrivée du dernier train**
- **Mauvaises connexions entre les différentes lignes**
- **Temps d'accès à la mer**
- **Manque de parkings relais pour prendre des navettes (Tourrades)**
- **Parking relai existant non utilisé : positionnement à l'extérieur de la zone commerciale, cheminement piéton complexe et dangereux (passage piéton)**

# LES OPPORTUNITÉS POUR LES MOBILITÉS SUR MANDELIEU

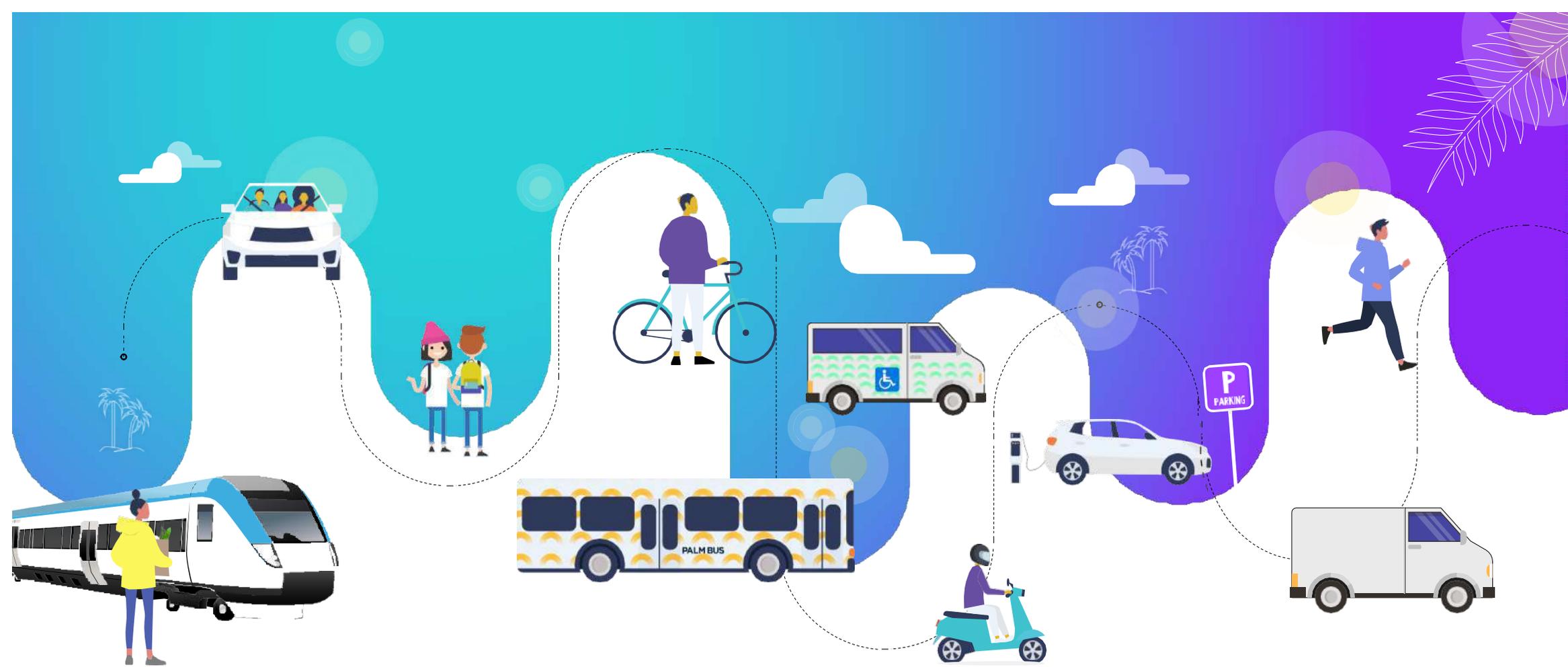
## Contributions

- **Législation sur l'aménagement des pistes cyclables**
- **Étude du déplacement fluvial du port avec des navettes régulières**
- **Conserver une offre importante à La Bocca tout en améliorant les temps de parcours de l'Express**
- **Tendance du développement des réseaux cyclables**
- **Proximité des commerces, des services, des écoles qui favorise la marche à pied**
- **Le bus 23 mériterait de changer de tracé pour desservir le bord de mer, la Napoule plus rapidement**
- **Largeur du foncier sur certains axes qui permettrait de créer des pistes cyclables ou d'élargir les trottoirs**
- **Mobilier urbain avec moins de places au sol**

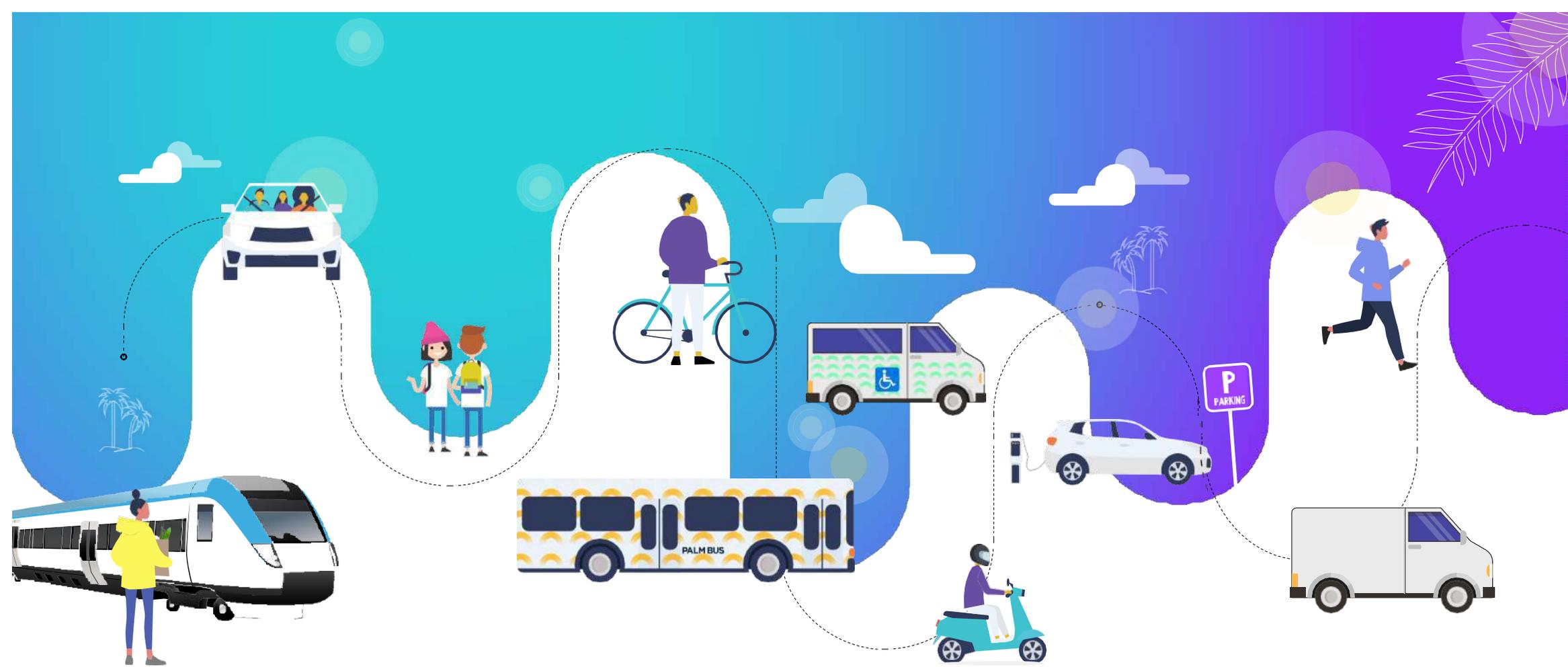
# LES MENACES POUR LES MOBILITÉS SUR MANDELIEU

## Contributions

- **Episodes de pluies fortes qui dissuadent de prendre les TC et les vélos**
- **Force de l'habitude qui fait que l'on utilise trop sa voiture**
- **Difficulté politique d'aller contre la place de la voiture en centre-ville : cap à passer**
- **Manque de pratique / connaissance du vélo par les services techniques (angles droits, panneaux, ...)**



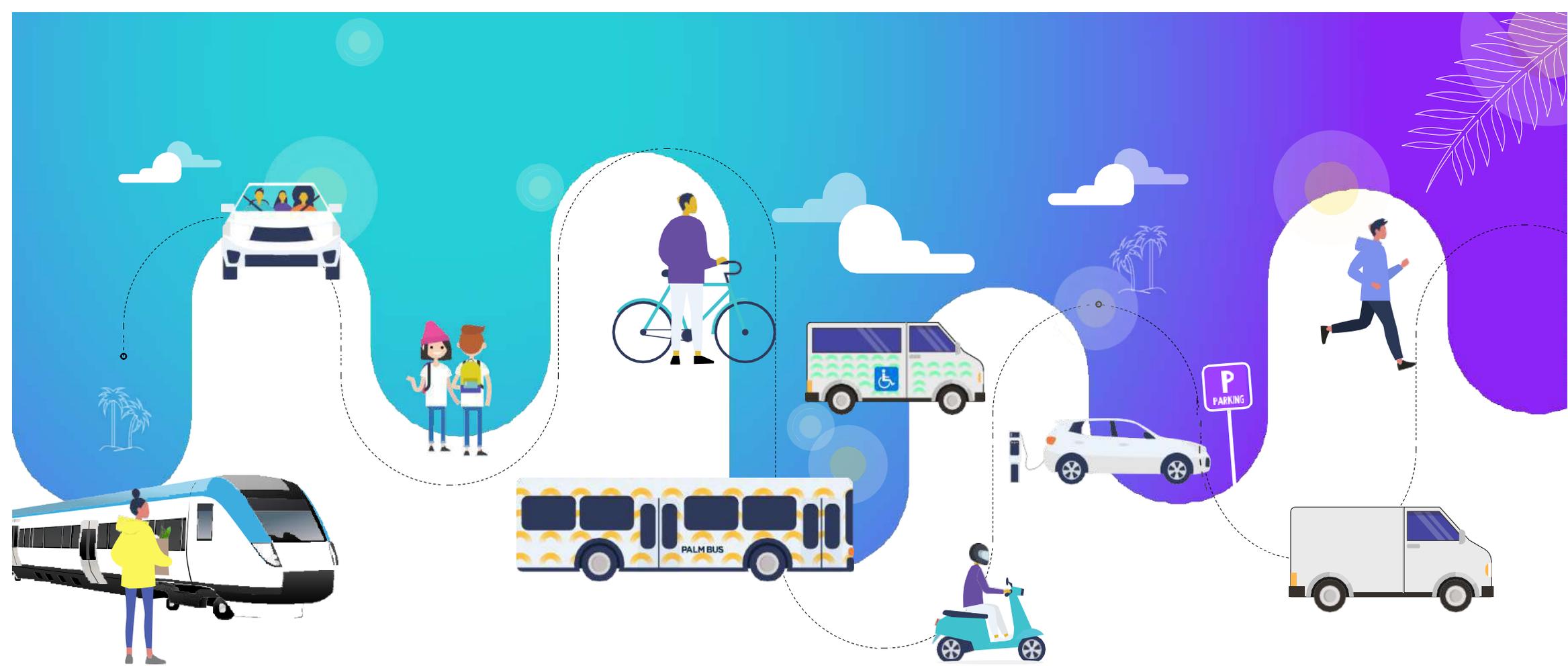
## 4. TRAVAIL EN SOUS-GROUPES



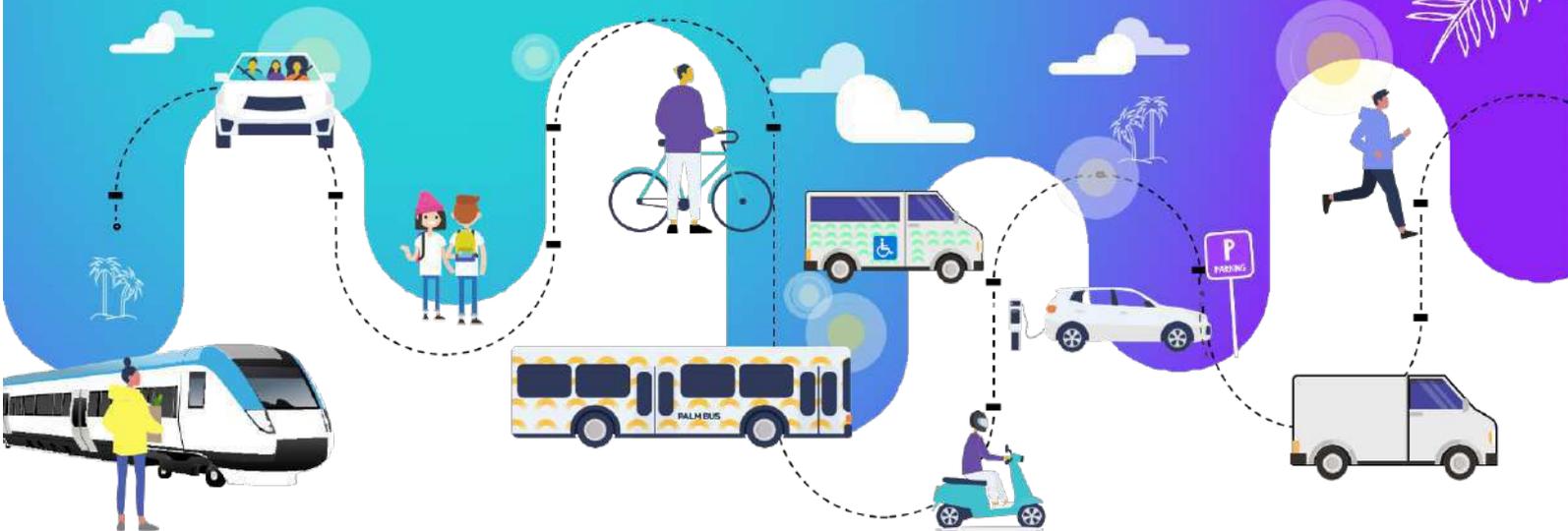
## 5. LES SUITES

# LES SUITES

Dates	Étapes
<b>Semaine prochaine</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Envoi de la synthèse des contributions d'atelier aux participants</li></ul>
<b>8 avril 2021</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Atelier N°3 : propositions d'actions pour un projet communal /intercommunal de mobilité</li></ul>
<b>Courant 2021</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Réunion publique de partage du Plan de Mobilité</li></ul>



MERCI POUR VOTRE ATTENTION



# PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

Cannes

Atelier N°2 – Orientations pour améliorer les déplacements

Note de Synthèse

19 janvier 2021



CANNES  
PAYS DE  
LÉRINS

# SOMMAIRE

1	DISPOSITIF DE CO-CONSTRUCTION DU PLAN DE MOBILITES.....	3
2	DEROULEMENT DE L'ATELIER 2 : ORIENTATIONS POUR AMELIORER LES DEPLACEMENTS.	4
3	SYNTHESE DES ECHANGES EN PLENIERE .....	4
4	SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS EN SOUS-GROUPES.....	5
4.1	CHANCES A SAISIR POUR AMELIORER LES MOBILITES SUR CANNES .....	6
4.2	DEFIS A RELEVER POUR AMELIORER LES MOBILITES SUR CANNES.....	6
4.3	ZONES DE CONFLITS A NEGOCIER POUR AMELIORER LES MOBILITES SUR CANNES.....	6
4.4	ZONES DE DANGER A EVITER POUR AMELIORER LES MOBILITES SUR CANNES.....	7
5	LES SUITES DE L'ATELIER.....	7
6	LE MOT DE LA FIN .....	7
7	ANNEXES.....	8
7.1	ANNEXE 1 : CONTRIBUTIONS EN SOUS-GROUPES ET PRIORISATION.....	8
7.1.1	<i>Chances à saisir</i> .....	8
7.1.2	<i>Défis à relever</i> .....	9
7.1.3	<i>Zones de conflits à négocier</i> .....	10
7.1.4	<i>Zones de danger à éviter</i> .....	11
7.2	ANNEXE 2 : LISTE DES PARTICIPANTS .....	12

# 1 Dispositif de co-construction du Plan de Mobilités

L'Agglomération Cannes Lérins, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, a engagé l'élaboration de son Plan de Mobilité qui définit la politique globale du territoire en matière de transports et de déplacements pour les 10 prochaines années.

L'Agglomération Cannes Lérins a souhaité que ce Plan de Mobilité (PDM) fasse l'objet d'une véritable démarche partenariale qui associe les habitants, entreprises et associations des 5 communes pour construire un projet cohérent, au service du territoire.

Cette démarche de co-construction a vocation à définir, au sein de chaque commune, des plans communaux de mobilité, à conjuguer ces plans entre eux pour aboutir à un PDM de la CACPL cohérent, efficace et qui fasse sens pour le territoire.

Elle se décline en 4 étapes : 3 ateliers participatifs organisés dans chaque commune, suivis d'une réunion publique à l'échelle du territoire.

Sur Cannes, le dispositif est le suivant :



## 2 Déroulement de l'atelier N°2 : Orientations pour améliorer les déplacements

---

Le deuxième atelier cannois s'est déroulé le 19 décembre 2020, de 18h à 20h, en distanciel.

11 personnes (hors équipe CACPL et Nicaya Conseil) ont participé à cet atelier dont l'objectif était de partager l'état des lieux de la situation des déplacements réalisés au cours du 1<sup>er</sup> atelier et d'établir des propositions collectives pour améliorer ces déplacements.

Après la présentation des intervenants et le rappel des consignes de réunion à distance, l'atelier s'est déroulé en 5 temps :

- Présentation des objectifs de l'atelier N°2 par Laurence Gontard, du cabinet Nicaya Conseil
- Partage de données réglementaire et d'un benchmark prospectif sur la ville de Cannes par Nathalie Perigault, du cabinet INGEROP, en charge de l'élaboration du Plan de Mobilité pour l'Agglomération Cannes Lérins.
- Partage des contributions du 1<sup>er</sup> atelier
- Travail en sous-groupes pour définir les orientations pour améliorer les mobilités sur Cannes (identification puis hiérarchisation des chances à saisir, défis à relever, zones de conflits à négocier, zones de danger à éviter)
- Suites de l'atelier et mot de la fin.

## 3 Synthèse des échanges en plénière

---

Les participants ont posé des questions sur :

- La manière dont sont prises en compte les recommandations ou demandes du public dans l'élaboration du plan de mobilité et son processus décisionnel
  - Nicaya Conseil a indiqué qu'à l'issue des ateliers, une synthèse globale serait établie permettant de prendre en compte dans l'élaboration du plan de mobilité les propositions issues de la concertation.
- Les aménagements spécifiques pour favoriser les mobilités en scooter ou en moto
  - INGEROP a indiqué que de nombreux stationnements existaient sur la ville de Cannes pour permettre aux habitants de circuler en scooter ou à moto.

- L'existence d'un ratio de mètres d'aménagements cyclables par habitant à partir duquel on constate une réelle augmentation de la pratique du vélo et la valeur de ce taux sur Cannes.
  - INGEROP a indiqué que pour les linéaires vélo, la valeur de 0,5 m par habitant permettait d'augmenter le report modal et que ce taux s'élevait sur l'agglomération à 0,25 m par habitant.
- L'appel d'offre sur les stations vélos
  - Frédéric Marandon, chargé de la mobilité pour la CACPL, a indiqué que l'Agglomération et la Ville de Cannes s'intéressent à la question des vélos en libre-service.
  - Des services de location de VAE 1 à 3 mois ainsi que de box de vélos sur inscription préalable sont actuellement proposés (« Palm Vélo »).
- La comparaison avec d'autres villes sur la location de vélos, le nombre de vélos loués par la CACPL et la possibilité de disposer de vélos pliables, transportables dans les bus
  - Frédéric Marandon a indiqué qu'un benchmark avait effectivement été réalisé mais que le confinement rendait les chiffres peu probants. En effet, les déplacements ayant baissé de 40% pendant cette période, il est complexe de connaître les chiffres réels.
  - Frédéric Marandon a précisé qu'un travail était en cours avec certaines entreprises pour s'adresser aux salariés et favoriser l'usage du vélo et la location de vélos.

## 4 Synthèse des contributions en sous-groupes

---

Après la séquence de présentation en plénière, les participants ont été invités à travailler en sous-groupes pour formuler leurs contributions sur :

- Les **chances à saisir** pour améliorer les mobilités sur Cannes
- Les **défis à relever** pour améliorer les mobilités sur Cannes
- Les **zones de conflits à négocier** pour améliorer les mobilités sur Cannes
- Les **zones de menaces à éviter** pour améliorer les mobilités sur Cannes

L'ensemble des contributions des sous-groupes a ensuite été partagé et enrichi en plénière.

Puis les participants ont été invités à indiquer les 6 contributions leur paraissant prioritaires.

Le détail des contributions priorisées par les participants à l'issue de l'atelier est proposé en annexe à la présente note de synthèse.

## 4.1 Chances à saisir pour améliorer les mobilités sur Cannes

Les principales chances à saisir identifiées par les participants ont porté sur :

- L'augmentation des fréquences des transports collectifs qui permet d'en accroître la fréquentation ;
- Le développement des modes actifs, depuis la croisette vers l'intérieur de la ville, en phase avec le projet « Cannes, capitale du sport en plein air » ;
- La desserte des quartiers aujourd'hui moins bien desservis et du centre-ville piéton, avec de petites navettes fréquentes
- Le développement de solutions de report modal sur le dernier kilomètre, depuis les différentes gares.

## 4.2 Défis à relever pour améliorer les mobilités sur Cannes

Les principaux défis à relever identifiés par les participants sont les suivants :

- Permettre le développement du vélo en autorisant la circulation sur les voies de bus, en mettant en œuvre le double sens cyclable, avec priorité aux vélos, en sécurisant les itinéraires et en améliorant la signalétique ;
- S'entendre avec les collectivités voisines pour faciliter l'harmonisation des réseaux de transports en communs, notamment pour la desserte de Sophia-Antipolis.

## 4.3 Zones de conflits à négocier pour améliorer les mobilités sur Cannes

Les participants ont identifié comme principales zones de conflits à négocier pour améliorer les mobilités sur le territoire :

- L'éducation aux règles du « vivre-ensemble » permettrait de sécuriser les déplacements de chacun ;
- Les transports en commun sont nécessaires pour accompagner la réalisation de la future gare TGV
- Le contrôle renforcé du respect des règles de priorité permettrait d'éviter que les bus ne soient bloqués dans le trafic
- L'adaptation des tarifs, horaires et fréquences de bus aux heures de pointe serait de nature à en augmenter l'attractivité

- La réduction du nombre de voitures améliorerait la qualité de l'air et diminuerait les risques d'exposition.

## 4.4 Zones de danger à éviter pour améliorer les mobilités sur Cannes

Les participants ont identifié comme principales zones de danger à éviter pour améliorer les mobilités sur Cannes :

- L'absence de parkings-relais connectés au centre-ville par des transports en commun ou des 2 roues
- Le manque de voies en site propre pour les bus et vélos
- Le manque de stationnements et de visibilité pour les 2 roues au niveau des intersections
- La non-optimisation de l'occupation des parkings en ouvrages du centre-ville grâce à des panneaux d'affichages indiquant les places restantes.

## 5 Les suites de l'atelier

---

- La présente synthèse est adressée aux participants fin janvier 2021.
- L'atelier n°2 se déroulera le mardi 9 mars, soit à 18h30 en mairie de Cannes si les conditions sanitaires le permettent, soit à 18h à distance dans le cas contraire.
- Les participants seront informés des modalités de déroulement de l'atelier la semaine précédente.
- L'objectif de cet atelier sera de proposer, sur la base des orientations partagées construites lors de l'atelier n°2, des propositions d'actions pour un projet communal et intercommunal de mobilité.

## 6 Le mot de la fin

---

Au terme de l'atelier, Nicaya Conseil a demandé aux participants un mot d'appréciation sur l'atelier. Les contributions des participants ont été les suivantes :

- |                              |                       |               |
|------------------------------|-----------------------|---------------|
| • Très intéressant X3        | • Manque              | • Dynamique   |
| • Regret des 15 mn de retard | • d'anticipation      | • Échanges    |
|                              | • Complémentaire      | • respectueux |
|                              | • Challenge à relever |               |

## 7 Annexes

---

### 7.1 Annexe 1 : contributions en sous-groupes et priorisation

Les contributions des sous-groupes de travail ont été consignées en séance. Elles sont retranscrites littéralement ci-dessous pour chacun des 4 critères abordés. Le résultat de la priorisation des contributions par les participants est proposé dans la colonne de droite (nombre de suffrages recueillis).

#### 7.1.1 Chances à saisir

L'augmentation des fréquences des lignes de transport collectif a un effet d'entraînement sur l'usage, travailler sur l'augmentation des fréquences sur d'autres secteurs que L1 / PalmBus	5
Développer les transports « actifs » en conséquence pour développer la Capitale Sport en Plein Air	3
Faire évoluer le réseau de bus pour les quartiers moins desservis avec des navettes plus petites mais plus nombreuses.	3
Accompagner la piétonisation du centre-ville de navettes / offre de transport permettant aux personnes « chargées » de se déplacer.	3
Poursuivre le développement des vélos sur la Croisette / bord de mer vers la desserte des quartiers	2
Saisir la chance d'avoir plusieurs gares pour développer l'accessibilité du territoire et le report modal sur le dernier kilomètre.	2
Profiter de la présence de différentes gares pour sécuriser les stationnements vélos sur chacune	1
La réalisation de l'EV8 permettra de participer à la requalification urbaine du secteur bocca cabana	1
Réfléchir à la connexion en transport en commun vers la station de sport d'hiver la plus proche	1
Fort développement de la partie piétonne du centre-ville permettant d'améliorer la sécurité incendies et accidents	

### 7.1.2 Défis à relever

Autoriser la circulation des vélos sur les voies bus du Boulevard Carnot ou de trouver des chemins parallèles initialement prévue à l'origine	6
Mettre en œuvre le double sens cyclable et faire les aménagements en conséquence si besoin	5
Amplifier l'entente entre les collectivités pour favoriser la circulation en transports communs notamment pour la desserte de Sophia-Antipolis	4
Piste cyclable qui part de l'Esplanade du golfe de Cannes-Mandelieu qui relie la Gare de la Bocca jusqu'au Lycée international dangereuse pour les cyclistes notamment dans le sens est-ouest, nécessité d'identifier cet axe comme étant un itinéraire cyclable de déviation sécurisé	2
A l'entrée de la rue des Serbes se pose une problématique de circulation : proposition de mettre en place un dispositif de signalisation R8 avec un libellé « Arrêt absolu immédiat », installation d'un panneau de ce type rue des Etats-Unis ce qui équivaut à un passage à niveau, cet aménagement est très présent dans les zones de tramway	1
Obligation réglementaire auprès des différentes collectivités pour mettre en place les doubles sens	1
Installation d'un cédez le passage pour les personnes qui viennent dans le sens est-ouest sur la Croisette	
Pour prévenir les risques d'accidents sur la voie nord de la promenade de Pantiero, de nombreuses voitures qui empruntent le linéaire de ce bus et tournent à droite pour prendre la rue Louis Blanc ce qui engendre des conflits. Idée d'installer une signalisation en orange clignotant	
Acheter des terrains pour créer une voie Cannes / Le Cannet sans empiéter sur le boulevard Carnot	

### 7.1.3 Zones de conflits à négocier

Rappeler les principes du vivre ensemble pour l'ensemble des usagers sur la route	2
Développer des accès en TC à la future gare TGV	2
Mieux faire respecter les priorités des transports en commun (blocages à proximité de la gare)	2
Réduire les voitures sur les axes très fréquentés, pour améliorer la qualité de l'air et réduire le nombre de personnes exposées	2
Revoir les tarifications du bus vers l'aéroport	2
Adapter les horaires et la fréquence des bus aux heures de pointe surtout dans les lieux très fréquentés (future université Bastide Rouge, sortie des voyageurs des gares, sortie des écoles/travail)	1
Anticiper les aménagements du réseau routier dans le secteur de Bastide Rouge et pour accéder à l'autoroute	1
Développer les parkings relais aux abords de la ville pour laisser nos voitures et prendre une navette pour rejoindre le centre	1
Prévoir de nouveaux systèmes de livraison en centre-ville (vélo cargos)	1
Revoir les horaires de ramassage des cartons des boutiques pour qu'ils ne coïncident avec l'ouverture des magasins	1
Développer les TC avec des voies bus respectées	1
En plus de la signalétique de séparation des voies, prévoir des aménagements ou autres dispositifs qui permettent de bien identifier les différentes zones (trottoirs / pistes cyclables)	
Mettre en place une signalisation pour que les cyclistes respectent les passages piétons	
Sécuriser les déplacements cyclistes (potelets sur bord des trottoirs – bvd du Rivage)	
Remettre à niveau les panneaux d'affichage	

#### 7.1.4 Zones de danger à éviter

Créer des parkings en dehors du centre-ville de Cannes et augmenter les rotations de transport type bus ou autre transport (2 roues...) vers le centre-ville	4
Proposer des voies partagées bus et vélos en limitant la vitesse (20 à 30 km/h) afin d'enlever les bus des voiries qui peuvent être congestionnées	2
Déplacer la fourrière intercommunale vers le parking de la Canardière afin d'obliger les automobilistes à emprunter la ligne A pour venir rechercher leur véhicule	1
Installer et augmenter les stationnements deux roues au niveau des intersections en remplacement de stationnement voitures et permettre une meilleure visibilité à ces intersections	1
Optimiser l'occupation des parkings en ouvrage existant de centre-ville en proposant des panneaux d'affichage à des points clés indiquant le nombre de places restants et la distance restante pour y accéder. Ex : Parking de la Ferrage, parking Suquet Fort Ville	1
Apporter une attention particulière sur la zone de danger liée à l'acceptation de la transition soit proposée soit imposée	1

## 7.2 Annexe 2 : liste des participants

- Benjamin CHANEL
- Nour BRADAI
- Nicolas CONSTANTIN
- Catherine COUREL
- Patrick FLAMENT
- Bernard HEUSE
- Martine JAMET
- Jean-Paul LESCAT
- Jean-Pierre LORGNET
- Anne MAZARE
- Régine DUGASC
- Francis TILMON
- Yves PIETRZAK
- Catherine COUREL
- Anne MAZARE

Pour la Ville de Cannes / Agglomération Cannes Lérins :

- Fanny BRUTUILLE
- Frédéric MARANDON

Pour Nicaya Conseil :

- Laurence GONTARD
- Jordan FLEURUS
- Pauline SABOURAUD
- Blandine PERICHON

Pour INGEROP :

- Lauriane BEAUVISAGE
- Nathalie PERIGAULT



# PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

## Mandelieu-La Napoule Atelier N°2 – Orientations pour améliorer les déplacements

### Note de Synthèse

10 mars 2021



CANNES  
PAYS DE  
LÉRINS

# SOMMAIRE

1	DISPOSITIF DE CO-CONSTRUCTION DU PLAN DE MOBILITES .....	3
2	DEROULEMENT DE L'ATELIER N°2 : ORIENTATIONS POUR AMELIORER LES DEPLACEMENTS 4	
3	SYNTHESE DES ECHANGES EN PLENIERE.....	4
4	SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS EN SOUS-GROUPES .....	5
4.1	CHANCES A SAISIR POUR AMELIORER LES MOBILITES SUR MANDELIEU-LA NAPOULE.....	5
4.2	DEFIS A RELEVER POUR AMELIORER LES MOBILITES SUR MANDELIEU-LA NAPOULE .....	6
4.3	ZONES DE CONFLITS A NEGOCIER POUR AMELIORER LES MOBILITES SUR MANDELIEU-LA NAPOULE.....	6
4.4	ZONES DE DANGER A EVITER POUR AMELIORER LES MOBILITES SUR MANDELIEU-LA NAPOULE .....	7
5	LES SUITES DE L'ATELIER .....	7
6	LE MOT DE LA FIN.....	7
7	ANNEXES .....	9
7.1	ANNEXE 1 : CONTRIBUTIONS EN SOUS-GROUPES ET PRIORISATION .....	9
7.1.1	<i>Chances à saisir</i> .....	9
7.1.2	<i>Défis à relever</i> .....	9
7.1.3	<i>Zones de conflits à négocier</i> .....	10
7.1.4	<i>Zones de danger à éviter</i> .....	10
7.2	ANNEXE 2 : LISTE DES PARTICIPANTS .....	12

# 1 Dispositif de co-construction du Plan de Mobilités

L'Agglomération Cannes Lérins, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, a engagé l'élaboration de son Plan de Mobilité qui définit la politique globale du territoire en matière de transports et de déplacements pour les 10 prochaines années.

L'Agglomération Cannes Lérins a souhaité que ce Plan de Mobilité (PDM) fasse l'objet d'une véritable démarche partenariale qui associe les habitants, entreprises et associations des 5 communes pour construire un projet cohérent, au service du territoire.

Cette démarche de co-construction a vocation à définir, au sein de chaque commune, des plans communaux de mobilité, à conjuguer ces plans entre eux pour aboutir à un PDM de la CACPL cohérent, efficace et qui fasse sens pour le territoire.

Elle se décline en 4 étapes : 3 ateliers participatifs organisés dans chaque commune, suivis d'une réunion publique à l'échelle du territoire.

Sur Mandelieu-La Napoule le dispositif est le suivant :



## 2 Déroulement de l'atelier N°2 : Orientations pour améliorer les déplacements

---

Le deuxième atelier mandolocien s'est déroulé le 10 mars 2021 de 18h à 20h, en distanciel.

5 personnes (hors équipe CACPL et Nicaya Conseil) ont participé à cet atelier dont l'objectif était de partager l'état des lieux de la situation des déplacements réalisés au cours du 1<sup>er</sup> atelier et enrichi par l'enquête digitale, puis d'établir des propositions collectives pour améliorer ces déplacements.

Après la présentation des intervenants et le rappel des consignes de réunion à distance et des objectifs de la séance, l'atelier s'est déroulé en 4 temps :

- Partage d'un benchmark prospectif à partir des thématiques abordées lors du 1<sup>er</sup> atelier, par Nathalie Perigault, du cabinet INGEROP, en charge de l'élaboration du Plan de Mobilité pour l'Agglomération Cannes Lérins.
- Partage des contributions du 1<sup>er</sup> atelier, par Laurence Gontard, du Cabinet Nicaya Conseil
- Travail en plénière pour définir les orientations pour améliorer les mobilités sur Mandelieu (identification puis hiérarchisation des chances à saisir, défis à relever, zones de conflits à négocier, zones de danger à éviter)
- Suites de l'atelier et mot de la fin.

## 3 Synthèse des échanges en plénière

---

Les participants ont souhaité avoir des compléments sur :

- Le déploiement de bus à hydrogène sur l'agglomération :
  - Frédéric Marandon, en charge de la mobilité à la CACPL, indique que des bus électriques à batterie ont été commandés, le premier circulant déjà à Mandelieu. Ils seront utilisés jusqu'en 2023. Il précise par ailleurs que le territoire va se doter d'une unité de production d'hydrogène vert afin d'alimenter sa flotte de bus, ses véhicules de collecte des ordures ménagères, un bateau entre Cannes et les Iles de Lérins ainsi qu'un hélicoptère. L'hydrogène sur le territoire est pour demain et de manière très concrète. Les collectivités voisines de la CASA et de la CAPG sont également intéressées.

- L'évolution de l'article L228-2 du code l'environnement en lien avec l'aménagement des villes à 30 km/h et la mise en place d'aménagements cyclables et piétons plus contraignants pour les collectivités
  - INGEROP précise que les zones 30 comprenaient déjà la réalisation de pistes cyclables et indique que l'évolution de cet article peut toutefois interférer sur la mise en place d'aménagements autres que cyclables.

## 4 Synthèse des contributions en sous-groupes

---

A partir de leurs contributions formulées lors du 1<sup>er</sup> atelier, les participants ont été invités à travailler en sous-groupes pour identifier :

- Les **chances à saisir** pour améliorer les mobilités sur Mandelieu-La Napoule
- Les **défis à relever** pour améliorer les mobilités sur Mandelieu-La Napoule
- Les **zones de conflits à négocier** pour améliorer les mobilités sur Mandelieu-La Napoule
- Les **zones de menaces à éviter** pour améliorer les mobilités sur Mandelieu-La Napoule

Les participants ont ensuite été invités à indiquer les 6 orientations leur paraissant prioritaires.

Le détail des orientations priorisées par les participants est proposé en annexe à la présente note de synthèse.

### 4.1 Chances à saisir pour améliorer les mobilités sur Mandelieu-La Napoule

Les principales chances à saisir identifiées par les participants ont porté sur :

- Le maintien en saison hivernale de quelques navettes estivales qui permettent une desserte rapide en centre-ville ;
- Le développement des mobilités douces en utilisant le relief, le foncier, la météo et la dynamique positive en faveur du vélo ;
- Le fait de rendre obligatoire les déplacements piétons à proximité des écoles, permis par les cheminements sécurisés en centre-ville, en impliquant les parents ;
- Le développement du lien entre les navettes estivales et les transports maritimes ;
- L'intégration de la problématique des déplacements aux projets d'aménagements urbains en cours.

- Le développement de parcs à vélos dans les grands parkings existants.

## 4.2 Défis à relever pour améliorer les mobilités sur Mandelieu-La Napoule

Les principaux défis à relever identifiés par les participants sont les suivants :

- La réalisation d'aménagements attractifs et la résorption des difficultés sur certains secteurs pour les piétons et les vélos, notamment en utilisant la largeur du foncier ;
- L'amélioration des correspondances entre les différents modes de transport à partir d'une réduction du temps d'attente
- La réalisation d'un réseau cyclable continu ;
- Le développement d'une culture du respect mutuel pour faire respecter le partage de l'espace entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes ;
- La mise en place d'une application pour signaler les dysfonctionnements dans l'espace public ;
- La refonte du système de stationnement (incitation à utiliser certains parkings, fonctionnement zone bleue).

## 4.3 Zones de conflits à négocier pour améliorer les mobilités sur Mandelieu-La Napoule

Les participants ont identifié comme principales zones de conflits à négocier pour améliorer les mobilités sur le territoire :

- Le fait de rompre avec la politique du « tout voiture » au profit des déplacements actifs et en transport en commun ;
- L'arbitrage entre des bus rapides et des arrêts fréquents qui allongent de facto le temps de parcours ;
- Le renforcement de l'incitation des citoyens à utiliser les modes doux et les transports en commun, en particulier en montrant que la contrainte météorologique est quasiment inexistante ;
- L'amélioration de la voirie partagée de La Napoule ;
- L'aménagement des arrêts de bus (visibilité, protection contre la pluie...) ;
- L'accentuation de la promotion de l'application Palm Bus.

## 4.4 Zones de danger à éviter pour améliorer les mobilités sur Mandelieu-La Napoule

Les participants ont identifié comme principales zones de danger à éviter pour améliorer les mobilités sur Mandelieu-La-Napoule :

- L'aménagement d'un réseau cyclable et de cheminements piétons sans discontinuité et sécurisés pour constituer une alternative à la voiture ;
- La formation des services techniques à l'usage des modes doux et des transports en commun pour que la réalité vécue soit prise en compte dans les aménagements ;
- Le renforcement de la volonté politique en faveur des modes doux, passant notamment par le fait de faire respecter la réglementation (végétation sur les trottoirs, stationnements pour les livraisons, limitation des vitesses des vélos électriques...);
- L'évolution des modes livraisons pour le dernier kilomètre ;
- Le cadencement des bus à rendre suffisamment important pour qu'ils constituent une alternative crédible à la voiture.

## 5 Les suites de l'atelier

---

- La présente synthèse est adressée aux participants mi-mars 2021.
- A l'issue de l'ensemble des ateliers N°2, une enquête digitale sera diffusée afin de soumettre à l'avis et à l'évaluation du public n'ayant pu participer aux ateliers, les orientations proposées.
- L'atelier n°3 se déroulera le jeudi 8 avril, à 18h en visio-conférence.
- L'objectif de cet atelier sera de proposer, sur la base des orientations, des propositions d'actions pour un projet communal de mobilité.

## 6 Le mot de la fin

---

Au terme de l'atelier, Nicaya Conseil a demandé aux participants un mot d'appréciation sur l'atelier. Les contributions des participants ont été les suivantes :

- Participatif
- Opportunité
- Conciliation
- Fort intéressant

- Tenir compte des desideratas des citoyens

## 7 Annexes

### 7.1 Annexe 1 : contributions en sous-groupes et priorisation

Les contributions des sous-groupes de travail ont été consignées en séance. Elles sont retranscrites littéralement ci-dessous pour chacun des 4 critères abordés. Le résultat de la priorisation des contributions par les participants est proposé dans la colonne de droite (nombre de suffrages recueillis).

#### 7.1.1 Chances à saisir

Les navettes plages permettent une desserte rapide vers le centre –ville la desserte est effectué par la ligne 23 l’hiver. Possibilité de conserver en hiver quelques navettes / trajets direct.	1
Développer les mobilités douces en profitant du relief, foncier, météo et de la dynamique en faveur du vélo	1
Déplacements piétons sécurisés en centre-ville et la densité de commerces / écoles. Contraindre à proximité des écoles.	1
Navettes plages à coupler avec déplacement maritime en accès vers Cannes	
Intégrer la problématique des déplacements dans le cadre des aménagements en cours, notamment le projet du boulevard des écureuils (dessertes écoles, améliorer accessibilité trottoirs)	
Travailler avec les parents / usagers pour améliorer l’accessibilité	
Des grands parkings où on pourrait développer des parcs à vélo	

#### 7.1.2 Défis à relever

Secteur des Tourrades à rendre plus agréable à pied, exemple de Polygone Riviera	1
Réduire le temps d’attente entre les différents modes de transports et améliorer les correspondances	1
Réalisation d’un réseau cyclable continu	1
Mise en place d’un système ressemblant à « Cannes Civique » pour signaler les dysfonctionnements dans l’espace public	1

Problème de partage de l'espace entre les piétons, cyclistes, usagers de la voiture. Besoin d'un respect mutuel qui est un défi à relever	
Prévoir des aménagements plus inclusifs pour résoudre les difficultés dans certains secteurs pour la circulation piétonne ou vélo (fin avenue Janvier Passero).	
Utiliser la largeur du foncier pour l'accessibilité notamment pour traverser le secteur des Tourrades (trottoirs mal faits, en mauvais état)	
Faire utiliser les parkings voiture qui sont gratuits et peu utilisés à l'heure actuelle	
Repenser le système de zone bleue pour le stationnement (secteur de La Napoule, secteur Capitou)	

### 7.1.3 Zones de conflits à négocier

Ne plus arbitrer en faveur de la voiture (à la différence de la suppression de la zone de rencontre au bénéfice de la voiture)	2
Politique qui mette en avant les déplacements à pied, en bus	1
Arbitrer entre des bus rapides et des arrêts fréquents (exemple Palm A très fréquenté – temps allongé)	1
Impliquer davantage les citoyens pour augmenter les déplacements doux et l'usage des TC (sondages ?)	1
Vaincre les préjugés vis-à-vis de l'usage des modes doux et des TC par rapport à la météo (montrer qu'il s'agit d'une contrainte quasiment inexistante)	1
Communiquer sur les horaires des bus – sur la base d'un document, dans le journal municipal, faire la promotion de l'application Palm bus	1
Aménager les arrêts de bus pour qu'ils protègent de la pluie	
La voirie partagée de La Bocca semble bien fonctionner (elle est longue), à la Napoule, les voitures arrivent trop vite, pente importante	
Faire démarrer la zone de rencontre de la Napoule dès le rond-point	

### 7.1.4 Zones de danger à éviter

Réseau cyclable / trottoirs / aménagements piétons sans discontinuité et sécurisés pour que ce soit une alternative à la voiture	2
--	---

Former les services techniques à l'usage des modes doux et des TC pour qu'ils se rendent compte de la réalité vécue par les usagers	2
Travail de fond de la part des élus pour favoriser les modes doux : volonté politique	1
Faire respecter la loi (végétation sur les trottoirs)	1
Bus avec une cadence suffisamment importante pour qu'ils deviennent une alternative crédible à la voiture	1
Faire respecter la loi par les camions de livraison (plus de discipline) et mieux répondre à leurs besoins	1
Changer la logique de livraison : logistique du dernier km autrement qu'en camion	1
Limiter la vitesse des vélos électriques, trottinettes électriques...	1

## 7.2 Annexe 2 : liste des participants

- Benjamin CHANEL
- Claire PARISOT
- Julien HOLTZER
- Jean-Marie HERLORY
- Dany PONTABRY

Pour l'Agglomération Cannes Lérins :

- Roger BARRESI
- Frédéric MARANDON

Pour Nicaya Conseil :

- Laurence GONTARD
- Pauline SABOURAUD
- Jordan FLEURUS

Pour INGEROP :

- Lauriane BEAUVISAGE
- Nathalie PERIGAULT



# PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

## Mougins Atelier N°2 – Orientations pour améliorer les déplacements

### Note de Synthèse

11 mars 2021

# SOMMAIRE

1	DISPOSITIF DE CO-CONSTRUCTION DU PLAN DE MOBILITES .....	3
2	DEROULEMENT DE L'ATELIER N°2 : ORIENTATIONS POUR AMELIORER LES DEPLACEMENTS 4	
3	SYNTHESE DES ECHANGES EN PLENIERE.....	4
4	SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS EN SOUS-GROUPES .....	5
4.1	CHANCES A SAISIR POUR AMELIORER LES MOBILITES SUR MANDELIEU-LA NAPOULE.....	5
4.2	DEFIS A RELEVER POUR AMELIORER LES MOBILITES SUR MANDELIEU-LA NAPOULE .....	6
4.3	ZONES DE CONFLITS A NEGOCIER POUR AMELIORER LES MOBILITES SUR MANDELIEU-LA NAPOULE.....	6
4.4	ZONES DE DANGER A EVITER POUR AMELIORER LES MOBILITES SUR MANDELIEU-LA NAPOULE .....	6
5	LES SUITES DE L'ATELIER .....	7
6	LE MOT DE LA FIN.....	7
7	ANNEXES .....	8
7.1	ANNEXE 1 : CONTRIBUTIONS EN SOUS-GROUPES ET PRIORISATION .....	8
7.1.1	<i>Chances à saisir</i> .....	8
7.1.2	<i>Défis à relever</i> .....	8
7.1.3	<i>Zones de conflits à négocier</i> .....	9
7.1.4	<i>Zones de danger à éviter</i> .....	9
7.2	ANNEXE 2 : LISTE DES PARTICIPANTS .....	10

# 1 Dispositif de co-construction du Plan de Mobilités

L'Agglomération Cannes Lérins, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, a engagé l'élaboration de son Plan de Mobilité qui définit la politique globale du territoire en matière de transports et de déplacements pour les 10 prochaines années.

L'Agglomération Cannes Lérins a souhaité que ce Plan de Mobilité (PDM) fasse l'objet d'une véritable démarche partenariale qui associe les habitants, entreprises et associations des 5 communes pour construire un projet cohérent, au service du territoire.

Cette démarche de co-construction a vocation à définir, au sein de chaque commune, des plans communaux de mobilité, à conjuguer ces plans entre eux pour aboutir à un PDM de la CACPL cohérent, efficace et qui fasse sens pour le territoire.

Elle se décline en 4 étapes : 3 ateliers participatifs organisés dans chaque commune, suivis d'une réunion publique à l'échelle du territoire.

Sur Mougins le dispositif est le suivant :



## 2 Déroulement de l'atelier N°2 : Orientations pour améliorer les déplacements

---

Le deuxième atelier mouginois s'est déroulé le 11 mars 2021 de 18h à 20h, en distanciel.

9 personnes (hors équipe CACPL et Nicaya Conseil) ont participé à cet atelier dont l'objectif était de partager l'état des lieux de la situation des déplacements réalisés au cours du 1<sup>er</sup> atelier et enrichi par l'enquête digitale, puis d'établir des propositions collectives pour améliorer ces déplacements.

Après la présentation des intervenants et le rappel des consignes de réunion à distance et des objectifs de la séance, l'atelier s'est déroulé en 4 temps :

- Partage d'un benchmark prospectif à partir des thématiques abordées lors du 1<sup>er</sup> atelier, par Nathalie Perigault, du cabinet INGEROP, en charge de l'élaboration du Plan de Mobilité pour l'Agglomération Cannes Lérins.
- Partage des contributions du 1<sup>er</sup> atelier, par Laurence Gontard, du Cabinet Nicaya Conseil
- Travail en sous-groupe pour définir les orientations pour améliorer les mobilités sur Mougins (identification puis hiérarchisation des chances à saisir, défis à relever, zones de conflits à négocier, zones de danger à éviter)
- Suites de l'atelier et mot de la fin.

## 3 Synthèse des échanges en plénière

---

Les participants ont souhaité avoir des compléments sur :

- L'emport de vélos à l'avant ou à l'arrière du bus :
  - INGEROP indique que l'emport de vélos va être obligatoire dans l'interurbain sur les cars. Pour les bus, cela se fait plus rarement notamment en raison de la vitesse commerciale.
- Le nombre important d'intervenants sur la mobilité sur le territoire (mairie, département, agglomération...) qui peut nuire à la continuité des différents réseaux de transports :
  - INGEROP précise que le rôle du plan de mobilité est aussi d'identifier les différents intervenants et d'établir une gouvernance cohérente et lisible.

Les participants ont fait part des remarques suivantes :

- Un participant précise qu'à certains endroits des dispositifs de sécurisation des vélos sous forme d'arceaux peuvent suffire pour répondre aux besoins des cyclistes.
- Un participant souhaiterait que la mise en œuvre des zones de partage à 30 km/h, qu'il considère comme une très bonne chose, s'accompagnent de moyens permettant de faire respecter les limitations de vitesse.

## 4 Synthèse des contributions en sous-groupes

---

A partir de leurs contributions formulées lors du 1<sup>er</sup> atelier, les participants ont été invités à travailler en sous-groupes pour identifier :

- Les **chances à saisir** pour améliorer les mobilités sur Mougins
- Les **défis à relever** pour améliorer les mobilités sur Mougins
- Les **zones de conflits à négocier** pour améliorer les mobilités sur Mougins
- Les **zones de menaces à éviter** pour améliorer les mobilités sur Mougins

Les participants ont ensuite été invités à indiquer les 6 orientations leur paraissant prioritaires.

Le détail des orientations priorisées par les participants est proposé en annexe à la présente note de synthèse.

### 4.1 Chances à saisir pour améliorer les mobilités sur Mougins

Les principales chances à saisir identifiées par les participants ont porté sur :

- Le développement des aires de covoiturage avec des services de proximité (stationnement vélos, bornes électriques, arrêt de bus proche...);
- L'élargissement de la réflexion sur les déplacements à l'échelle des bassins de vie des 3 agglomérations ;
- La promotion des espaces de co-working accessibles en transports en commun pour apporter une plus-value au télétravail et pour réduire le trafic.

## 4.2 Défis à relever pour améliorer les mobilités sur Mougins

Les principaux défis à relever identifiés par les participants sont les suivants :

- La création de voies dédiées pour les bus ;
- L'adaptation des voies de circulation à la réalité du trafic notamment en prenant en compte la création de nouvelles infrastructures comme Open Sky ;
- La mise en place de voies partagées essentielles dans le développement des mobilités ;
- La mise en œuvre de partenariats entre les différents acteurs de la mobilité, en incluant les citoyens, avec la mise en place d'abonnement multi-réseaux;
- L'anticipation et l'accompagnement du développement des modes actifs sur la commune de Mougins qui est un carrefour de plusieurs bassins de vie et d'emploi ;
- L'optimisation de l'utilisation et de la création des parkings (utilisation des parkings privés, parkings en dehors des zones en tension, desservis par des navettes) ;
- L'augmentation de la communication sur les abonnements existants.

## 4.3 Zones de conflits à négocier pour améliorer les mobilités sur Mougins

Les participants ont identifié comme principales zones de conflits à négocier pour améliorer les mobilités sur le territoire :

- Le développement des aires de stationnement vélos sécurisées près des commerces de proximité ;
- La protection des espaces naturels et la mesure du rapport coût / bénéfice de toute opération de développement autour de la Valmasque ;
- Le partage de la RD35 avec un abaissement de la vitesse à 30 km/h ;
- La diversification des vocations et des nuisances sur les différents secteurs.

## 4.4 Zones de danger à éviter pour améliorer les mobilités sur Mougins

Les participants ont identifié comme principales zones de danger à éviter pour améliorer les mobilités sur Mougins :

- Le bon positionnement de la sortie 43 ;

- L'ouverture de certains chemins fermés pour les piétons et les vélos ;
- Le développement du dialogue entre les collectivités ;
- La conservation, y compris dans les projets de développement, sur chaque quartier, des différents usages (logement, services, commerces) ;
- La vigilance apportée aux nouveaux projets pour qu'ils n'empirent pas la situation.

## 5 Les suites de l'atelier

---

- La présente synthèse est adressée aux participants mi-mars 2021.
- A l'issue de l'ensemble des ateliers N°2, une enquête digitale sera diffusée afin de soumettre à l'avis et à l'évaluation du public n'ayant pu participer aux ateliers, les orientations proposées.
- L'atelier n°3 se déroulera le mardi 13 avril, à 18h en visio-conférence.
- L'objectif de cet atelier sera de proposer, sur la base des orientations, des propositions d'actions pour un projet communal de mobilité.

## 6 Le mot de la fin

---

Au terme de l'atelier, Nicaya Conseil a demandé aux participants un mot d'appréciation sur l'atelier. Les contributions des participants ont été les suivantes :

- Intelligence collective
- Identifier les voies circulantes en priorité les voies départementales, communautaires et communales
- Confiant
- Créativité
- Optimisme
- Unis pour l'amélioration
- Merci pour les contributions de chacun

## 7 Annexes

---

### 7.1 Annexe 1 : contributions en sous-groupes et priorisation

Les contributions des sous-groupes de travail ont été consignées en séance. Elles sont retranscrites littéralement ci-dessous pour chacun des 4 critères abordés. Le résultat de la priorisation des contributions par les participants est proposé dans la colonne de droite (nombre de suffrages recueillis).

#### 7.1.1 Chances à saisir

Intégrer les aires de covoiturage à la notion de disque de valorisation : arrêt de bus à moins de 500 mètres, stationnements pour vélos	2
Réfléchir à l'échelle d'un bassin de vie des polarités de déplacements en interaction avec les 3 agglomération, avoir des réflexions / actions qui sortent du cadre administratif de la CACPL	2
Promouvoir des espaces de coworking sur des quartiers où besoin se fait ressentir : services à développer pour avoir une plus-value par rapport au télétravail	2
Développer des bornes électriques dans les aires de covoiturage	

#### 7.1.2 Défis à relever

Avoir des voies dédiées aux bus pour rendre le suivi horaire fiable et diminuer l'encombrement du trafic	4
Adapter les voies de circulation à la réalité du trafic, les voies sont engorgées notamment s'il y a création de nouvelles infrastructures comme Open Sky qui vont accentuer le trafic et un engorgement supplémentaire	3
Travailler sur les voies partagées qui vont être essentielles dans le développement des mobilités	2
Encourager des partenariats entre les différents acteurs de la mobilité locale (Envibus, Palmbus...) et inclure les citoyens	2
Encourager l'utilisation du vélo dans les zones réservées aux riverains	2
Obliger les habitants de Mougins le Haut à utiliser leurs parkings car beaucoup de box sont vides	2

Avoir des parkings excentrés desservis par des bus ou navettes vers les quartiers en tension par rapport au stationnement	1
Accompagner, anticiper, adapter le développement des modes actifs sur la commune qui est un carrefour de plusieurs zones d'emploi, de plusieurs bassins de vie et une ville qui croît beaucoup	1
Mettre en place un abonnement compatible entre les différents réseaux de transports collectifs (bus, articulation avec le TER)	
Communiquer davantage sur les abonnements existants	

### 7.1.3 Zones de conflits à négocier

Partager la RD35 en abaissant la vitesse à 30 km/h pour partager la voie	3
Protéger les espaces naturels restants	3
Développer des aires de stationnement vélos sécurisés près des commerces de proximité (arceaux)	2
Pour toutes les opérations autour de la Valmasque, mesurer le profit (intérêt) et le coût (impact écologique)	2
Ligne à haute tension qui va être démantelée : possible d'en faire une piste cyclable	1
Ne pas centraliser toutes les nuisances sur un même site (ne pas faire de Mougins un carrefour des axes structurants)	0
Ne pas cantonner certains quartiers à du seul emploi ou un seul habitat	0

### 7.1.4 Zones de danger à éviter

Bien choisir le positionnement de la sortie 43	4
Donner accès aux piétons et vélos aux chemins qui ont été fermés (exemple : Mougins le Haut le Dojo) pas aux scooters ni aux voitures	3
Développer le dialogue entre les collectivités	2
Dans les projets de développement, conserver les pôles de vie (commerces, services) autonomes	1
Ne pas créer de logements dans des zones sans services ni commerces	1
Faire en sorte que les aménagements réalisés n'empirent pas la situation (nouveaux aménagements = nouveaux trafics)	1

## 7.2 Annexe 2 : liste des participants

- Pierre BEAUJOIS
- Jean-Jacques BREGEAUT
- Alexandre DUSFOUR
- Frédéric ESPINASSE
- Fleur FRISON-ROCHE
- Bernard HEUSE
- Jessica LIONNE
- Céline RONSSERAY
- Jérémy RONSSERAY

Pour l'Agglomération Cannes Lérins :

- Fanny BUTRUILLE
- Frédéric MARANDON

Pour Nicaya Conseil :

- Laurence GONTARD
- Pauline SABOURAUD
- Élise RIBARDIERE

Pour INGEROP :

- Nathalie PERIGAULT



# PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

## Théoule-sur-Mer Atelier N°2 – Orientations pour améliorer les déplacements

### Note de Synthèse

18 mars 2021



CANNES  
PAYS DE  
LÉRINS

# SOMMAIRE

1	DISPOSITIF DE CO-CONSTRUCTION DU PLAN DE MOBILITES .....	3
2	DEROULEMENT DE L'ATELIER N°2 : ORIENTATIONS POUR AMELIORER LES DEPLACEMENTS 4	
3	SYNTHESE DES ECHANGES EN PLENIERE.....	4
4	SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS EN PLENIERE .....	5
5	LES SUITES DE L'ATELIER .....	6
6	ANNEXE – LISTE DES PARTICIPANTS .....	7

# 1 Dispositif de co-construction du Plan de Mobilités

L'Agglomération Cannes Lérins, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, a engagé l'élaboration de son Plan de Mobilité qui définit la politique globale du territoire en matière de transports et de déplacements pour les 10 prochaines années.

L'Agglomération Cannes Lérins a souhaité que ce Projet de Mobilité fasse l'objet d'une véritable démarche partenariale qui associe les habitants, entreprises et associations des 5 communes pour construire un projet cohérent, au service du territoire.

Cette démarche de co-construction a vocation à définir, au sein de chaque commune, des plans communaux de mobilité, à conjuguer ces plans entre eux pour aboutir à un PDM de la CACPL cohérent, efficace et qui fasse sens pour le territoire.

Elle se décline en 4 étapes : 3 ateliers participatifs organisés dans chaque commune, suivis d'une réunion publique à l'échelle du territoire.

Sur Théoule-sur-Mer, le dispositif est le suivant :



## 2 Déroulement de l'atelier N°2: Orientations pour améliorer les déplacements

---

Le deuxième atelier théoulien s'est déroulé le 18 mars 2021 de 18h à 19h, en distanciel.

3 personnes (hors équipe CACPL et Nicaya Conseil) ont participé à cet atelier dont l'objectif était de partager l'état des lieux de la situation des déplacements réalisés au cours du 1<sup>er</sup> atelier et enrichi par l'enquête digitale, puis d'établir des propositions collectives pour améliorer ces déplacements.

Après la présentation des intervenants et le rappel des consignes de réunion à distance et des objectifs de la séance, l'atelier s'est déroulé en 4 temps :

- Partage d'un benchmark prospectif à partir des thématiques abordées lors du 1<sup>er</sup> atelier, par Nathalie Perigault, du cabinet INGEROP, en charge de l'élaboration du Plan de Mobilité pour l'Agglomération Cannes Lérins.
- Partage des contributions du 1<sup>er</sup> atelier, par Laurence Gontard, du Cabinet Nicaya Conseil
- Échanges avec les participants pour définir les orientations pour améliorer les mobilités sur Théoule-sur-Mer
- Suites de l'atelier et mot de la fin.

## 3 Synthèse des échanges en plénière

---

La présentation du benchmark prospectif a donné lieu à des interrogations sur :

- La circulation et le fonctionnement des navettes autonomes en France
  - Nathalie Perigault, du cabinet INGEROP, précise que les navettes autonomes sont en cours d'expérimentation en France notamment dans les zones où il n'y a pas de circulation de voitures. Ces navettes autonomes fonctionnent principalement à l'électrique
- L'utilisation des racks pour transporter les vélos à l'arrière des bus
  - Nathalie Perigault indique que le système de rack est principalement utilisé en interurbain. Elle précise que les vélos pliants peuvent également être une solution pour transporter les vélos dans les bus.

La présentation de l'état des lieux issu de l'atelier N°1 a donné lieu aux remarques suivantes :

- Les cheminements piétons sont particulièrement peu sécurisés, peu agréables et ne sont pas assez larges entre la gare et la base nautique
- Le fait de conserver des stationnements en centre-ville est intéressant pour permettre aux commerces de proximité de fonctionner
- La fiabilité du train est un réel enjeu

## 4 Synthèse des contributions en plénière

---

A partir des contributions formulées lors du 1<sup>er</sup> atelier, les participants ont été invités à travailler sur la définition d'orientations pour améliorer les mobilités sur Théoule-sur-Mer. Les propositions ont été les suivantes :

- Développer des aménagements sécurisés vers le centre-ville pour les modes actifs permettant de changer les pratiques (vélo ou marche à pied) plutôt que de favoriser la voiture ;
- Assurer la sécurisation et la continuité des aménagements pour les modes actifs entre Mandelieu-La Napoule et Théoule-sur-Mer pour faciliter les déplacements autrement qu'en voiture entre les deux communes ;
- Mettre en œuvre une circulation plus apaisée entre la Rague et la base nautique de Théoule-sur-Mer ;
- Renforcer les contrôles de la vitesse et du bruit ;
- Coordonner les correspondances train-bus, notamment depuis la gare de Cannes ;
- Augmenter les fréquences des bus pour les rendre plus attractifs pour des usages réguliers ;
- Réaliser le projet de LGV qui permettrait de soulager la ligne ferrée territoriale et de proposer une offre TER plus dense sur les gares intermédiaires ;
- Étendre la navette maritime estivale vers Antibes ou vers Saint-Raphaël ;
- Développer des stationnements vélos en bord de mer ;
- Développer les navettes gratuites en période estivale.

## 5 Les suites de l'atelier

---

- La présente synthèse est adressée aux personnes inscrites à l'atelier fin mars 2021.
- L'atelier n°3 se déroulera le jeudi 15 avril, à 18h, en visio-conférence.
- Les personnes inscrites seront informées des modalités de déroulement de l'atelier la semaine précédente.
- L'objectif de cet atelier sera de proposer, sur la base des orientations, des propositions d'actions pour un projet communal de mobilité.

## 6 Annexe – Liste des participants

---

- Eric LECERF
- Annie LECERF
- Dany PONTABRY
- Sophie ROHFRICTSCH (en fin d'atelier)

Pour l'Agglomération Cannes Lérins :

- Frédéric MARANDON
- Roger Barresi

Pour Nicaya Conseil :

- Laurence GONTARD
- Pauline SABOURAUD

Pour INGEROP :

- Nathalie PERIGAULT

**COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION CANNES PAYS DE  
LERINS**

**ANALYSE QUESTIONNAIRE DIGITAL N°2**

**AVRIL 2021**

# **ANALYSE QUESTIONNAIRE DIGITAL N°2**

02/04/2021 – V0

# SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>Éléments de méthode .....</b>	<b>2</b>
1.1	Préparation du questionnaire .....	2
1.1.1	Population interrogée.....	2
1.1.2	Questionnaire.....	3
<b>2</b>	<b>Analyse des résultats .....</b>	<b>4</b>
2.1	Participation .....	4
2.2	Fiche d'identité .....	4
2.2.1	Statut des répondants .....	4
2.2.2	Code postal du lieu de résidence .....	4
2.2.3	Lieu de travail ou d'études .....	4
2.3	Évaluation des propositions d'amélioration des mobilités sur Cannes.....	5
2.4	Évaluation des propositions d'amélioration des mobilités sur Mandelieu-La Napoule.....	6
2.5	Évaluation des mobilités sur Mougins.....	8
2.6	Évaluation des propositions d'amélioration des mobilités sur Théoule-sur-Mer 10	
2.7	Conclusion.....	11

## 1 Éléments de méthode

---

### 1.1 Préparation du questionnaire

#### 1.1.1 Population interrogée

- Le questionnaire a été envoyé par mail aux 100 participants inscrits à la concertation digitale via le formulaire en ligne
- Le questionnaire a été envoyé par mail aux 89 personnes ayant laissé leur adresse mail pour être associées à la démarche lors du premier questionnaire digital
- Le questionnaire a également été diffusé sur les réseaux sociaux de :
  - L'Agglomération Cannes Pays de Lérins
  - La ville de Cannes
  - La ville de Mougins
  - La ville de Mandelieu-La Napoule

## 1.1.2 Questionnaire

Le questionnaire est composé :

- D'une page d'accueil informant le public
  - De l'objectif de l'enquête
  - De la confidentialité des réponses
- D'une fiche d'identité comprenant
  - Le statut du participant
  - Le lieu de résidence
  - Le lieu de travail ou d'études
  - La possibilité de laisser une adresse mail pour être tenu informé des suites de la démarche
- De 12 questions, réparties en 4 thèmes :
  - Évaluation des propositions d'amélioration des mobilités sur Cannes
  - Évaluation des propositions d'amélioration des mobilités sur Mandelieu-La Napoule
  - Évaluation des propositions d'amélioration des mobilités sur Mougins
  - Évaluation des propositions d'amélioration des mobilités sur Théoule-sur-Mer

Les participants ont été invités à :

- Classer par ordre de priorité les propositions
- Proposer de nouvelles idées s'ils le souhaitent

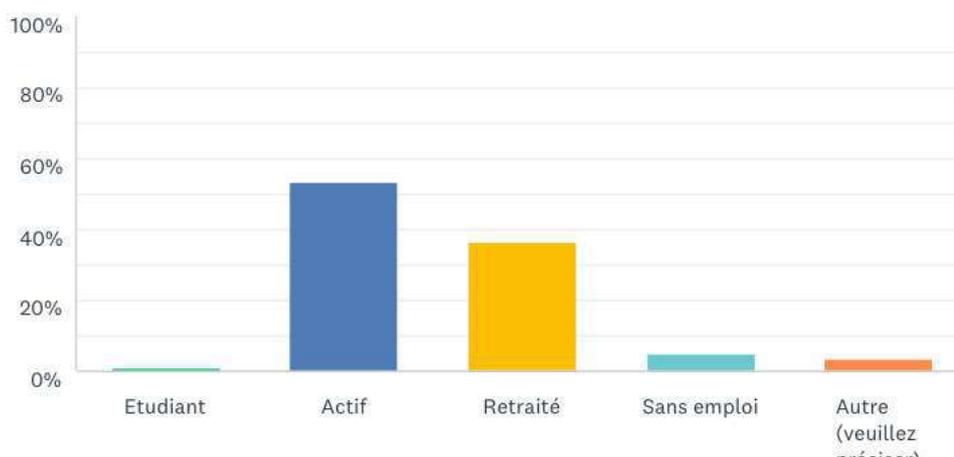
## 2 Analyse des résultats

### 2.1 Participation

- 240 personnes ont répondu au questionnaire ouvert du 22 mars au 1<sup>er</sup> avril 2021
- Durée moyenne du questionnaire : 6 minutes

### 2.2 Fiche d'identité

#### 2.2.1 Statut des répondants



- La majorité des répondants au questionnaire est active (53,75%). Les personnes retraitées ont également largement participé au questionnaire (36,67%).

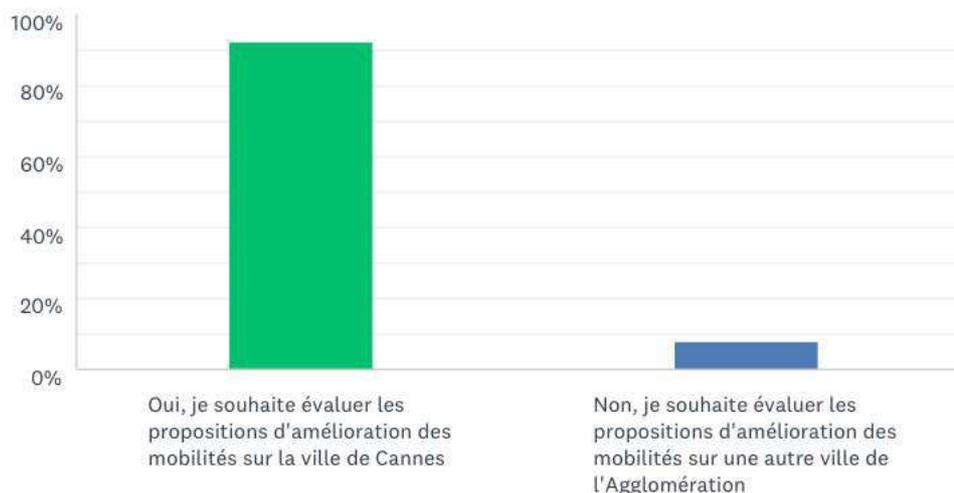
#### 2.2.2 Code postal du lieu de résidence

- La majorité des personnes qui ont répondu habitent dans les villes suivantes :
  - Cannes
  - Mougins
  - Cannes-La Bocca
  - Nice
  - Mandelieu
- Quelques participants proviennent de communes de « l'arrière-pays » :
  - Mouans-Sartoux
  - Pégomas

#### 2.2.3 Lieu de travail ou d'études

- 191 participants ont répondu à cette question.
- La majorité des personnes qui ont répondu travaillent dans les villes suivantes :
  - Cannes
  - Mandelieu-La Napoule
  - Sophia-Antipolis

## 2.3 Évaluation des propositions d'amélioration des mobilités sur Cannes



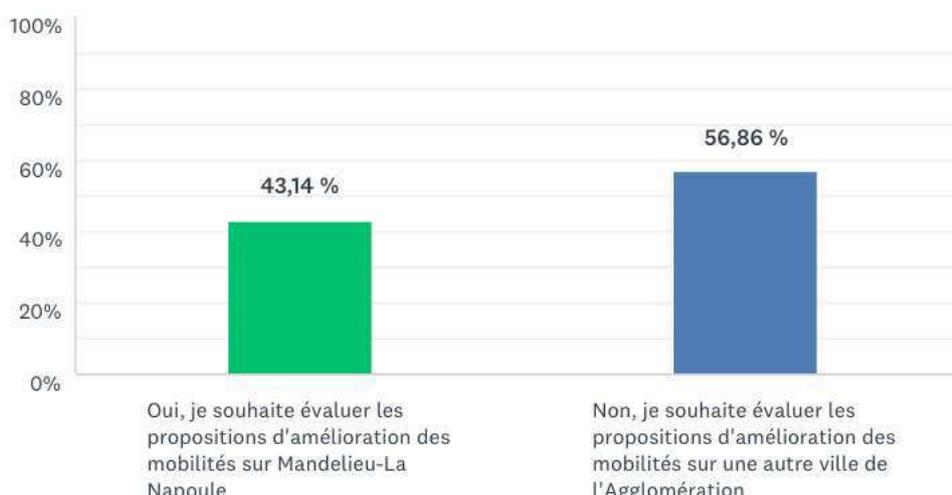
- 92,67% des participants soit 215 participants ont souhaité évaluer les mobilités sur Cannes.

Propositions	Votes
<b>Poursuivre le développement des pistes cyclables sur la Croisette / bord de mer vers la desserte des quartiers</b>	106
<b>Augmenter les fréquences des lignes de transport collectif pour inciter les habitants à utiliser les transports en commun</b>	103
<b>Développer de manière importante les transports « actifs », comme les équipements pour la pratique du vélo, en phase avec la Capitale Sport en Plein Air</b>	102
<b>Accompagner la piétonisation du centre-ville de navettes ou d'une offre de transport permettant aux personnes « chargées » de se déplacer</b>	94
<b>Développer des parkings relais aux abords de la ville, desservis par des transports en commun ou des 2 roues</b>	75
<b>Mettre en place une éducation aux règles du « vivre-ensemble » permettrait de sécuriser les déplacements de chacun</b>	72
<b>Réaliser l'EuroVélo 8 dans le cadre de la requalification urbaine du secteur Bocca Cabana</b>	69
<b>Amplifier l'entente entre les collectivités pour favoriser la circulation en transports communs notamment pour la desserte de Sophia-Antipolis</b>	66

<b>Mettre en œuvre le double sens cyclable et faire les aménagements en conséquence si besoin</b>	65
<b>Réduire le nombre de voitures pour améliorer la qualité de l'air et diminuer les risques d'exposition</b>	62
<b>Saisir la chance d'avoir plusieurs gares pour développer l'accessibilité du territoire et le report modal sur le dernier kilomètre.</b>	54
<b>Réfléchir à la liaison en transport en commun des stations de sport d'hiver les plus proches</b>	52
<b>Mettre en œuvre un contrôle renforcé du respect des règles de priorité afin d'éviter que les bus ne soient bloqués dans le trafic</b>	47
<b>Prévoir des aménagements ou autres dispositifs qui permettent de bien identifier les différentes zones (trottoirs / pistes cyclables)</b>	35
<b>Optimiser l'occupation des parkings en ouvrages du centre-ville</b>	35
<b>Prévoir de nouveaux systèmes de livraison en centre-ville</b>	31

- 35 participants ont souhaité apporter des contributions supplémentaires portant principalement sur :
  - La sécurisation des pistes cyclables existantes ;
  - Un service régulier de bus desservant les parcs naturels régionaux (Estérel, Valmasque) pour éviter d'utiliser la voiture et limiter la circulation et la pollution ;
  - Prévoir davantage de stationnements pour les livraisons ;
  - Rendre les parkings moins chers et plus accessibles ;
  - Equiper tous les bus d'annonces sonores pour les personnes malvoyantes ;
  - Requalifier la voie rapide (axe Est-Ouest au-dessus de la voie ferrée) en voirie urbaine à vitesse limitée à 30 km/h et voie bus dédiée) ;
  - Développer le réseau et la fréquence de petites navettes urbaines ;
  - Augmenter les relations intercommunales (même interagglo car le Cannel semble être à part) ;
  - Développer une offre de vélos électriques en libre-service.

## 2.4 Évaluation des propositions d'amélioration des mobilités sur Mandelieu-La Napoule



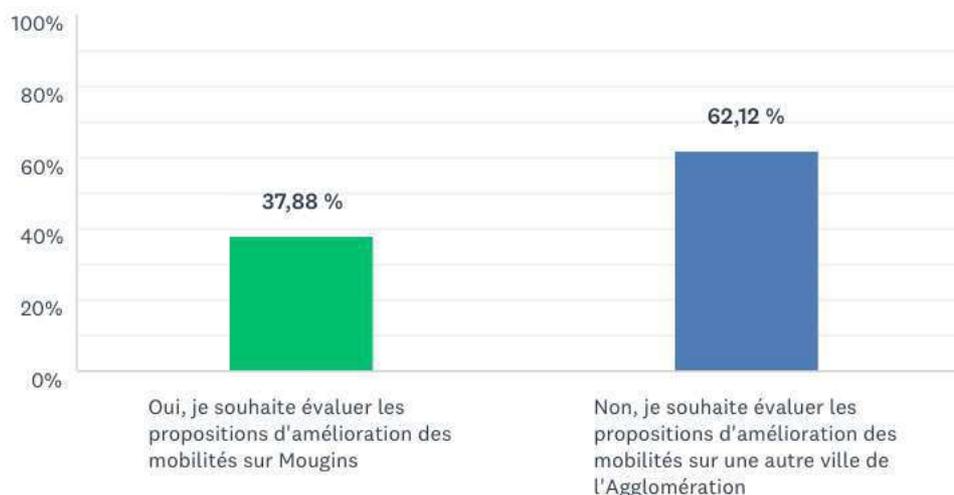
- 43,14% des participants soit 88 participants ont souhaité évaluer les propositions d'amélioration des mobilités sur Mandelieu-La Napoule.

Propositions	Votes
<b>Réaliser un réseau cyclable continu</b>	58
<b>Maintenir en saison hivernale quelques navettes estivales qui permettent une desserte rapide en centre-ville</b>	45
<b>Augmenter la fréquence de passage et le cadencement des bus pour qu'ils constituent une alternative crédible à la voiture</b>	44
<b>Intégrer la problématique des déplacements aux projets d'aménagements urbains en cours</b>	43
<b>Développer les mobilités douces en utilisant le relief, le foncier, la météo et la dynamique positive en faveur du vélo</b>	42
<b>Développer des parcs à vélos dans les grands parkings existants</b>	39
<b>Développer une culture du respect mutuel pour mieux partager l'espace entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes</b>	36
<b>Améliorer les correspondances entre les différents modes de transport en réduisant les temps d'attente</b>	32
<b>Former les services techniques à l'usage des modes doux et des transports en commun pour que la réalité vécue par les usagers soit prise en compte dans les aménagements</b>	30
<b>Développer le lien entre les navettes estivales et les transports maritimes</b>	28
<b>Renforcer la volonté politique en faveur des modes doux, en faisant notamment respecter la réglementation (végétation sur les trottoirs, stationnements pour les livraisons, limitation des vitesses des vélos électriques...)</b>	26
<b>Aménager les arrêts de bus (visibilité, protection contre la pluie...)</b>	21

<b>Mettre en place une application pour signaler les dysfonctionnements dans l'espace public</b>	17
<b>Faire évoluer les modes de livraisons pour le dernier kilomètre</b>	16
<b>Refondre le système de stationnement (incitation à utiliser certains parkings, fonctionnement zone bleue)</b>	10

- 11 participants ont souhaité apporter des contributions supplémentaires portant principalement sur :
  - Augmenter les liaisons avec Cannes en soirée ;
  - Créer une piste cyclable entre le collège des Mimosas et le centre-ville et globalement pour que les enfants et adolescents puissent circuler en vélo dans la ville ;
  - Augmenter le cadencement de la ligne 22 ;
  - Assurer la continuité des aménagements cyclables existants ;
  - Développer le service de navette maritime de Juan-Les-Pins à Théoule-sur-mer ;
  - Construire des parkings relais en entrée d'autoroute pour favoriser le covoiturage.

## 2.5 Évaluation des mobilités sur Mougins



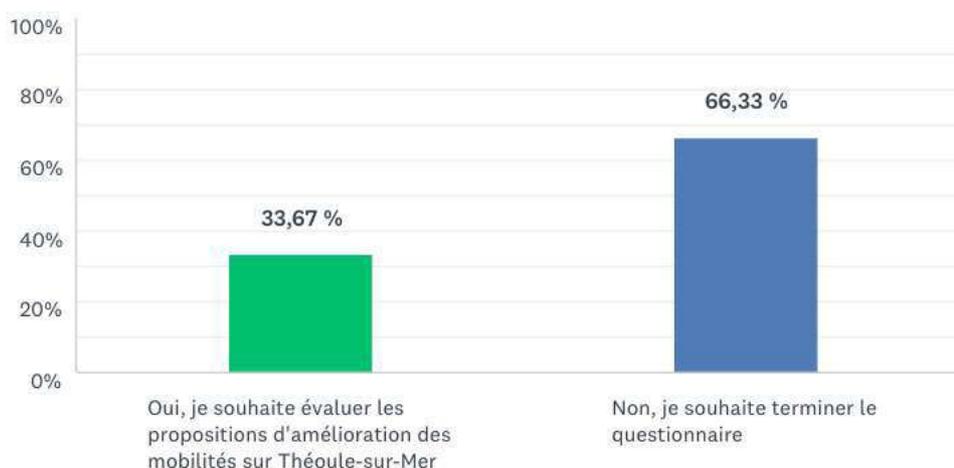
- 62,12% des participants soit 75 participants ont souhaité évaluer les propositions d'amélioration des mobilités sur Mougins.

Propositions	Votes
<b>Rouvrir certains chemins fermés pour les piétons et les vélos</b>	50
<b>Élargir la réflexion sur les déplacements à l'échelle des bassins de vie des 3 agglomérations</b>	46
<b>Développer des aires de stationnement vélos sécurisées près des commerces de proximité</b>	39
<b>Protéger les espaces naturels et mesurer systématiquement le rapport coût / bénéfice de toute opération de développement autour de la Valmasque</b>	35
<b>Développer les aires de covoiturage avec des services de proximité (stationnement vélos, bornes électriques, arrêt de bus proche...)</b>	31
<b>Anticiper et développer les modes actifs sur la commune de Mougins qui est un carrefour de plusieurs bassins de vie et d'emploi</b>	31
<b>Être vigilant pour que les nouveaux projets n'empirent pas la situation</b>	28
<b>Mettre en œuvre un dialogue et des partenariats entre les différents acteurs de la mobilité, en incluant les citoyens, avec par exemple un abonnement multi-réseaux</b>	24
<b>Mettre en place des voies partagées essentielles dans le développement des mobilités</b>	23
<b>Adapter les voies de circulation à la réalité du trafic notamment en prenant en compte la création de nouvelles infrastructures comme Open Sky</b>	22
<b>Créer des voies dédiées pour les bus</b>	19
<b>Trouver le bon positionnement de la sortie 43</b>	19
<b>Ne pas concentrer les nuisances sur un seul secteur</b>	16
<b>Promouvoir des espaces de co-working accessibles en transports en commun pour apporter une plus-value au télétravail et pour réduire le trafic</b>	16
<b>Conserver sur chaque quartier, et prévoir dans les projets de développement, la variété des usages (logement, services, commerces)</b>	13
<b>Optimiser l'utilisation et la création des parkings (utilisation des parkings privés, parkings en dehors des zones en tension, desservis par des navettes)</b>	11
<b>Augmenter la communication sur les abonnements existants</b>	8

- 16 participants ont souhaité apporter des contributions supplémentaires portant principalement sur :
  - Sécuriser les pistes cyclables existantes ;
  - Améliorer la rapidité de la desserte entre Cannes et Mougins et optimiser les différentes lignes qui effectuent le même trajet comme le TER 600 630 et les lignes Palm Bus 2 et B ;
  - Désenclaver Mougins le Haut avec des horaires de bus adaptés aux résidents ;

- Sécuriser les cheminements à pied ;
  - Mise en place de davantage de bus / tramway entre les différentes communes ;
  - Proposer une liaison Mougins / Sophia Antipolis sans passer par Cannes centre.
- La proposition « Sécuriser, aménager, les pistes cyclables » est revenue 8 fois dans les 16 propositions.

## 2.6 Évaluation des propositions d'amélioration des mobilités sur Théoule-sur-Mer



- 33,67% des participants soit 66 participants ont souhaité évaluer les propositions d'amélioration des mobilités sur Théoule-sur-Mer.

Propositions	Votes
<b>Assurer une sécurisation et continuité des trottoirs et pistes cyclables entre Théoule et Mandelieu pour faciliter les déplacements autrement qu'en voiture entre les deux communes</b>	48
<b>Développer les navettes gratuites en période estivale (en desservant les hauteurs) pour éviter que les gens ne prennent la voiture</b>	37
<b>Etendre la navette maritime estivale vers Antibes et Saint-Raphaël</b>	27
<b>Sécuriser et rendre plus agréable le sentier du littoral entre la Rague et la base nautique</b>	23
<b>Bien coordonner les correspondances train-bus notamment depuis la gare de Cannes avec la ligne 22</b>	21
<b>Augmenter les fréquences des bus pour les rendre plus attractifs pour des usages réguliers</b>	21
<b>Développer des stationnements vélos en bord de mer</b>	21

<b>Réaliser le projet de LGV qui permettrait de soulager la ligne ferrée littorale afin de permettre de mettre en place une offre TER plus dense sur les gares intermédiaires</b>	<b>19</b>
<b>Mettre en place des racks à vélos à l'arrière des bus</b>	<b>18</b>
<b>Renforcer les contrôles vitesses et faire des contrôles de bruit ou expérimenter les radars anti-bruit</b>	<b>13</b>
<b>Développer des aménagements sécurisés vers le centre-ville pour les modes actifs pour inciter au changement de mode de déplacement)</b>	<b>8</b>

- 4 participants ont souhaité apporter des contributions supplémentaires portant principalement sur :
  - La création parkings voitures, deux roues et vélos ;
  - L'augmentation de la fréquence des navettes maritimes actuelles ;
  - Le développement d'une ligne de bus entre Théoule-sur-Mer et Mandelieu centre.

## 2.7 Conclusion

Les points saillants qui ressortent de cette présentation des résultats sont :

- Une augmentation de la participation dans les autres communes que Cannes
- L'attention à porter à la place du vélo dans le développement des modes actifs
  - Aménagements cyclables sécurisés
  - Pistes cyclables à développer sur certaines zones
- Le développement des navettes maritimes, point d'attention qui est revenu dans les 3 villes littorales et en majoritaire sur Théoule-sur-Mer
- L'élargissement des réflexions avec les autres collectivités pour certaines villes notamment Mougins pour desservir Sophia-Antipolis
- Concernant les transports en commun :
  - L'augmentation de la fréquence de certaines lignes
  - La création de parkings relais ou de parking de covoiturage



# PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

## ANNEXES

Ateliers n°3 sur chacune des communes

Enquête digitale n°3



CANNES  
PAYS DE  
LÉRINS



# PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

Propositions d'actions pour  
améliorer les déplacements  
**Théoule-sur-Mer**

**Mobilisons-nous  
pour la mobilité !**

# PRÉSENTATION DES ANIMATEURS ET INTERVENANTS

## ANIMATION / FACILITATION *NICAYA CONSEIL*

- Laurence Gontard



- ◆ Soutien logistique à contacter en cas de problème technique  
→ Pauline Sabouraud

Via le chat de ZOOM



Via téléphone



## INTERVENANTS

### *CACPL*

- Frédéric Marandon

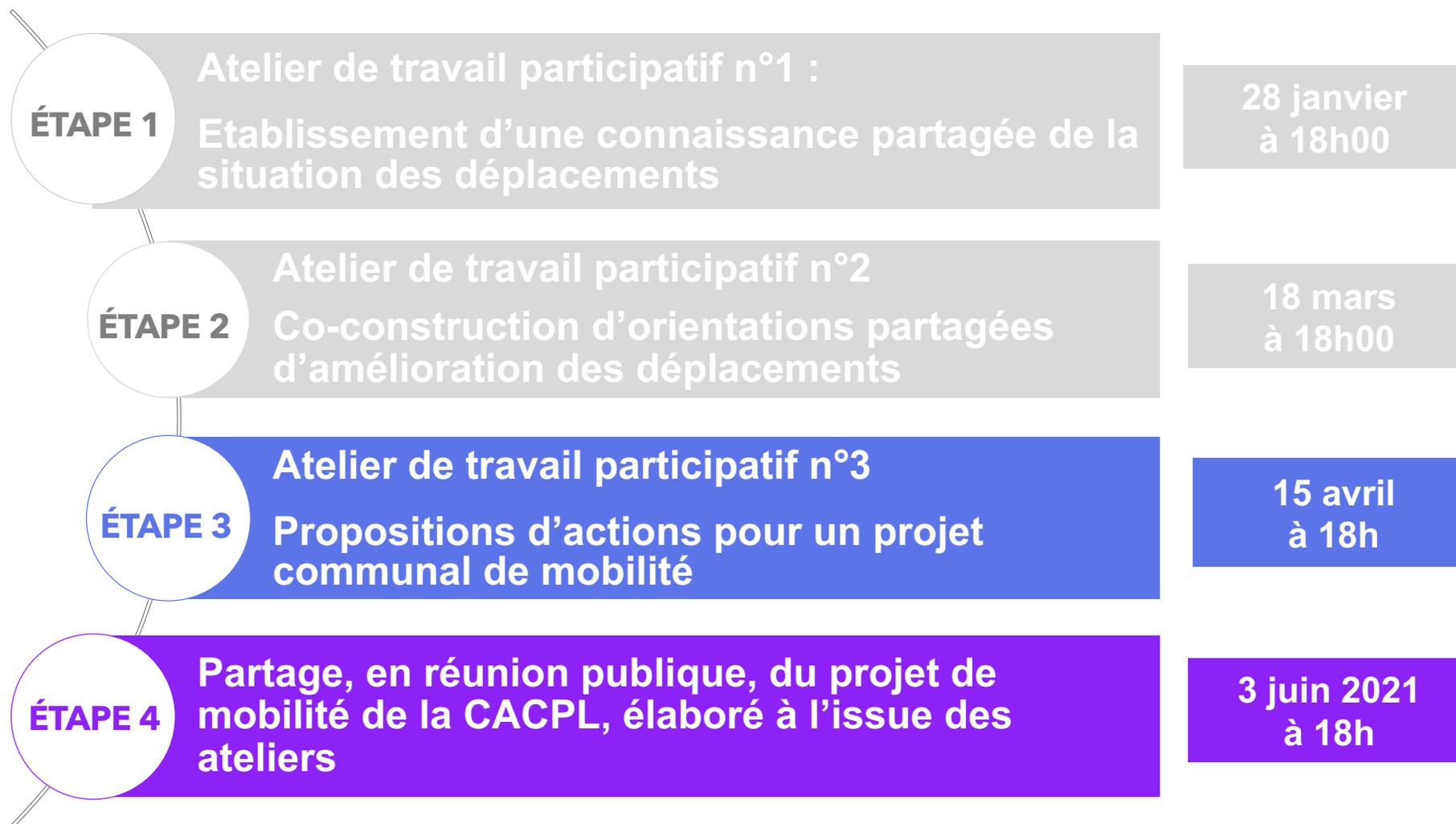
### *INGEROP*

- Nathalie Perigault

# DÉROULEMENT DE L'ATELIER N°3

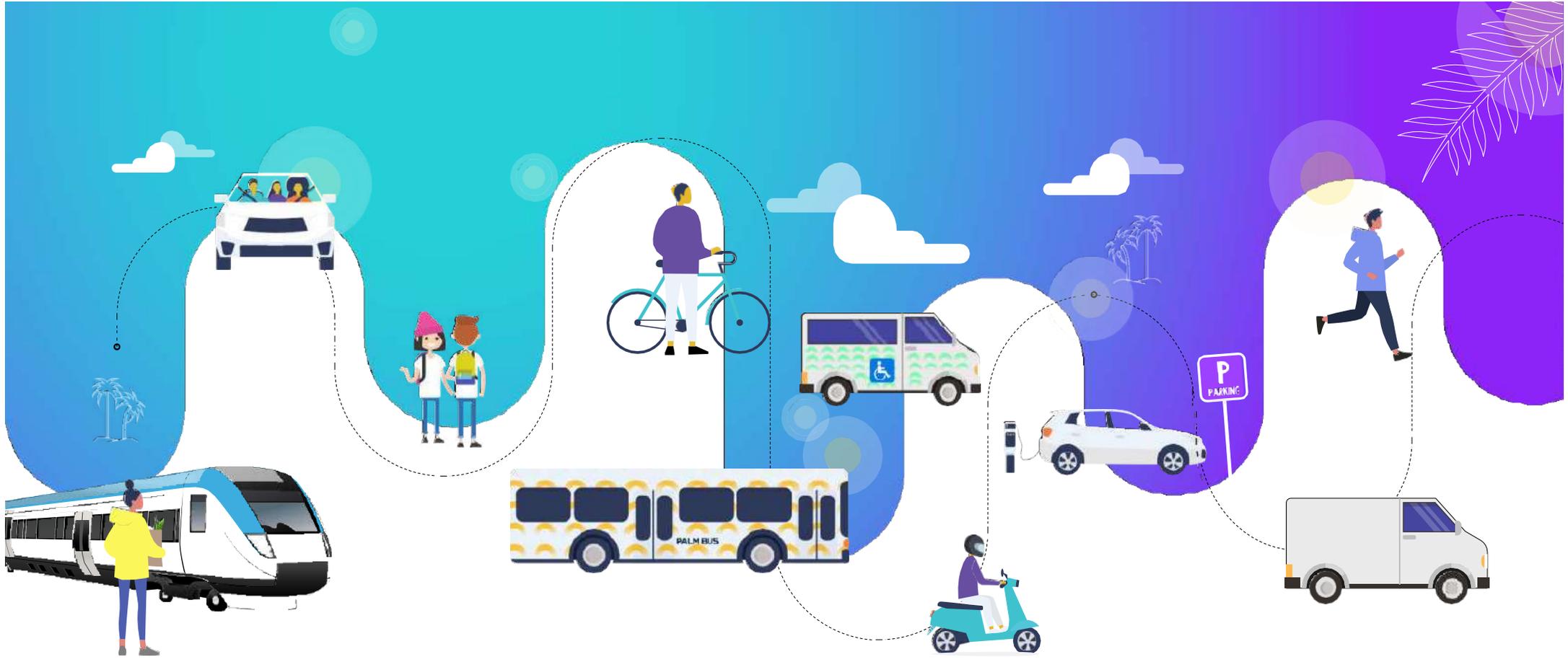
HEURE	DÉROULÉ	DURÉE
18h00 – 18h15	<ul style="list-style-type: none"><li>• Processus et objectifs de l'atelier n°3</li></ul>	<b>15'</b>
18h15 – 18h25	<ul style="list-style-type: none"><li>• Rappel des contributions du 2ème atelier</li></ul>	<b>10'</b>
18h25 – 19h10	<ul style="list-style-type: none"><li>• Travail en sous-groupes</li></ul>	<b>45'</b>
19h10 – 19h40	<ul style="list-style-type: none"><li>• Partage des productions et priorisation</li></ul>	<b>30'</b>
19h40 – 19h55	<ul style="list-style-type: none"><li>• Partage des orientations issues des autres ateliers</li></ul>	<b>15'</b>
19h55 – 20h00	<ul style="list-style-type: none"><li>• Clôture de l'atelier n°3 et suites</li></ul>	<b>5'</b>

# RAPPEL DU PROCESSUS À THÉOULE-SUR-MER



# OBJECTIFS DE L'ATELIER N°3

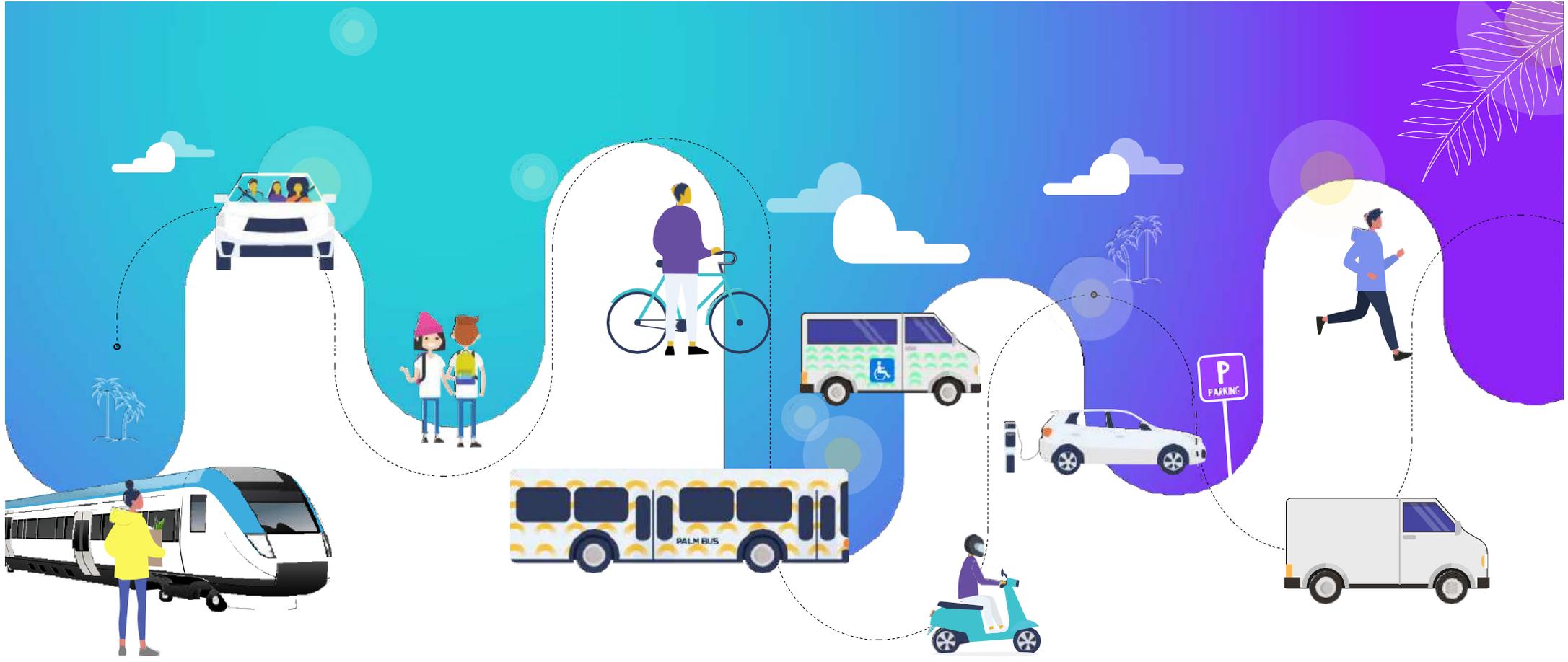
- Partager les orientations pour améliorer les déplacements, établies au cours du 2<sup>ème</sup> atelier et enrichies suite à l'enquête digitale réalisée du 22 mars au 1er avril → 66 répondants sur Théoule-sur-Mer
- Établir des propositions d'actions collectives pour améliorer ces déplacements
- Partager les orientations identifiées sur les autres communes



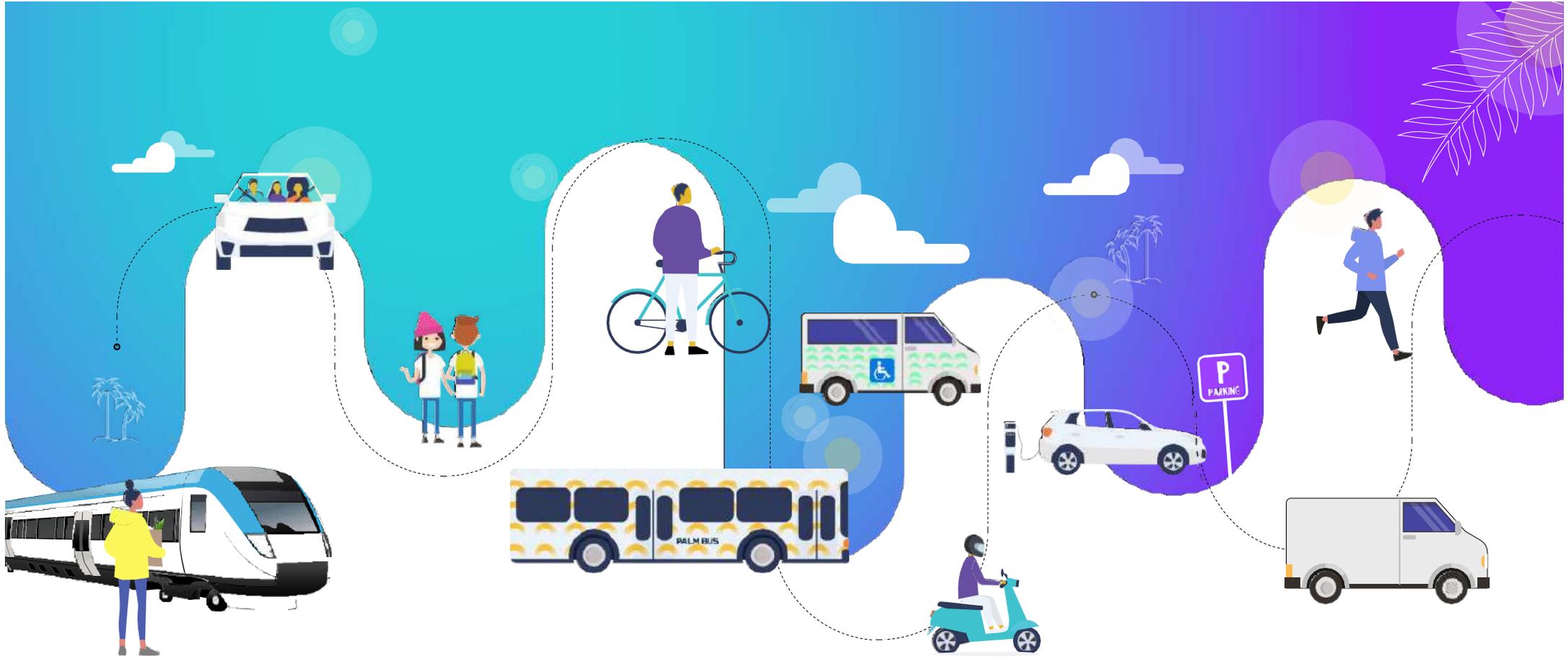
### 3. RAPPEL DES CONTRIBUTIONS DE L'ATELIER N°2 SUR THEOULE-SUR-MER

# ORIENTATIONS POUR AMÉLIORER LES MOBILITÉS SUR THÉOULE-SUR-MER

Orientations	Votes
Assurer une sécurisation et continuité des trottoirs et pistes cyclables entre Théoule et Mandelieu pour faciliter les déplacements autrement qu'en voiture entre les deux communes	48
Développer les navettes gratuites en période estivale (en desservant les hauteurs) pour éviter que les gens ne prennent la voiture	37
Etendre la navette maritime estivale vers Antibes et Saint-Raphaël	27
Sécuriser et rendre plus agréable le sentier du littoral entre la Rague et la base nautique	23
Bien coordonner les correspondances train-bus notamment depuis la gare de Cannes avec la ligne 22	21
Augmenter les fréquences des bus pour les rendre plus attractifs pour des usages réguliers	21
Développer des stationnements vélos en bord de mer	21
Réaliser le projet de LGV qui permettrait de soulager la ligne ferrée littorale afin de permettre de mettre en place une offre TER plus dense sur les gares intermédiaires	19
Mettre en place des racks à vélos à l'arrière des bus	18
Renforcer les contrôles vitesses et faire des contrôles de bruit ou expérimenter les radars anti-bruit	13
Développer des aménagements sécurisés vers le centre-ville pour les modes actifs pour inciter au changement de mode de déplacement	8



## 4. TRAVAIL EN SOUS-GROUPES



## 4. PARTAGE DES ORIENTATIONS POUR AMÉLIORER LES MOBILITÉS SUR LES AUTRES COMMUNES

# ORIENTATIONS POUR AMÉLIORER LES MOBILITÉS SUR CANNES

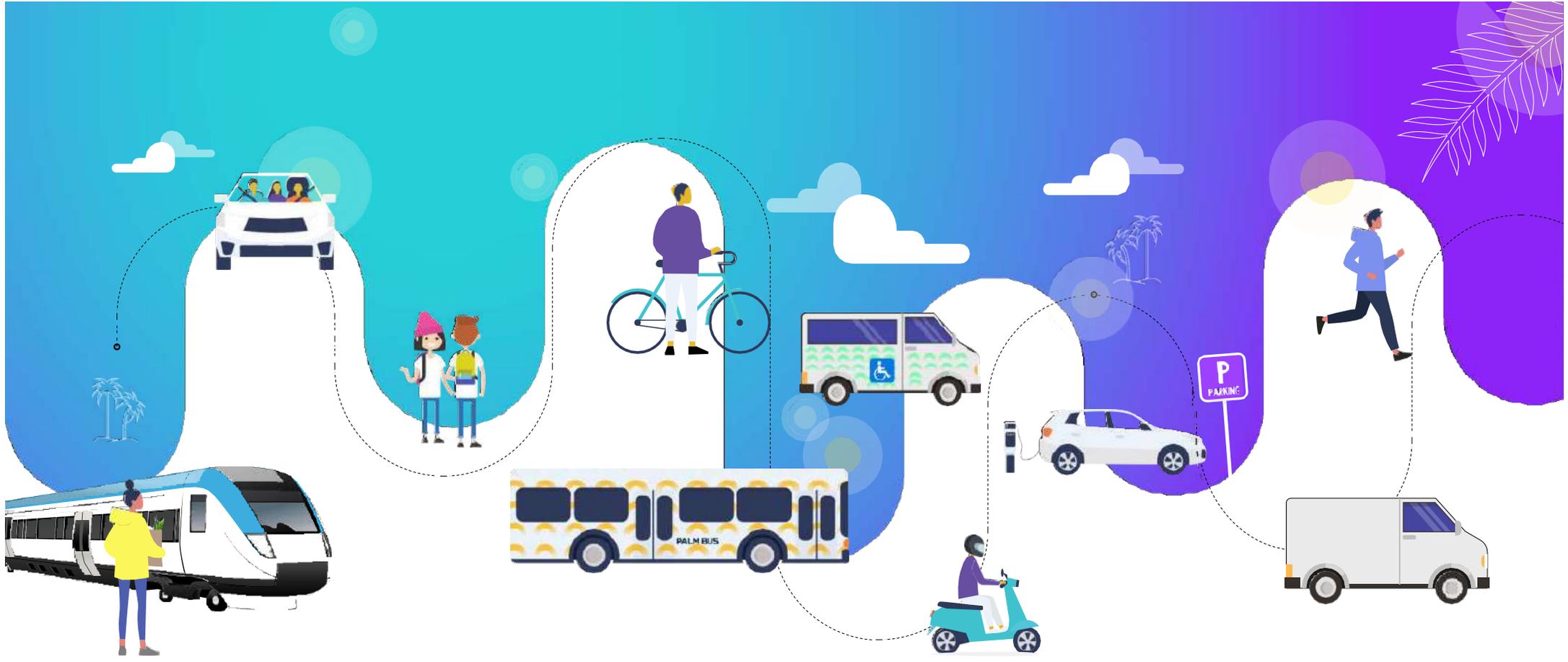
Orientations	Votes
Poursuivre le développement des pistes cyclables sur la Croisette / bord de mer vers la desserte des quartiers	106
Augmenter les fréquences des lignes de transport collectif pour inciter les habitants à utiliser les transports en commun	103
Développer de manière importante les transports « actifs », comme les équipements pour la pratique du vélo, en phase avec la Capitale Sport en Plein Air	102
Accompagner la piétonisation du centre-ville de navettes ou d'une offre de transport permettant aux personnes « chargées » de se déplacer	94
Développer des parkings relais aux abords de la ville, desservis par des transports en commun ou des 2 roues	75
Mettre en place une éducation aux règles du « vivre-ensemble » permettrait de sécuriser les déplacements de chacun	72
Réaliser l'EuroVélo 8 dans le cadre de la requalification urbaine du secteur Bocca Cabana	69
Amplifier l'entente entre les collectivités pour favoriser la circulation en transports communs notamment pour la desserte de Sophia-Antipolis	66
Mettre en œuvre le double sens cyclable et faire les aménagements en conséquence si besoin	65
Réduire le nombre de voitures pour améliorer la qualité de l'air et diminuer les risques d'exposition	62
Saisir la chance d'avoir plusieurs gares pour développer l'accessibilité du territoire et le report modal sur le dernier kilomètre.	54
Réfléchir à la liaison en transport en commun des stations de sport d'hiver les plus proches	52
Mettre en œuvre un contrôle renforcé du respect des règles de priorité afin d'éviter que les bus ne soient bloqués dans le trafic	47
Prévoir des aménagements ou autres dispositifs qui permettent de bien identifier les différentes zones (trottoirs / pistes cyclables)	35
Optimiser l'occupation des parkings en ouvrages du centre-ville	35
Prévoir de nouveaux systèmes de livraison en centre-ville	31

# ORIENTATIONS POUR AMÉLIORER LES MOBILITÉS SUR MANDELIEU-LA NAPOULE

Orientations	Votes
Réaliser un réseau cyclable continu	58
Maintenir en saison hivernale quelques navettes estivales qui permettent une desserte rapide en centre-ville	45
Augmenter la fréquence de passage et le cadencement des bus pour qu'ils constituent une alternative crédible à la voiture	44
Intégrer la problématique des déplacements aux projets d'aménagements urbains en cours	43
Développer les mobilités douces en utilisant le relief, le foncier, la météo et la dynamique positive en faveur du vélo	42
Développer des parcs à vélos dans les grands parkings existants	39
Développer une culture du respect mutuel pour mieux partager l'espace entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes	36
Améliorer les correspondances entre les différents modes de transport en réduisant les temps d'attente	32
Former les services techniques à l'usage des modes doux et des transports en commun pour que la réalité vécue par les usagers soit prise en compte dans les aménagements	30
Développer le lien entre les navettes estivales et les transports maritimes	28
Renforcer la volonté politique en faveur des modes doux, en faisant notamment respecter la réglementation (végétation sur les trottoirs, stationnements pour les livraisons, limitation des vitesses des vélos électriques...)	26
Aménager les arrêts de bus (visibilité, protection contre la pluie...)	21
Mettre en place une application pour signaler les dysfonctionnements dans l'espace public	17
Faire évoluer les modes de livraisons pour le dernier kilomètre	16
Refondre le système de stationnement (incitation à utiliser certains parkings, fonctionnement zone bleue)	10

# ORIENTATIONS POUR AMÉLIORER LES MOBILITÉS SUR MOUGINS

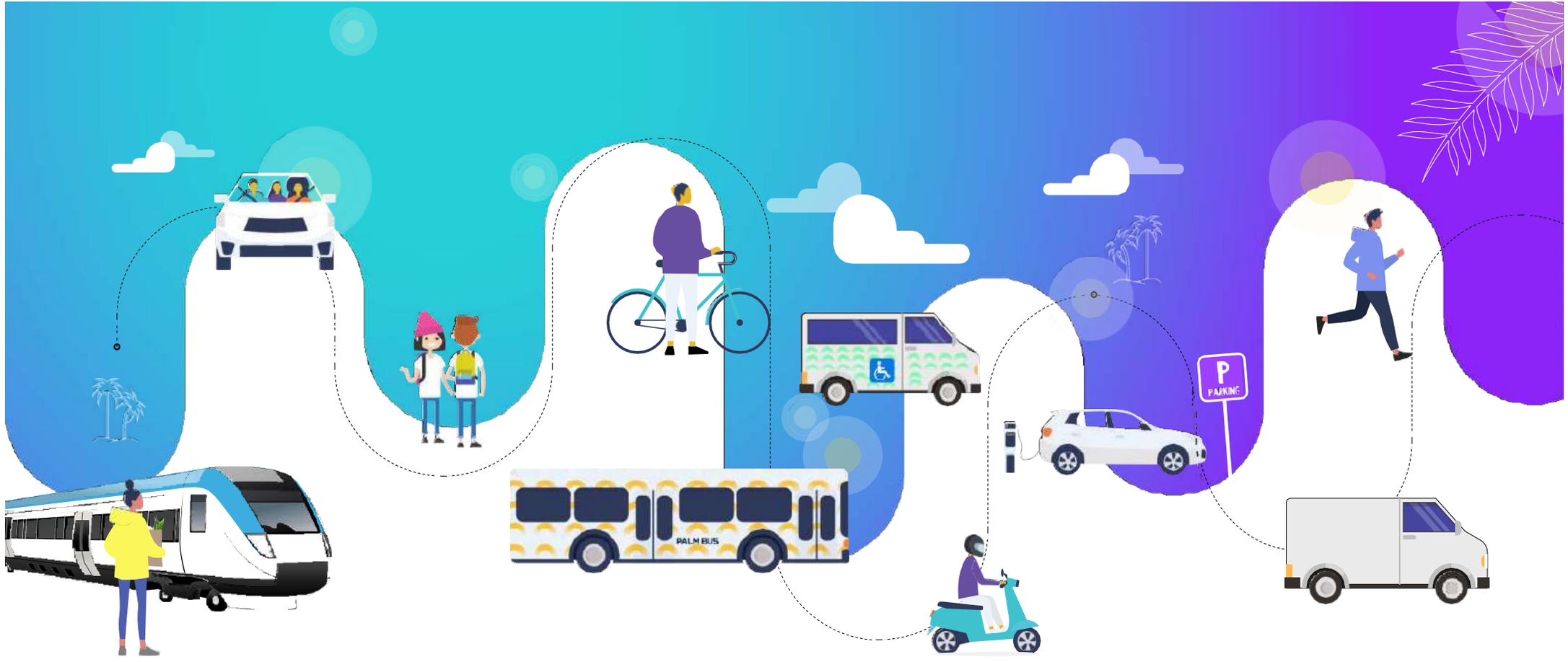
Contributions	Votes
Rouvrir certains chemins fermés pour les piétons et les vélos	50
Élargir la réflexion sur les déplacements à l'échelle des bassins de vie des 3 agglomérations	46
Développer des aires de stationnement vélos sécurisées près des commerces de proximité	39
Protéger les espaces naturels et mesurer systématiquement le rapport coût / bénéfice de toute opération de développement autour de la Valmasque	35
Développer les aires de covoiturage avec des services de proximité (stationnement vélos, bornes électriques, arrêt de bus proche...)	31
Anticiper et développer les modes actifs sur la commune de Mougins qui est un carrefour de plusieurs bassins de vie et d'emploi	31
Être vigilant pour que les nouveaux projets n'empirent pas la situation	28
Mettre en œuvre un dialogue et des partenariats entre les différents acteurs de la mobilité, en incluant les citoyens, avec par exemple un abonnement multi-réseaux	24
Mettre en place des voies partagées essentielles dans le développement des mobilités	23
Adapter les voies de circulation à la réalité du trafic notamment en prenant en compte la création de nouvelles infrastructures comme Open Sky	22
Créer des voies dédiées pour les bus	19
Trouver le bon positionnement de la sortie 43	19
Ne pas concentrer les nuisances sur un seul secteur	16
Promouvoir des espaces de co-working accessibles en transports en commun pour apporter une plus-value au télétravail et pour réduire le trafic	16
Conserver sur chaque quartier, et prévoir dans les projets de développement, la variété des usages (logement, services, commerces)	13
Optimiser l'utilisation et la création des parkings (utilisation des parkings privés, parkings en dehors des zones en tension, desservis par des navettes)	11



# 5. LES SUITES

# LES SUITES

Dates	Étapes
<b>Sous 2 semaines</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Envoi de la synthèse des contributions d'atelier aux participants</li></ul>
<b>1<sup>ère</sup> quinzaine de mai</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Enquête digitale sur les propositions d'actions</li></ul>
<b>3 Juin 2021</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Réunion publique de partage du Projet de Mobilité</li></ul>



MERCI POUR VOTRE ATTENTION



# PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

Cannes

Atelier N°3 – Propositions d'actions  
pour améliorer les déplacements

Note de Synthèse

07 avril 2021



CANNES  
PAYS DE  
LÉRINS

# SOMMAIRE

1	DISPOSITIF DE CO-CONSTRUCTION DU PLAN DE MOBILITES .....	3
2	DEROULEMENT DE L'ATELIER N°3 : PROPOSITIONS D' ACTIONS POUR AMELIORER LES DEPLACEMENTS .....	4
3	SYNTHESE DES ECHANGES EN PLENIERE.....	4
4	SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS EN SOUS-GROUPES .....	4
4.1	ACTIONS POUR DEVELOPPER LES MODES ACTIFS .....	5
4.2	ACTIONS POUR INCITER A L'UTILISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN .....	6
4.3	ACTIONS POUR ACCOMPAGNER LA PIETONISATION DU CENTRE-VILLE.....	7
4.4	ACTIONS POUR EDUQUER AU VIVRE-ENSEMBLE EN VUE DE SECURISER LES DEPLACEMENTS .....	7
4.5	ACTIONS POUR FAVORISER LA DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN INTER-AGGLOMERATIONS .....	8
4.6	ACTIONS POUR REDUIRE LE NOMBRE DE VOITURES .....	8
4.7	ACTIONS POUR OPTIMISER L'UTILISATION DES PARKINGS EXISTANTS .....	8
4.8	ACTIONS POUR OPTIMISER L'UTILISATION DES PARKINGS EXISTANTS .....	9
4.9	ACTIONS POUR PREVOIR DE NOUVEAUX SYSTEMES DE LIVRAISON EN CENTRE-VILLE.....	10
5	LES SUITES DE L'ATELIER .....	10
6	LE MOT DE LA FIN.....	11
7	ANNEXES .....	12
7.1	ACTIONS POUR PREVOIR DE NOUVEAUX SYSTEMES DE LIVRAISON EN CENTRE-VILLE.....	12
7.1.1	<i>Actions pour développer les modes actifs .....</i>	12
7.1.2	<i>Actions pour inciter les habitants à l'utilisation des transports en commun.....</i>	13
7.1.3	<i>Actions pour accompagner la piétonisation du centre-ville .....</i>	14
7.1.4	<i>Actions pour éduquer au vivre ensemble en vue de sécuriser les déplacements.....</i>	15
7.1.5	<i>Actions pour favoriser la desserte e transports en commun inter-agglomérations .....</i>	16
7.1.6	<i>Actions pour réduire le nombre de voitures .....</i>	17
7.1.7	<i>Actions pour développer l'intermodalité.....</i>	18
7.1.8	<i>Actions pour optimiser l'utilisation des parkings existants .....</i>	19
7.1.9	<i>Actions pour prévoir de nouveaux systèmes de livraisons en centre-ville .....</i>	20
7.2	ACTIONS POUR PREVOIR DE NOUVEAUX SYSTEMES DE LIVRAISON EN CENTRE-VILLE.....	21

# 1 Dispositif de co-construction du Plan de Mobilités

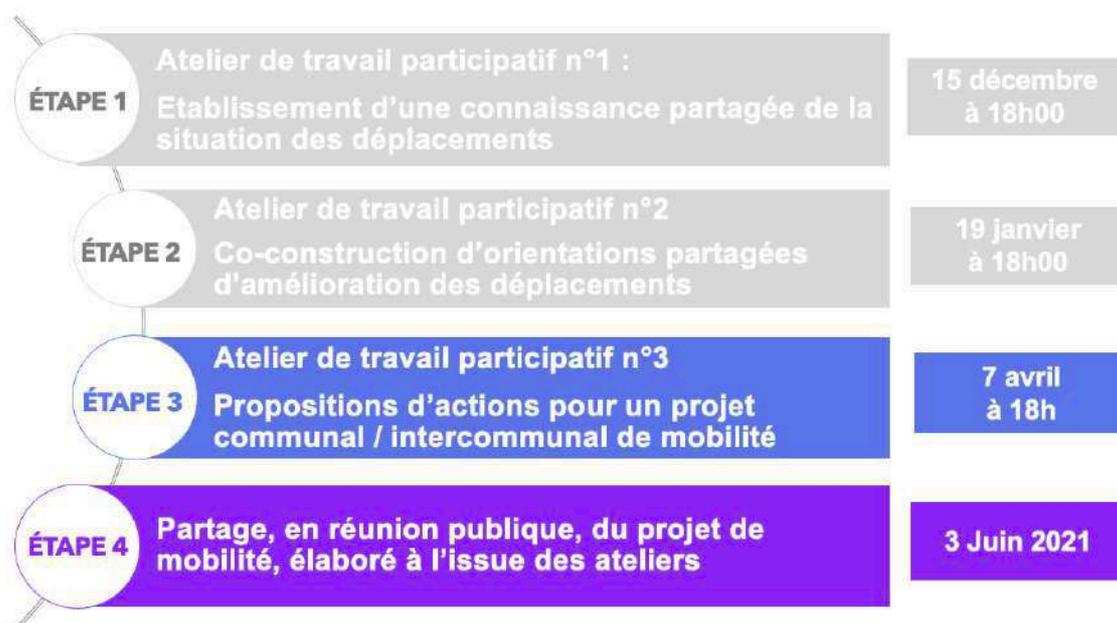
L'Agglomération Cannes Lérins, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, a engagé l'élaboration de son Plan de Mobilité qui définit la politique globale du territoire en matière de transports et de déplacements pour les 10 prochaines années.

L'Agglomération Cannes Lérins a souhaité que ce Plan de Mobilité (PDM) fasse l'objet d'une véritable démarche partenariale qui associe les habitants, entreprises et associations des 5 communes pour construire un projet cohérent, au service du territoire.

Cette démarche de co-construction a vocation à définir, au sein de chaque commune, des plans communaux de mobilité, à conjuguer ces plans entre eux pour aboutir à un Projet de Mobilité de la CACPL cohérent, efficace et qui fasse sens pour le territoire.

Elle se décline en 4 étapes : 3 ateliers participatifs organisés dans chaque commune, suivis d'une réunion publique à l'échelle du territoire.

Sur Cannes, le dispositif est le suivant :



## 2 Déroulement de l'atelier N°3 : Propositions d'actions pour améliorer les déplacements

---

Le troisième atelier cannois s'est déroulé le 7 avril 2021, de 18h à 21h, en distanciel.

18 personnes (hors équipe CACPL et Nicaya Conseil) ont participé à cet atelier dont l'objectif était de partager les orientations définies lors du deuxième atelier et enrichies par l'enquête digitale et d'établir des propositions d'actions pour améliorer les déplacements sur Cannes.

Après la présentation des intervenants et le rappel des consignes de réunion à distance, l'atelier s'est déroulé en 5 temps :

- Présentation des objectifs de l'atelier N°3 par Laurence Gontard, du cabinet Nicaya Conseil
- Partage des orientations du 2<sup>ème</sup> atelier
- Travail en sous-groupes pour identifier puis hiérarchiser des propositions collectives d'actions pour améliorer les mobilités sur Cannes sur la base des orientations établies lors du 2<sup>ème</sup> atelier
- Suites de l'atelier et mot de la fin.

## 3 Synthèse des échanges en plénière

---

Les participants ont posé des questions sur :

- L'organisation du travail en sous-groupes
  - Nicaya Conseil indique que, dans les sous-groupes, chacun peut intervenir pour proposer des actions quand il le souhaite.
- La possibilité de participer à l'atelier sans habiter à Cannes
  - Nicaya Conseil indique qu'à partir du moment où l'on se rend à Cannes fréquemment, il est tout à fait possible de participer à cet atelier et de contribuer.

## 4 Synthèse des contributions en sous-groupes

---

Après la séquence de présentation en plénière, les participants ont été invités à travailler en sous-groupes pour formuler leurs propositions d'actions sur 2 ou 3 orientations.

L'ensemble des actions proposées par les sous-groupes a ensuite été partagé et enrichi en plénière.

Puis les participants ont été invités à indiquer les 3 propositions d'actions leur paraissant prioritaires.

Le détail des contributions priorisées par les participants à l'issue de l'atelier est proposé en annexe à la présente note de synthèse.

## 4.1 Actions pour développer les modes actifs

Pour les participants, le développement des modes actifs passe d'abord par le fait de **sécuriser**, pour tous les publics, **la pratique du vélo et de la marche à pied**. Pour ce faire, les participants ont proposé de mettre en œuvre **des réseaux cyclables et piétons** :

- **Continus**, en poursuivant la réalisation de l'Euro Vélo 8 à La Bocca, en étendant les pistes cyclables depuis le bord de mer vers l'intérieur de la ville, en créant des trottoirs là où il n'y en a pas, comme sur le boulevard de la Croix des Gardes ou en piétonnisant, sauf pour les transports en commun, certaines zones ponctuellement (boulevards Jean Hibert et du Midi) ou de manière définitive (rue Clémenceau) ;
- **Bien identifiés et régulés**, par exemple en privilégiant les pistes aux bandes cyclables, en créant des zones à 20 km/h, en particulier sur les routes transversales, en renforçant les marquages au sol et la signalétique (par exemples pour connaître les sens de circulation sur la rue d'Antibes, pour indiquer la zone de rencontre à Cannes La Bocca, pour indiquer que les deux-roues peuvent doubler par la gauche sur le boulevard Carnot), en réduisant les temps d'attente des traversées piétonnes (au niveau du pont Carnot et du franchissement de la voie rapide) ;
- **Élargis** pour les personnes à mobilité réduite ou pour la pratique conjointe, notamment sur le bord de mer, de la course à pied et de la promenade. Cet élargissement serait rendu possible par la suppression des places de stationnement sur le boulevard du Midi et la Croisette.

Concernant le développement du vélo, les participants ont par ailleurs considéré qu'il passe par le fait d'en **rendre la pratique plus accessible et plus performante**. Ils ont donc proposé de :

- Développer une **offre de location de vélos ou vélos électriques en libre-service ou en location/abonnement longue durée**, comprenant des vélos cargos ou vélos pliables ;
- **Mettre en œuvre des aménagements de voirie** tels que les voies bus accessibles aux vélos, le contre sens cyclable, les sas vélos et cédez-le-passage aux feux tricolores ou encore les ronds-points hollandais ;

- **Réaliser des équipements** comme l'installation d'abris fermés
- Développer une « **culture du vélo** » en organisant des ateliers d'initiation à la pratique et au bon usage du vélo ou des fêtes du vélo.

Pour rendre la marche à pied plus attractive, les participants ont proposé de la rendre **plus confortable**, en prévoyant d'avantage d'**ombrages**, en créant des **espaces de convivialité et de liberté**, notamment sur le bord de mer, avec des bancs, des fontaines, des fruits et légumes en « libre-cueillette » (sur le modèle des Incroyables comestibles), voire des skate parks.

## 4.2 Actions pour inciter à l'utilisation des transports en commun

Pour les participants, le renforcement de l'utilisation des transports en commun repose d'abord sur la **densification du réseau, en termes de fréquence et de couverture géographique**. Ainsi, les participants ont proposé de :

- développer les petites navettes urbaines à la fréquence élevée, aux arrêts nombreux (sur le modèle de la navette gratuite Bocca-Cabana) ;
- augmenter les liaisons intercommunales et interagglomérations ;
- permettre l'accès en 15 minutes aux différentes zones d'activité et de loisirs de la ville ;
- améliorer la desserte est-ouest le long du littoral, jusqu'à la plage du Midi ;
- proposer des liaisons régulières vers les stations de sport d'hiver (à l'image de ce que propose Envibus) et les parcs naturels régionaux (comme l'Estérel ou La Valmasque).

Les participants ont considéré l'amélioration de la **lisibilité des horaires de passage, des temps de parcours en bus et des lignes et des arrêts à la demande** comme le second facteur d'incitation à leur utilisation. Cette meilleure visibilité pourrait, selon eux, être obtenue grâce à :

- la mise en avant de l'application PalmBus,
- l'installation de panneaux indiquant les temps de parcours
- la synchronisation des coloris des véhicules, poteaux d'arrêts et signalétique au sol pour la navette City Palm

Ils ont enfin proposé de :

- adapter la **tarification des transports en commun** aux revenus des usagers, voire proposer la **gratuité**, ponctuelle ou sur certaines lignes
- créer une **journée cannoise du transport en commun**, lors de laquelle ceux-ci seraient gratuits,
- faciliter l'**accès des bus aux personnes malvoyantes**, en équipant les véhicules d'annonces sonores
- **renforcer les contrôles** pour que les automobilistes ne bloquent pas les bus.

### 4.3 Actions pour accompagner la piétonisation du centre-ville

Outre le développement du réseau de transports en commun évoqué précédemment, les participants ont estimé qu'il serait opportun, pour accompagner la piétonisation du centre-ville, de proposer des **services adaptés aux personnes «chargées»**, tels que la livraison, par porteur, de ses achats dans le parking de stationnement le plus proche ou à son véhicule, ou la distribution, avec caution, de petits caddies pliables.

Ils ont également proposé de **bien répartir les parkings de périphérie**, connectés au centre-ville par une navette.

### 4.4 Actions pour éduquer au vivre-ensemble en vue de sécuriser les déplacements

Pour les participants, **l'éducation au vivre-ensemble passe d'abord par des actions de formation et de sensibilisation** adaptées à chacun des publics usagers des voiries (enfants, personnes âgées,...) et impliquant les associations de cyclistes, telles que :

- des sessions de mise à niveau du code de la route ;
- des campagnes d'affichage et sur les réseaux sociaux (à l'image de ce qui est fait contre les incivilités)
- des jeux-concours pour faire connaître les modifications du code de la route ;
- des actions d'initiation aux premiers secours dans les écoles ;
- des sondages pour améliorer la connaissance de la pratique du vélo ;
- des formations auprès de la police municipale sur les incidents dont sont victimes les pétions, cyclistes...
- des informations sur les règles d'usage lors de l'achat de trottinette
- des panneaux d'affichage ou des hauts-parleurs pour sensibiliser aux bons comportements.

Pour **sécuriser les déplacements**, les participants ont considéré qu'il était nécessaire de :

- **rendre le partage de la route plus lisible et visible en améliorant la signalisation** (zones de rencontre, pistes cyclables, priorités à droite...)
- **mettre en œuvre des dispositifs visant à ralentir les circulations** (feux sur les pistes cyclables, ralentisseurs sur certaines rues transversales, bridage de la vitesse des skates et trottinettes)
- **faire respecter la réglementation**, notamment vis-à-vis des piétons, **en accentuant la surveillance et la verbalisation** (renforcement de la police de

proximité, interdiction aux vélos de circuler sur la Croisette, ailleurs que sur la nouvelle piste cyclable ; limitation de la vitesse des cyclistes sur cette piste).

## 4.5 Actions pour favoriser la desserte en transports en commun inter-agglomérations

Pour les participants, une meilleure desserte en transports communs inter-agglomération repose sur :

- la **réduction des temps de parcours et la densification des dessertes**, vers Sophia-Antipolis, mais également vers les communes de la CAPG, voire au-delà vers Nice et Monaco
- la mise en œuvre d'un **abonnement ou d'un titre de transport unique** ou la valorisation du titre et de l'abonnement Zou,
- le **développement des navettes maritimes** à coût réduit toute l'année pour desservir le littoral
- **l'amélioration de la lisibilité de l'offre de transport**,
- la mise en œuvre d'une **offre touristique** ,
- l'installation de **racks à vélos** sur les bus inter-agglomérations.

## 4.6 Actions pour réduire le nombre de voitures

Outre le **développement des modes actifs et des transports en commun**, présentés précédemment et considérés comme le premier vecteur de réduction du nombre de voitures, les participants ont proposé de :

- Mettre en place des **panneaux dynamiques modifiant les sens de circulation** de certaines voies à certaines heures ;
- **Requalifier la voie rapide** en voirie urbaine à vitesse limitée avec voie bus dédiée, ou avec deux voies sur quatre surélevées ;
- Créer un **carrefour hollandais** en lieu et place du carrefour Carnot / voie rapide ;
- **Créer un péage urbain** pour accéder au centre-ville (hors riverains) ;
- **Faciliter la circulation et le stationnement des deux roues motorisées** ;
- **Créer**, lorsque cela est possible, **des voies réservées au covoiturage** ;
- Mettre en place des **zones à faible émission**.

## 4.7 Actions pour optimiser l'utilisation des parkings existants

Pour les participants, le développement de l'intermodalité repose d'abord sur la **création de parkings-relais** aux entrées de ville (Mouret Rouge, Bocca Cabana,

Tourrades, fourrière), desservis par des transports en commun ou des deux roues, dotés de parkings vélos et ouverts la nuit. Ces parkings seraient de nature à permettre de **réduire l'offre de stationnement sur le littoral** (hors offre PMR).

Les participants ont considéré que le développement de l'intermodalité passait également par **l'amélioration des correspondances** entre les trains et les bus en gares et les bus et les avions vers et depuis Paris (matin et soir).

Le développement de **l'intermodalité au niveau de la future gare de La Bocca** a aussi été mis en avant, avec une bonne desserte par le réseau PalmBus et un cheminement en mode actif depuis la gare du Bosquet.

Enfin, les participants ont mis en avant la nécessité de :

- Mettre en œuvre un **ticket unique multimodal**, avec une continuité sur 2 à 3h
- Pouvoir **transporter son vélo** dans les bus, les trains et en gares
- **Réparer les écrans en gare de Cannes** et déplacer le grand écran Place Bernard Cornut-Gentille.

## 4.8 Actions pour optimiser l'utilisation des parkings existants

Pour les participants, l'optimisation de l'utilisation des parkings existants passe d'abord par la mise en œuvre de **nouvelles tarifications** : pour les habitants du quartier, sur certains créneaux horaires, selon les différents besoins (actifs, habitants, touristes...) et aisément identifiables (grâce à un code couleur par exemple).

Le second axe d'optimisation identifié est l'amélioration de la **signalisation des parkings existants, avec indication du nombre de places disponibles** et orientation des automobilistes vers les parkings peu utilisés (boulevard du Rivage) ou les micro-parkings (La Bocca). La mise en place d'une **application mobile ou web** permettrait de connaître le nombre de places disponibles et éventuellement de pouvoir réserver sa place.

Le troisième axe d'optimisation identifié par les participants porte sur le **développement d'équipements et de services** tels que :

- **Des places sécurisées pour les vélos, deux-roues motorisées et trottinettes ;**
- **Des places avec recharge** pour les voitures et vélos électriques ;
- **Des écrans TFT** dans les parkings pour informer sur les horaires des bus ;
- **Une application numérique** permettant de mettre en relation des propriétaires de places particulières et des personnes en recherche d'un stationnement.

Enfin, les participants ont proposé de **réduire les places de stationnement en surface** le long des voiries dès lors que des parkings existent à proximité.

## 4.9 Actions pour prévoir de nouveaux systèmes de livraison en centre-ville

Pour les participants, le renouveau des systèmes de livraisons en centre-ville repose d'abord sur l'utilisation de **modes de livraison propres**, tels que les livraisons en **vélos** et **vélos cargos** et en **véhicules électriques**.

Pour **éviter que les camions ne circulent en centre-ville**, les participants ont proposé de :

- **Augmenter le nombre de points relais ;**
- **Utiliser les vignettes crit'air lors des pics de pollutions ;**
- **Créer des zones de rencontres livreurs / commerçants ;**
- **Créer une plateforme logistique** (par exemple à Cannes La Bocca) permettant d'organiser les livraisons rues par rue et éventuellement de stocker les marchandises des commerces disposant de peu d'espace.

La création de ces plateformes ou zones de rencontres nécessiterait, pour les participants :

- Une **identification de la volumétrie des colis de livraison**,
- Une **mobilisation des commerçants et des transporteurs**.

Les participants ont par ailleurs considéré qu'il était nécessaire d'optimiser les espaces dédiés à la livraison. Ils ont donc proposé de :

- **Prévoir davantage de stationnement pour les livraisons ;**
- **Inciter le public à respecter les emplacements réservés aux livraisons ;**
- **Revoir les horaires des livraisons.**

## 5 Les suites de l'atelier

---

- La présente synthèse est adressée aux participants mi-avril 2021.
- La réunion publique de partage du projet de mobilité aura lieu le 3 juin 2021.
- Les participants seront informés des modalités de déroulement de la réunion publique deux semaines avant.

## 6 Le mot de la fin

---

Au terme de l'atelier, Nicaya Conseil a demandé aux participants un mot d'appréciation sur l'atelier. Les contributions des participants ont été les suivantes :

- Intéressant
- Enrichissant (X2)
- Partage
- Riche
- Constructif
- Espoir
- Très intéressant
- Riche de propositions
- TROP court
- Merci pour l'organisation de cet atelier

## 7 Annexes

---

### 7.1 Actions pour prévoir de nouveaux systèmes de livraison en centre-ville

Les contributions des sous-groupes de travail ont été consignées en séance. Elles sont retranscrites littéralement ci-dessous pour chacune des 9 orientations abordées. Le résultat de la priorisation des contributions par les participants est proposé dans la colonne de droite (nombre de suffrages recueillis).

#### 7.1.1 Actions pour développer les modes actifs

Réaliser un réseau cyclable en continu (pas d'arrêt des pistes)	6
Développer une offre de vélos électriques en libre-service (Entreprise Zoov, système de rangement)	4
Réaliser des cheminements piétons en continu et praticables avec une poussette / fauteuil électrique	4
Abris fermés (idem parking relai de Mandelieu)	3
Elargir les trottoirs en bord de mer (Trottoir du bord de mer entre Cannes et Mandelieu trop étroit pour permettre la course à pied et la marche), à la place des stationnements	3
Cédez-le-passage cyclistes aux feux	3
Rappeler aux cyclistes sportifs (marquage au sol, passages piétons sur les pistes cyclables, panneaux) que les piétons sont prioritaires	3
Développer des ateliers d'initiation à la pratique et au bon usage du vélo	3
Créer des pistes cyclables depuis la Croisette / bord de mer vers la desserte des quartiers	2
Réaliser l'EuroVélo 8 dans le cadre de la requalification urbaine du secteur Bocca Cabana	2
Mettre en œuvre le double sens cyclable et faire les aménagements en conséquence si besoin	2
Sécuriser les pistes cyclables existantes	2

Traitement des ronds-points pour les vélos (cf ronds-points hollandais)	2
Installer des bancs plus nombreux sur le bord de mer (cf square Mistral)	2
Supprimer des places de stationnement sur la Croisette / bvd du Midi	2
Prévoir des aménagements ou autres dispositifs qui permettent de bien identifier les différentes zones (trottoirs / pistes cyclables)	1
Sas vélos aux feux pour pouvoir se mettre devant	1
Privilégier les pistes cyclables aux bandes cyclables (cf bvd du Midi)	1
Prévoir de l'ombrage pour les piétons	1
Créer des espaces de convivialité (fontaine, ombre)	1
Créer des trottoirs sur la Croix des Gardes (bvd des impôts vers la Croix des Gardes)	
Mettre des zones 20 km/h	
Organiser des fêtes du vélo	
Incroyables comestibles (végétation, alimentation en cueillette libre)	

## 7.1.2 Actions pour inciter les habitants à l'utilisation des transports en commun

Augmenter le nombre de navettes (sur le modèle de la navette Bocca-Cabana : gratuité) du réseau Palm Bus pour inciter à prendre les transports en commun avec des arrêts fréquents (disposition des emplacements « intelligents »)	13
Développer le réseau et la fréquence de petites navettes urbaines.	12
Augmenter les relations intercommunales (même interagglo)	6
Augmenter les fréquences des lignes de TC quitte à moduler la taille des autobus. Des fréquences à 1h sur certaines lignes. Une amélioration qui dépend des priorités budgétaires.	5
Un travail sur la lisibilité des horaires de passages ; améliorer la communication sur l'information existante : Application Palmbus permet l'information horaires et notification incidents mais manque de lisibilité (dans les bus information sur le E Ticket). Sur les lignes A, 1 et 2, un SAEIV permet d'avoir une information en temps réel fiable aux arrêts et dans les bus. Un besoin de maintenance de ces écrans.	5
Travailler sur la desserte Bus Est-Ouest le long du littoral jusqu'à la plage du Midi.	4

Proposer une liaison en transport en commun vers les stations de sport d'hiver les plus proches à-> Envibus offre une offre un AR par jour au tarif du réseau.	4
Travailler sur la trame viaire en la contraignant en faveur TC et modes doux (exemple ville Gand en Belgique) ->àUn travail sur la ville du quart d'heure sur l'accessibilité TC des différentes zones de la ville (activités / loisirs). Des panneaux indiquent les temps VP il faut également développer les informations sur les autres modes pour les favoriser.	3
Créer une journée cannoise du transport en commun du réseau et communication	3
Équiper tous les bus d'annonces sonores pour les personnes malvoyantes	2
Créer des espaces de liberté (skate park et autres)	2
Meilleure identification des lignes et arrêt à la demande existants : synchronisation entre coloris des véhicules, poteaux d'arrêt, signalétique au sol	2
Proposer un service de bus régulier des parcs naturels régionaux (Estérel, Valmasque)	1
Mettre en œuvre un contrôle renforcé du respect des règles de priorité afin d'éviter que les bus ne soient bloqués dans le trafic	1

### 7.1.3 Actions pour accompagner la piétonisation du centre-ville

Élargir les trottoirs pour une meilleure circulation piétonne, fauteuil, déambulateur...	12
Généralisation hebdomadaire de la piétonisation du bd Jean Hibert, l'intégralité du boulevard du midi jusqu'au rond-point du bd Romano	8
Avoir la possibilité de se faire livrer ses achats dans le parking de stationnement en périphérie de la zone de piétonisation	4
Proposer sous la forme de cautions de mettre à disposition des petits caddies pliables dans les points de distribution de Cannes parking	4
Bonne répartition des parkings de périphérie et une navette qui permette d'y accéder	3
Proposer un service de porteur (emplois jeunes, étudiants, robots) jusqu'au véhicule, aide au handicap	1
Mettre des flèches sur les passages piétons afin de connaître les sens de circulation des voies (ex rue d'Antibes)	1

## 7.1.4 Actions pour éduquer au vivre ensemble en vue de sécuriser les déplacements

Pouvoir sanctionner les manquements de respect envers les piétons par exemple à l'instar de ce qui a été fait pour les incivilités	5
Proposer des formations de mise à niveau pour le code de la route	4
Améliorer la traversée piétonne au niveau du Pont Carnot et du franchissement de la voie rapide (beaucoup de temps d'attente)	3
Prendre en compte l'avis des associations de cyclistes sur le territoire pour partager leurs connaissances	3
Mettre en place une campagne de communication sur les réseaux sociaux sur l'éducation aux règles du vivre-ensemble comme celle sur les incivilités	3
Trouver un moyen ludique (jeux concours...) pour faire connaître les modifications du code de la route comme les zones de rencontre, cédez le passage aux feux, double sens cyclable par exemple qui concernent aussi bien les vélos que les piétons et qui ne sont pas forcément connues du public	2
Mettre en œuvre davantage de visibilité sur les signalisations : limitation de vitesse, pistes cyclables, enfants peuvent faire du vélo en dehors des pistes cyclables	2
Améliorer l'affichage de la zone de rencontre à Cannes La Bocca notamment le dallage au sol	2
Interdire aux vélos de circuler sur la Croisette et emprunter la nouvelle piste cyclable	2
Imaginer des actions avec les écoles à destination des enfants pour les familiariser avec cette thématique, apprendre la position latérale de sécurité, les premiers secours (diplôme d'aide à l'autre)	2
Mettre en place des outils de communication adaptés à différents publics pour sensibiliser sur cette thématique	2
Mettre en place un sondage pour améliorer la connaissance de la pratique du vélo sur le territoire (nombre de personnes, tranche d'âge, fréquence d'utilisation, type d'utilisation loisir/travail et même au-delà de la ville de Cannes)	2
Former la police municipale aux incidents dont sont victimes les piétons, cyclistes...	2
Passer les rues transversales à 20km/h avec un radar de contrôle de la vitesse	2
Mettre en place une campagne d'affichage comme celle mise en place par la ville sur les incivilités	1

Rendre davantage visible que les deux roues peuvent doubler à gauche dans la bande bleue sur le Boulevard Carnot (bande bleue aujourd'hui pas très visible) : Manque de visibilité de cette bande bleue, trop étroite	1
Améliorer la signalisation pour les priorités à droites à certains endroits, manque de sûreté sur l'existence de priorités à droite	1
Mettre en place des caniveaux pour les chiens qui ne sont pas présents dans l'aménagements des nouveaux trottoirs (notamment pour les piétons)	1
Faire respecter la limitation de vitesse sur la piste cyclable de la Croisette	1
Imaginer des actions avec des personnes plus âgées, seniors (changement de direction, traversée...)	1
Coupler la vidéo-surveillance avec un haut-parleur pour délivrer un message comme « ne jetez pas de papier », utiliser l'éducation aux déplacements et la surveillance avant la sanction	1
Informersur les différentes règles quand on achète une trottinette par exemple ou informer via la campagne d'affichage	1
Mettre en place des feux sur les pistes cyclables pour ralentir certains cyclistes (modèle : Villeneuve Loubet)	1
Mettre en place davantage de police de proximité pour faire de l'éducation, de la prévention sur cette thématique	1
Mettre en place des panneaux d'affichage pour sensibiliser sur les comportements (bonhomme en cas de dépassement de la voiture)	1
Installer un ou des ralentisseurs sur certaines rues transversales afin de réduire la vitesse de certaines motos	1
Régler la dangerosité des skates qui ne respectent pas toujours les piétons	

### 7.1.5 Actions pour favoriser la desserte e transports en commun inter-agglomérations

Synchroniser les horaires entre les bus au départ des gares et les trains	5
Mise en œuvre d'un ticket unique qui pourrait être utilisé dans le bus, le train, le bateau avec une continuité de 2h ou 3h pour les correspondances intermodales	5
Améliorer les correspondances pour pouvoir prendre le premier avion à Nice (pas de correspondance bus, tram...) et également pour le dernier avion en provenance de Paris, impossible de rentrer sur Cannes en transport en commun	4
Réduire le temps de trajet entre Cannes et Sophia-Antipolis, impossible à l'heure actuelle d'utiliser les transports en commun pour aller travailler sur Sophia-Antipolis	4

Penser la future traversée entre la gare du Bosquet et la future gare TER de Cannes La Bocca (pas de piste cyclable, parking vélo, deux roues...)	4
Mettre en place des bus en direction des stations de ski (aujourd'hui il faut se rendre à Grasse puis prendre le bus), trop de voitures au détriment des bus dans les stations de ski comme Gréolières et Auron (aujourd'hui la CASA a mis en place des navettes vers les stations de ski au départ du Pôle d'Echange pour 1,50)	4
Améliorer les horaires de desserte notamment pour l'arrivée et le dernier départ de l'aéroport de Nice, obligation de prendre un taxi	3
Développer les navettes maritimes avec un coût réduit pour desservir le littoral (Théoule, Mandelieu, Antibes, Golfe Juan) au même tarif que le bus et le train avec un abonnement unique pas uniquement l'été mais toute l'année	3
Mettre en œuvre une gratuité hyper-locale	3
Faire la promotion du produit Zou pour le transport entre les différentes zones du département des Alpes-Maritimes, réduction du tarif pour cet abonnement	3
Solutionner les problèmes de transport de vélos que ce soit dans le bus ou dans les gares et les trains	2
Améliorer la lisibilité de l'offre de transport	2
Mettre en place un abonnement unique pour faciliter la mobilité	1
Amplifier la desserte dans un sens « mégalopole » vers Nice, Monaco	1
Mise en place d'un abonnement métropolitain	1
Favoriser et pérenniser les navettes de centre-ville (navette du Suquet prix 1,50 qui pourrait être à un prix unique la journée comme la City Palm qui est à 0,75 centimes la journée)	1
Réduire les temps de trajet en mettant en œuvre une intermodalité entre la CAPG, la CACPL et la CASA	1
Proposer une offre touristique	1
Mettre en place des racks à vélos sur les bus inter-agglo pour faire les trajets trop longs à vélo en bus	

### 7.1.6 Actions pour réduire le nombre de voitures

Développer les pistes cyclables, rendre systématique le contre sens cyclable, aménager les voies bus pour les rendre accessibles aux vélos	6
Piétonisation de certaines zones exceptées pour les transports en commun : (ex : fermer la rue Clémenceau aux voitures)	6
Panneau dynamique sur les heures modifiant les sens de circulation de certaines voies	5

Requalifier la voie rapide (axe Est-Ouest au-dessus de la voie ferrée) en voirie urbaine à vitesse limitée à 30 km/h et voie bus dédiée	4
Gratuité des transports en commun	4
Réétudier le carrefour du bd Carnot/voie rapide en créant un rond-point ou carrefour Hollandais pour plus de fluidité (saturation routière)	4
Créer un péage urbain pour l'accès à une partie du centre-ville selon le type de véhicules (excepté les riverains), vignettes sur les véhicules	3
Développer une véritable offre de vélos et vélos électriques en libre-service ou en location/abonnement longue durée dont certains vélos-cargots ou vélos pliables	3
Gratuité des transports en commun ponctuellement ou sur certaines lignes : privilégier une tarification adaptée aux revenus des usagers	2
Favoriser la mobilité des 2 roues motorisées : prévoir une largeur de voie suffisante pour ne pas rester dans les embouteillages	2
Signalisation et augmentation du nombre de parkings des 2 roues motorisées et non motorisées	2
Créer une voie réservée pour les voitures en covoiturage (sur les voies où cela semble possible)	2
Densifier les transports en commun sur les villes de l'agglomération les plus éloignées (vers Sophia, Mougins...) et des autres agglomérations à proximité pour augmenter les connexions de transports en commun	2
Mise en place de zones à faible émission	2
Proposer 2 voies rapides (Est/Ouest) surélevées les 4	1

### 7.1.7 Actions pour développer l'intermodalité

Développer des parkings relais aux abords de la ville, desservis par des transports en commun ou des 2 roues - En entrée de ville de Cannes peu de possibilités foncières une vraie question sur le où seront positionnés ces parkings (petit parking Mouret Rouge (lien avec une navette + offre estivale) / Bocca Cabana / Tourrades (existant). Bien cibler les différents endroits.	11
Les points d'intermodalités particulièrement en ville doivent être équipés de parkings vélos.	8
Micro-parkings : quartier de la Bocca : développer une information dynamique sur la disponibilité des places	6
Le site de la fourrière pourrait être stratégique pour développer un parking proche du littoral.	5

Gare de la Bocca un pôle d'intermodalité important dans le futur. Bien desservi par le réseau Palmbus.	5
Profiter du développement des parkings en entrée de ville pour limiter / voire interdire l'offre de stationnement (uniquement PMR) sur le littoral. Attention aux difficultés d'accès aux familles chargées.	3
Développer une intermodalité vers les Tourrades avec une offre de navette rapide en profitant du TCSP.	3
Sur le quai central du PEM Gare le grand écran est inopérant depuis plusieurs mois, le besoin de le réparer ainsi que les écrans du réseau Palm Bus sur les quais. Déplacer cet écran sur la Place Jean Cornu Gentil. (Sur la gare routière)	3
Réfléchir sur ces parkings « relais » aux usages nocturnes.	2
Profiter du complexe Bastide rouge pour travailler sur une meilleure signalisation des parkings -> Avoir un relai de l'information sur les prochains bus (écran TFT) directement dans le parking.	1
Orienter les futurs usagers du complexe cinématographique vers le parking Coubertin (situé à 50m).	1
Développer l'usage du parking situé boulevard du Rivage (desservi par la navette gratuite) qui n'est pas encore assez utilisé.	

### 7.1.8 Actions pour optimiser l'utilisation des parkings existants

Créer des places sécurisées pour les vélos, trottinettes	10
Réduire les places de stationnement en surface quand il y a parking en ouvrage à proximité	5
Connecter le nombre de places disponibles à une application smartphone / web pour savoir où il est possible de se garer	5
Proposer une tarification annuelle préférentielle pour les habitants de chaque quartier	4
Adapter les tarifs aux besoins (actifs, habitants...)	4
Dépasser le cadre des communautés d'agglomération dans le cadre du Pôle Cap Azur, titre unique pour toute la partie ouest du département	4
Prévoir des tarifs préférentiels à certains moments pour que les gens puissent aller faire leurs courses	3
Rendre les parkings moins chers et accessibles	2
Proposer une tarification de 19h-7h préférentielle pour les habitants	2
Proposer une tarification de 7h à 19h pour les actifs	2
Prévoir des places avec recharges pour les voitures et vélos électriques	2

Plate-forme pour mise à disposition de places libres particulières pour les personnes en ayant besoin à Mutualisation	2
Créer des places pour les 2 roues motorisées	1
Lisibilité des tarifs des parkings (parking ville, code couleur)	1
Possibilité de réserver des places de parking	1

### 7.1.9 Actions pour prévoir de nouveaux systèmes de livraisons en centre-ville

Favoriser la livraison à vélo en centre-ville (exemple : Strasbourg, Paris qui font du déménagement tout comme de la livraison)	9
Augmenter les points relais en ville, également pour les colis postaux.	6
Eviter que les camions entrent en centre-ville	5
Créer une zone de rencontre livreurs / commerces à Cannes	4
Limiter les accès à l'hyper-centre aux véhicules propres (vélos, livraison électrique)	3
Mise en place des vélos-cargos pour livrer les magasins	3
Plateforme du côté de Cannes-La Bocca pour desservir l'intercommunalité et/ou dans le centre Cannes	3
Identification la volumétrie des colis de livraison	3
Prévoir davantage de stationnements pour les livraisons	2
Inciter le public à respecter les emplacements réservés aux livraisons	2
Utiliser le dispositif des vignettes crit'air pour limiter la circulation en hyper-centre lors des pics de pollution	2
Prévoir davantage de stationnements pour les livraisons	2
Centraliser à l'entrée de la ville les marchandises (plateforme logistique) pour des livraisons rue par rue	2
Mobiliser les commerçants et les transporteurs	2
Les livraisons sur la croisette l'interdisent au cannois durant la période des festivals des solutions.	
Prévoir davantage de stationnements pour les livraisons	
Mettre en place des partenariats pour accompagner les aides à la mobilité et favoriser le commerce en centre-ville	

Réserver des créneaux précis de livraison ou lors des déménagements	
La centralisation en entrée de ville serait également un lieu de stockage pour les commerces disposant de peu d'espace	
Partenariats avec les entreprises pour la création et l'implantation des points relais	

## 7.2 Actions pour prévoir de nouveaux systèmes de livraison en centre-ville

- Benjamin CHANEL
- Xavier COROMINES
- Jean-Pierre LORNET
- Jean-Paul BELFIS
- Anne PEDERSEN
- Catherine COUREL
- Maxime DALMAR
- Anne-Marie LECOURT
- Christian FABRE
- Claire PARISOT
- Carole MEDRINAL
- Nour BRADAI
- Monique STOTZ
- Kathleen DOMANGE
- Carine CHEDDI
- Martine JAMET
- Gérard Philippe SELLES
- Clément YVINEC

Pour l'Agglomération Cannes Pays de Lérins

- Frédéric MARANDON
- Fanny BRUTUILLE
- Roger BARRESI
- Hélène ROY

Pour Nicaya Conseil :

- Laurence GONTARD
- Elise RIBARDIERE
- Pauline SABOURAUD
- Blandine PERICHON

Pour INGEROP :

- Lauriane BEAUVISAGE
- Nathalie PERIGAULT



# PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

## Mandelieu-La Napoule Atelier N°3 – Propositions d'actions pour améliorer les déplacements

### Note de Synthèse

08 avril 2021



CANNES  
PAYS DE  
LÉRINS

# SOMMAIRE

1	DISPOSITIF DE CO-CONSTRUCTION DU PLAN DE MOBILITES .....	3
2	DEROULEMENT DE L'ATELIER N°3 : PROPOSITIONS D' ACTIONS POUR AMELIORER LES DEPLACEMENTS .....	4
3	SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS .....	4
4.1	ACTIONS POUR INTEGRER LA PROBLEMATIQUE DES DEPLACEMENTS AUX AMENAGEMENTS URBAINS .....	4
4.2	ACTIONS POUR DEVELOPPER LES MOBILITES DOUCES.....	5
4.3	ACTIONS POUR EDUQUER AU VIVRE-ENSEMBLE EN VUE DE SECURISER LES DEPLACEMENTS .....	6
4.4	ACTIONS POUR INCITER LES HABITANTS A UTILISER LES TRANSPORTS EN COMMUN.....	6
4.5	ACTIONS DEVELOPPER L'INTERMODALITE.....	7
4.6	ACTIONS POUR REFONDRE LE SYSTEME DE STATIONNEMENT .....	7
4.7	ACTIONS POUR FAIRE EVOLUER LES MODES DE LIVRAISON POUR LE DERNIER KILOMETRE .....	8
4	LES SUITES DE L'ATELIER .....	8
5	LE MOT DE LA FIN.....	8
6	ANNEXES .....	9
7.1	CONTRIBUTIONS.....	9
6.1.1	<i>Actions pour intégrer la problématique des déplacements aux aménagements urbains .....</i>	9
6.1.2	<i>Actions pour développer les mobilités douces.....</i>	10
6.1.3	<i>Actions pour développer une culture du respect mutuel pour un meilleur partage de l'espace ...</i>	11
6.1.4	<i>Actions pour inciter les habitants à utiliser les transports en commun.....</i>	12
6.1.5	<i>Actions pour développer l'intermodalité.....</i>	12
6.1.6	<i>Actions pour refondre le système de stationnement.....</i>	13
6.1.7	<i>Actions pour faire évoluer les modes de livraison pour le dernier kilomètre.....</i>	14
7.2	LISTE DES PARTICIPANTS.....	14

# 1 Dispositif de co-construction du Plan de Mobilités

L'Agglomération Cannes Lérins, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, a engagé l'élaboration de son Plan de Mobilité qui définit la politique globale du territoire en matière de transports et de déplacements pour les 10 prochaines années.

L'Agglomération Cannes Lérins a souhaité que ce Plan de Mobilité (PDM) fasse l'objet d'une véritable démarche partenariale qui associe les habitants, entreprises et associations des 5 communes pour construire un projet cohérent, au service du territoire.

Cette démarche de co-construction a vocation à définir, au sein de chaque commune, des plans communaux de mobilité, à conjuguer ces plans entre eux pour aboutir à un Projet de Mobilité de la CACPL cohérent, efficace et qui fasse sens pour le territoire.

Elle se décline en 4 étapes : 3 ateliers participatifs organisés dans chaque commune, suivis d'une réunion publique à l'échelle du territoire.

Sur Mandelieu-La Napoule, le dispositif est le suivant :



## 2 Déroulement de l'atelier N°3 : Propositions d'actions pour améliorer les déplacements

---

Le troisième atelier mandocien s'est déroulé le 8 avril 2021, de 18h à 20h, en distanciel.

8 personnes (hors équipe CACPL et Nicaya Conseil) ont participé à cet atelier dont l'objectif était de partager les orientations définies lors du deuxième atelier et enrichies par l'enquête digitale et d'établir des propositions d'actions pour améliorer les déplacements sur Mandelieu-La Napoule.

Après la présentation des intervenants et le rappel des consignes de réunion à distance, l'atelier s'est déroulé en 5 temps :

- Présentation des objectifs de l'atelier N°3 par Laurence Gontard, du cabinet Nicaya Conseil
- Partage des orientations du 2<sup>ème</sup> atelier
- Travail en plénière pour identifier puis hiérarchiser des propositions collectives d'actions pour améliorer les mobilités sur Mandelieu-La Napoule sur la base des orientations établies lors du 2<sup>ème</sup> atelier
- Partage des orientations identifiées par les participants sur les autres communes de l'agglomération
- Suites de l'atelier et mot de la fin.

## 3 Synthèse des contributions

---

Après la séquence de présentation en plénière, les participants ont été invités à formuler leurs propositions d'actions sur 2 ou 3 orientations.

Les participants ont ensuite été invités à indiquer les 2 propositions d'actions leur paraissant prioritaires sur chacune des orientations.

Le détail des contributions priorisées par les participants à l'issue de l'atelier est proposé en annexe à la présente note de synthèse.

### 4.1 Actions pour intégrer la problématique des déplacements aux aménagements urbains

Pour les participants, l'intégration des déplacements aux aménagements urbains passe d'abord par **l'organisation d'une consultation des associations et habitants en amont des futurs projets.**

Pour favoriser la prise en compte des déplacements dans les projets d'aménagements, les participants ont proposé de prévoir :

- un **parc à vélo extérieur par nouvel immeuble** ;
- **2 places de parking par nouveau logement** ;
- **des emplacements réservés** pour réaliser des cheminements piétons et cyclables.

Pour mieux prendre en compte les déplacements dans les aménagements urbains, , les participants ont proposé de travailler sur :

- **le mobilier urbain**, en privilégiant les accroches aux murs ou en veillant à ce que il ne bloque pas les trottoirs et les pistes cyclables ;
- **la végétation**, à travers son élagage pour libérer de l'espace sur les trottoirs et son positionnement pour ne pas gêner la visibilité
- **la signalisation**, en évitant de prévoir des passages piétons entre 2 virages.

## 4.2 Actions pour développer les mobilités douces

Pour les participants, le développement des modes actifs passe d'abord par le fait de **sécuriser**, pour tous les publics, **la pratique du vélo et de la marche à pied**. Pour ce faire, les participants ont proposé de mettre en œuvre **des réseaux cyclables et piétons** :

- **Continus**, entre les communes de l'agglomération et au sein de la commune comme entre le collège des Mimosas et le centre-ville ;
- **Bien conçus**, en formant les services techniques à la pratique des modes doux ;
- **Bien identifiés** avec des séparateurs physiques plutôt que des bandes cyclables et par une signalisation claire des priorités des modes actifs aux intersections ;
- **A l'usage respecté** (végétation sur les trottoirs, stationnements pour les livraisons, limitation des vitesses des vélos électriques...).

Concernant le développement du vélo, les participants ont par ailleurs considéré qu'il passe par le fait d'en **rendre la pratique plus accessible et plus performante**. Ils ont donc proposé de :

- Développer une **offre de location de vélos ou vélos électriques en libre-service ou en location/abonnement longue durée**, à l'échelle de l'agglomération ;
- **Mettre en œuvre des aménagements de voirie** tels que les voies bus accessibles aux vélos ;
- **Réaliser des équipements** comme l'installation d'arceaux vélos notamment sur l'avenue de Cannes et le développement de stationnements vélos sécurisés, par exemple dans les grands parkings existants.

## 4.3 Actions pour éduquer au vivre-ensemble en vue de sécuriser les déplacements

Pour les participants, l'éducation au vivre-ensemble passe d'abord par des actions de formation et de sensibilisation adaptées à chacun des publics usagers des voiries (enfants, personnes âgées...) telles que :

- des journées de promotion des modes actifs dans les écoles et collèges ;
- des dispositifs de récompense (jeux concours, radars) pour les automobilistes respectant le code de la route ;
- l'organisation d'une fête du vélo ;
- des campagnes sur le respect du code de la route, sur l'usage des feux de position ou sur le port du casque ;
- des visites touristiques ou promenades à vélos un dimanche par mois.

Pour sécuriser les déplacements, les participants ont considéré qu'il était nécessaire de :

- mettre en œuvre des dispositifs visant à ralentir les circulations comme des zones à 20 km/h ;
- mettre en place une application permettant de signaler les dysfonctionnements ;
- installer des panneaux « chacun sa voie » dans les zones de trottoirs partagés.
- faire respecter l'interdiction du vélo le week-end et certains jours pendant les vacances au bord de la Siagne.

## 4.4 Actions pour inciter les habitants à utiliser les transports en commun

Pour les participants, le renforcement de l'utilisation des transports en commun repose d'abord sur la densification du réseau, en termes de fréquence et de couverture géographique. Ainsi, les participants ont proposé de :

- maintenir en saison hivernales quelques navettes estivales ;
- augmenter la fréquence et le cadencement des lignes 22 et 23 ;
- développer le service de navette maritime de Juan-Les-Pins à Théoule-sur-Mer ;
- augmenter les liaisons avec Cannes en soirée ;
- mettre en place des liaisons directes Mandelieu-Sophia Antipolis ;
- développer des lignes de bus inter-agglomérations.

Les participants ont considéré l'amélioration de la communication sur le réseau de transport comme le second facteur d'incitation à leur utilisation. Celle-ci pourrait, selon eux, être obtenue grâce à :

- la mise en œuvre d'une **campagne publicitaire** mettant en avant les bénéfices du bus (en particulier en termes de temps de parcours) ;
- la mise en avant de **l'application mobile multimodale** incluant le trajet piéton ;

Enfin, les participants ont proposé de rendre les déplacements plus confortables, en aménageant les arrêts de bus (visibilité, protection contre la pluie...).

## 4.5 Actions développer l'intermodalité

Pour les participants, le développement de l'intermodalité repose d'abord sur la **création de parkings-relais ou de dépose-minute** aux niveaux des échangeurs, desservis par des transports en commun, dotés de **points de location et parkings vélos sécurisés** et facilitant le covoiturage avec des **points de dépose-minute**.

Les participants ont considéré que le développement de l'intermodalité passait également par **l'amélioration des correspondances** entre les différents modes de transports pour réduire le temps d'attente, et en particulier entre les navettes estivales et les transports maritimes.

Enfin, les participants ont mis en avant la nécessité de :

- Pouvoir **transporter son vélo** dans les bus interurbains ;
- Mettre en œuvre un **ticket unique multimodal** entre les différents bus et les navettes maritimes.

## 4.6 Actions pour refondre le système de stationnement

Pour les participants, la refonte du système de stationnement passe d'abord par **l'incitation à utiliser certains parkings** tout en évitant les voitures ventouses. Pour ce faire, les participants ont proposé de :

- Prévoir des places de **stationnement longue-durée** ;
- Mettre en place des **parkings gratuits** avec un certain nombre d'heures à la semaine / en week-end ou durant une heure ;
- **Transformer les places en zones bleues en places payantes** ;
- **Changer la couleur de l'affichage du nombre de places PMR sur les panneaux de jalonnement dynamique des parkings.**

Le deuxième axe d'optimisation de refonte identifié par les participants porte sur le développement d'équipements et de services tels que :

- un système de **location de véhicules courte durée ou de voitures partagées avec des places dédiées.**
- la **location de véhicules entre particuliers.**

## 4.7 Actions pour faire évoluer les modes de livraison pour le dernier kilomètre

Pour les participants, le renouveau des systèmes de livraisons en centre-ville repose d'abord sur l'utilisation de **modes de livraison propres**, tels que les livraisons en **vélos** et en **véhicules électriques**.

Pour **éviter que les camions ne circulent en centre-ville**, les participants ont par ailleurs proposé de :

- Augmenter le nombre de points relais ;
- Développer des zones à faible émission en ville ;
- Planifier les livraisons dans les rues étroites très tôt le matin ;
- Créer une plateforme logistique permettant les transferts de gros porteurs vers des véhicules plus urbains.

## 4 Les suites de l'atelier

---

- La présente synthèse est adressée aux participants fin-avril 2021.
- La réunion publique de partage du projet de mobilité aura lieu le 3 juin 2021.
- Les participants seront informés des modalités de déroulement de la réunion publique deux semaines avant.

## 5 Le mot de la fin

---

Au terme de l'atelier, Nicaya Conseil a demandé aux participants un mot d'appréciation sur l'atelier. Les contributions des participants ont été les suivantes :

- Constructif
- Satisfaisant
- Intéressant
- Espoir
- Motivant
- Plein de projet

## 6 Annexes

---

### 7.1 Contributions

Les contributions ont été consignées en séance. Elles sont retranscrites littéralement ci-dessous pour chacune des 7 orientations abordées. Le résultat de la priorisation des contributions par les participants est proposé dans la colonne de droite (nombre de suffrages recueillis).

#### 6.1.1 Actions pour intégrer la problématique des déplacements aux aménagements urbains

Consulter en amont les utilisateurs pour vérifier l'adéquation du projet avec le besoin (via associations par exemple)	2
Revoir les emplacements du mobilier urbain (des panneaux et lampadaires) pour éviter qu'ils bloquent les trottoirs, les pistes cyclables	2
Prévoir un parc à vélo extérieur par immeuble	2
Dans les prochains projets d'aménagement, exiger la rétrocession d'une bande de terrain suffisante pour réaliser les cheminements : emplacements réservés ou alignements	1
Élaguer les arbres et haies pour libérer de l'espace sur les trottoirs	1
Privilégier le mobilier urbain accroché au mur	
Faire attention aux arbres/végétation qui gênent la visibilité aux arrêts de bus, sur certains ronds-points, sur certains virages...	
Pas de passages piétons entre 2 virages avec peu de visibilité pour les vélos	
Prévoir 2 places de parking par logement lors de la création de logements	

## 6.1.2 Actions pour développer les mobilités douces

Réaliser un réseau cyclable et piéton continu à l'échelle des communes et entre les différentes communes	5
Former les services techniques à l'usage des modes doux pour que la réalité vécue par les usagers soit prise en compte dans les aménagements	2
Créer une piste cyclable entre le collège des Mimosas et le centre-ville et globalement pour que les enfants et adolescents puissent circuler en vélo dans la ville	2
Avoir un système de location de vélos électrique ou classique.	1
Développer des arceaux vélos notamment sur l'avenue de Cannes	1
Faire respecter la réglementation (végétation sur les trottoirs, stationnements pour les livraisons, limitation des vitesses des vélos électriques...)	1
Développer des parcs à vélos dans les grands parkings existants	
Prévoir des parkings avec sécurisation des vélos	
Clarifier les priorités des modes actifs au niveau intersections par de la signalisation horizontale et verticale	
Privilégier des pistes cyclables dans les deux sens (plutôt unilatérales) avec séparateur physique plutôt que des bandes cyclables (attention à la sécurité dans l'aménagement des séparateurs).	
Utilisation éventuelle des voies de bus pour les vélos	
Pour la location développer un système à l'échelle intercommunale pour bénéficier de tarifs plus avantageux	

### 6.1.3 Actions pour développer une culture du respect mutuel pour un meilleur partage de l'espace

Organiser des journées de sensibilisation dans les écoles et les collèges autrement que par les « promoteurs de la voiture »	3
Envisager des zones à 20 km/h	3
Mettre en place une application pour signaler les dysfonctionnements dans l'espace public (cf modèle de la ville de Cannes)	2
Mettre en place des moyens ludiques pour faire connaître à tout le monde les évolutions du code de la route (marquage au sol, jeux concours, radars avec un système de récompense radar : chaque semaine, chaque mois attribution d'un lot significatif (500€, 1000€, ...) à une plaque minéralogique qui a respecté la vitesse. Exclusion du jeu pendant 3 mois en cas d'infraction.	2
Mettre en œuvre une fête du vélo pour inciter à l'utilisation du vélo et rappeler les règles de manière ludique	1
Recommander l'utilisation d'un casque pour les cyclistes, les vélos électriques, les trottinettes électriques	1
Mettre en œuvre une campagne sur le respect, rappel des règles pour les piétons, les cyclistes et les véhicules motorisés etc..	
Mettre en œuvre des panneaux « chacun sa voie » dans les zones de trottoirs partagés	
Organiser des visites touristiques ou promenades à vélo un dimanche par mois	
Envisager de rendre obligatoire l'utilisation d'un casque pour ces publics (action qui n'est pas forcément communale)	
Sensibiliser tous les usagers à l'usage de feux pour voir et être vus	
Faire respecter l'interdiction du vélo le week-end et certains jours pendant les vacances sauf pour les enfants au bord du Canal de la Siagne	

### 6.1.4 Actions pour inciter les habitants à utiliser les transports en commun

Maintenir en saison hivernale quelques navettes estivales qui permettent une desserte rapide en centre-ville	4
Augmenter la fréquence de passage et le cadencement des bus (ligne 22 et ligne 23)	2
Développer le service de navette maritime de Juan-Les-Pins à Théoule-sur-Mer	2
Augmenter les liaisons avec Cannes en soirée	1
Mettre en œuvre une campagne publicitaire en mettant en avant le temps de trajet de tel point à tel point pour se rendre compte que cela peut être plus rapide, également pas besoin de se garer en arrivant	1
Amplifier les accords avec les agglomérations voisines pour pouvoir sillonner la région en bus sans trop de temps d'attente	1
Revoir les trajets pour faire Mandelieu-Sophia Antipolis (aujourd'hui obligation de passer par Cannes)	1
Aménager les arrêts de bus (visibilité, protection contre la pluie...)	
Faire connaître l'application mobile multimodale qui inclue également le trajet piéton	

### 6.1.5 Actions pour développer l'intermodalité

Construire des parkings relais en entrée d'autoroute et connectés au réseau Palm Bus pour favoriser le covoiturage.	4
Pouvoir emporter des vélos sur les bus interurbains	3
Proposer un système de location de vélo aux points d'intermodalité	2
Améliorer les correspondances entre les différents modes de transport en réduisant les temps d'attente	1
Développer le lien entre les navettes estivales et les transports maritimes	1
Même sans Parc Relais travailler sur un dépose minute sur les échangeurs	1
Proposer des abris vélos sécurisés sur les parkings relais	
Avoir un système de dépose minute Accès / Départ rapide	

Proposer une offre de covoiturage sur ces parkings avec point de rencontre covoiturage (par exemple dépose minute).	
Envisager un titre de transport unique entre les différents bus et les navettes maritimes	
Avoir un titre de transport combiné Bus / Navettes maritimes	
Un travail sur la fréquence des différentes lignes pour améliorer l'intermodalité	

### 6.1.6 Actions pour refondre le système de stationnement

Incitation à utiliser certains parkings	3
Éviter les voitures ventouses en prévoyant des parkings longue durée	3
Parking gratuit avec un certain nombre d'heures à la semaine / en week-end	2
Faciliter les systèmes de location de véhicules courte durée ou voitures partagées (places dédiées)	2
Transformer les places zones bleues en places payantes	1
Location de véhicules entre particuliers	1
Fonctionnement des zones bleues	
Changer la couleur de l'affichage lumineux des places PMR (bleu illisible)	
Parking gratuit pendant 1 heure	

## 6.1.7 Actions pour faire évoluer les modes de livraison pour le dernier kilomètre

Favoriser les livraisons à vélo	4
Développer des points relais pour les différents transporteurs (Chez les commerçants ou automatiques)	3
Développer des zones à faible émission en ville	2
Mettre en place un fonctionnement qui privilégie les livraisons en véhicules électriques	2
Créer un espace de regroupement logistique permettant le transfert des gros porteurs vers des véhicules plus urbains	1
Dans les rues étroites organiser les horaires (très tôt le matin)	

## 7.2 Liste des participants

- Amandine AUBIN
- Benjamin CHANEL
- Kathleen DOMANGE
- Julien HOLTZER
- Claire PARISOT
- Dany PONTABRY
- Pierre SERVETTAZ
- Valentin VOGEL

Pour l'Agglomération Cannes Pays de Lérins

- Frédéric MARANDON
- Fanny BUTRUILLE
- Roger BARRESI
- Hélène ROY

Pour Nicaya Conseil :

- Laurence GONTARD
- Elise RIBARDIERE
- Pauline SABOURAUD

Pour INGEROP :

- Lauriane BEAUVISAGE
- Nathalie PERIGAULT



# PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

Mougins

Atelier N°3 – Propositions d'actions  
pour améliorer les déplacements

Note de Synthèse

13 avril 2021



CANNES  
PAYS DE  
LÉRINS

# SOMMAIRE

1	DISPOSITIF DE CO-CONSTRUCTION DU PLAN DE MOBILITES .....	3
2	DEROULEMENT DE L'ATELIER N°3 : PROPOSITIONS D' ACTIONS POUR AMELIORER LES DEPLACEMENTS .....	4
3	SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS EN SOUS-GROUPE .....	4
3.1	ACTIONS POUR ELARGIR LA REFLEXION SUR LES DEPLACEMENTS A L'ECHELLE DES BASSINS DE VIE DES 3 AGGLOMERATIONS .....	4
3.2	ACTIONS POUR DEVELOPPER LES MODES ACTIFS .....	5
3.3	ACTIONS POUR REDUIRE LES DEPLACEMENTS ET PLUS SPECIALEMENT LE TRAFIC AUTOMOBILE .....	6
3.4	ACTIONS POUR AMELIORER LA PERFORMANCE DES TRANSPORTS EN COMMUN .....	6
4.5	ACTIONS POUR INTEGRER LA PROBLEMATIQUE DES DEPLACEMENTS AUX PROJETS DE DEVELOPPEMENT .....	7
4.6	ACTIONS POUR OPTIMISER L'UTILISATION ET LA CREATION DE PARKINGS .....	7
4	LES SUITES DE L'ATELIER .....	7
5	LE MOT DE LA FIN .....	8
6	ANNEXES .....	9
6.1	CONTRIBUTIONS .....	9
6.1.1	<i>Actions pour élargir la réflexion sur les déplacements à l'échelle des trois bassins de vie des trois agglomérations .....</i>	9
6.1.2	<i>Actions pour développer les modes actifs .....</i>	10
6.1.3	<i>Actions pour réduire les déplacements et plus spécialement le trafic automobile .....</i>	11
6.1.4	<i>Actions pour améliorer la performance des transports en commun .....</i>	11
6.1.5	<i>Actions pour intégrer la problématique des déplacements aux projets de développement .....</i>	12
6.1.6	<i>Actions pour optimiser l'utilisation et la création de parkings .....</i>	12
6.2	LISTE DES PARTICIPANTS .....	13

# 1 Dispositif de co-construction du Plan de Mobilités

L'Agglomération Cannes Lérins, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, a engagé l'élaboration de son Plan de Mobilité qui définit la politique globale du territoire en matière de transports et de déplacements pour les 10 prochaines années.

L'Agglomération Cannes Lérins a souhaité que ce Plan de Mobilité (PDM) fasse l'objet d'une véritable démarche partenariale qui associe les habitants, entreprises et associations des 5 communes pour construire un projet cohérent, au service du territoire.

Cette démarche de co-construction a vocation à définir, au sein de chaque commune, des plans communaux de mobilité, à conjuguer ces plans entre eux pour aboutir à un Projet de Mobilité de la CACPL cohérent, efficace et qui fasse sens pour le territoire.

Elle se décline en 4 étapes : 3 ateliers participatifs organisés dans chaque commune, suivis d'une réunion publique à l'échelle du territoire.

Sur Mougins, le dispositif est le suivant :



## 2 Déroulement de l'atelier N°3 : Propositions d'actions pour améliorer les déplacements

---

Le troisième atelier mouginois s'est déroulé le 13 avril 2021, de 18h à 20h, en distanciel.

7 personnes (hors équipe CACPL et Nicaya Conseil) ont participé à cet atelier dont l'objectif était de partager les orientations définies lors du deuxième atelier et enrichies par l'enquête digitale et d'établir des propositions d'actions pour améliorer les déplacements sur Mandelieu-La Napoule.

Après la présentation des intervenants et le rappel des consignes de réunion à distance, l'atelier s'est déroulé en 5 temps :

- Présentation des objectifs de l'atelier N°3 par Laurence Gontard, du cabinet Nicaya Conseil
- Partage des orientations du 2<sup>ème</sup> atelier
- Travail en sous-groupe pour identifier puis hiérarchiser des propositions collectives d'actions pour améliorer les mobilités sur Mougins sur la base des orientations établies lors du 2<sup>ème</sup> atelier
- Partage des orientations identifiées par les participants sur les autres communes de l'agglomération
- Suites de l'atelier et mot de la fin.

## 3 Synthèse des contributions en sous-groupe

---

Après la séquence de présentation en plénière, les participants ont été invités à travailler en sous-groupe pour formuler leurs propositions d'actions sur 2 ou 3 orientations.

Les participants ont ensuite été invités à indiquer les 2 propositions d'actions leur paraissant prioritaires.

Le détail des contributions priorisées par les participants à l'issue de l'atelier est proposé en annexe à la présente note de synthèse.

### 3.1 Actions pour élargir la réflexion sur les déplacements à l'échelle des bassins de vie des 3 agglomérations

Pour les participants, l'élargissement de la réflexion sur les déplacements à l'échelle des 3 bassins de vie passe d'abord par une **augmentation de la fréquence et du**

nombre de lignes de bus et par l'extension des pistes cyclables entre les 3 agglomérations. Pour ce faire, les participants ont proposé de :

- Créer des **lignes de bus est-ouest** (vers Mouans-Sartoux) ;
- Développer les lignes : Mougins / Valbonne et Mougins / Vallauris / Antibes ;
- Optimiser les trajets et horaires des transports scolaires ;
- Mettre en place des **pistes cyclables interconnectées entre les différentes communes.**

Le second axe identifié par les participants porte sur l'amélioration du dialogue et l'uniformisation des outils entre les 3 agglomérations, en faveur de laquelle, ils ont proposé de :

- Mettre en place une **cellule mobilité à l'échelle des 3 agglomérations** ;
- Mettre en place un **abonnement multi-réseaux** ;
- Utiliser l'outil **Mobiliscope, développé par le CNRS**, pour connaître les flux de déplacements par commune ;
- Alimenter et faire connaître les **applications existantes comme Moovit** en intégrant tous les réseaux de transports ;
- Réaliser un **Plan de Mobilité à l'échelle des 3 bassins.**

### 3.2 Actions pour développer les modes actifs

Pour les participants, le développement des modes actifs passe d'abord par le fait d'étendre et de sécuriser les réseaux cyclables et piétons en :

- Répertoriant les chemins privés pour identifier leur servitude et **mettre en place des servitudes de passage pour les piétons et vélos** ;
- **Élargissant et entretenant les pistes cyclables et piétonnes** ;
- **Aménageant une continuité piétonne et cycliste** entre Mougins et Cannes/Le Cannet (le long de la Siagne) ;
- **Créant un chemin piéton/vélo** en bas du chemin des Santons pour relier Tournamy.

Les participants ont par ailleurs considéré que pour développer la pratique du vélo, il était nécessaire de :

- **Développer des aires de stationnements vélos** près des commerces de proximité et des équipements publics, avec un niveau de sécurisation adapté au lieu et à la durée de stationnement ;
- **Redéfinir les bandes et pistes cyclables** sur la base d'un inventaire précis des trottoirs et bandes cyclables ;
- **Réaliser des marquages au sol ludiques** ;

- Prévoir des aménagements adaptés aux différents usages du vélo.

### 3.3 Actions pour réduire les déplacements et plus spécialement le trafic automobile

Pour les participants, la réduction des déplacements passe d'abord par une programmation urbanistique « judicieuse », telles que :

- Le **positionnement de la sortie 43**
- Le **développement des commerces de proximité au cœur des quartiers**
- La création **d'espaces de co-working** accessibles à pied ou en transport en commun.

Concernant la réduction du trafic automobile, les participants ont proposé de :

- Dupliquer le dispositif « **réseau pouce** » de Biot
- Développer des **aires de covoiturage** aux abords de l'autoroute avec des services de proximité comme des stationnements vélos, bornes électriques ;
- Mettre en place des **voies partagées**.

### 3.4 Actions pour améliorer la performance des transports en commun

Pour les participants, l'amélioration de la performance des transports en commun repose d'abord sur la **densification et l'optimisation du réseau, en termes de fréquence, d'horaires et de couverture géographique**. Ainsi, ils ont proposé de :

- **désenclaver Mougins-le-Haut**, avec des horaires adaptés et une navette vers le nouveau centre-ville ;
- **optimiser les lignes effectuant le même trajet** (TER 600 630 et lignes Palm Bus 2 et B)
- **développer des liaisons est-ouest**, telles que Mougins / Sophia Antipolis sans passer Cannes ;
- **revoir l'itinéraire de la ligne Palm Sophia**.

Les participants ont considéré que l'amélioration des performances des transports en commun passe également par un renforcement de leur accessibilité et de l'intermodalité, grâce :

- à la mise en œuvre d'un **titre de transport unique** avec les territoires voisins ;
- au transport **des vélos dans les bus** ;
- à une **meilleure coordination entre les trains et les bus**.

Enfin, les participants ont considéré que la **création de voies dédiées pour les bus** notamment vers Sophia-Antipolis, serait de nature à les rendre plus attractifs.

## 4.5 Actions pour intégrer la problématique des déplacements aux projets de développement

Pour les participants, l'intégration des déplacements aux projets de développement passe d'abord par **l'évaluation précise de la nécessité, des impacts, du positionnement et des aménagements rendus nécessaires par les nouveaux projets.**

Pour ce faire, les participants ont proposé de :

- Mesurer systématiquement le rapport coût / bénéfice avant toute opération de développement notamment autour de la Valmasque ;
- Hiérarchiser le territoire pour éviter toute concentration des nuisances ;
- Conserver sur chaque quartier une mixité des usages ;
- Partager et concerter avec le grand public sur les grands projets ;
- Adapter les voies de circulation à la réalité du trafic généré par de nouvelles infrastructures.

## 4.6 Actions pour optimiser l'utilisation et la création de parkings

Pour les participants, l'optimisation des stationnements existants passe d'abord par la mise en place d'un **système de mutualisation**, des places d'entreprises et communales, mais également des parkings privés. Pour réaliser cette mutualisation, ils ont proposé de créer une application qui permet de connecter l'offre et la demande de places, de s'abonner et qui pourrait faire office de télécommande.

Pour **limiter la création d'offres de stationnement** et l'optimiser, les participants ont proposé de :

- Créer des parkings en dehors des zones en tensions, desservis par des navettes à proximité des gares ou de certains arrêts de bus majeurs ;
- Privilégier, lors de la création d'écoles, les dessertes en transport en commun pour éviter d'avoir à construire les places ;
- Arbitrer les conflits d'usage de l'espace entre les modes doux et les stationnements.

## 4 Les suites de l'atelier

---

- La présente synthèse est adressée aux participants fin avril 2021.
- La réunion publique de partage du projet de mobilité aura lieu le 3 juin 2021.

- Les participants seront informés des modalités de déroulement de la réunion publique deux semaines avant.

## 5 Le mot de la fin

---

Au terme de l'atelier, Nicaya Conseil a demandé aux participants un mot d'appréciation sur l'atelier. Les contributions des participants ont été les suivantes :

- Que Mougins reste le poumon vert au cœur des 3 communautés
- Très intéressant merci
- Très bonne organisation des ateliers, très bien animés
- Trouver des solutions créatives pour résoudre les problèmes
- C'est réconfortant de voir qu'on converge tous à peu près vers le même but
- Espoir

## 6 Annexes

---

### 6.1 Contributions

Les contributions en sous-groupe ont été consignées en séance. Elles sont retranscrites littéralement ci-dessous pour chacune des 6 orientations abordées. Le résultat de la priorisation des contributions par les participants est proposé dans la colonne de droite (nombre de suffrages recueillis).

#### 6.1.1 Actions pour élargir la réflexion sur les déplacements à l'échelle des trois bassins de vie des trois agglomérations

Pistes cyclables interconnectées entre les différentes communes (vers Vallauris)	3
Ligne Mougins – Vallauris – Antibes	3
Mettre en œuvre un dialogue et des partenariats entre les différents acteurs de la mobilité, en incluant les citoyens, avec par exemple un abonnement multi-réseaux	1
Cellule à monter avec des représentants des 3 agglomérations	1
Mettre en place davantage de bus / tramway entre les différentes communes	1
Réaliser un PDM à l'échelle des 3 bassins	1
Créer des lignes de TC Est-Ouest (vers Mouans-Sartoux) plutôt que Nord-Sud	1
Réflexion à avoir sur les déplacements scolaires : trajet des lignes (lycée 3 Moulins) + horaires (CIV)	1
Utiliser l'outil Mobilicités pour connaître les flux de déplacements par commune	
Alimenter des applications existantes (cf Moovit) pour permettre à tous d'utiliser la même application intégrant tous les réseaux et communiquer dessus pour la faire connaître et l'utiliser	
Ligne perpendiculaire Mougins – Valbonne	

## 6.1.2 Actions pour développer les modes actifs

Rouvrir certains chemins fermés pour les piétons et vélos (chemins privés dans les copropriétés ; exemple du chemin des sources). Les répertorier, grâce à la participation de la population. (Identifier leur servitude et mettre en place des servitudes de passage dans le cas de chemins privés). Éviter les détours	3
Sécuriser les pistes cyclables existantes (avenue Notre Dame de vie) : plus larges, mieux entretenues	3
Aménager une continuité piétonne/cycles entre Mougins et Cannes/Le littoral (exemple tronçon non aménagé (fermé) entre Notre Dame de vie et Le Cannet, le long du canal de la Siagne)	3
Développer des aires de stationnements vélos sécurisés près des commerces de proximité (Tournamy : que une roue possible, attacher le cadre) et publics (sans abonnement) et des stationnements vélo sécurisés aux niveaux des équipements (adapter la sécurisation au lieu et à l'usage –durée de stationnement-)	1
Sécuriser les cheminements à pied	1
Différencier les usages du vélo (loisirs, vélotravail) dans les aménagements	1
Réaliser un inventaire précis des trottoirs/bandes cyclables et redéfinir Bandes cyclables/pistes cyclables	
Réaliser des marquages au sol ludique pour enlever les points noirs	
Création d'un chemin piéton/vélo en bas du chemin des Santons : pour relier Tournamy	

### 6.1.3 Actions pour réduire les déplacements et plus spécialement le trafic automobile

Trouver le bon positionnement de la sortie 43	4
Réflexion à avoir sur le commerce de proximité : développer les commerces de proximité au cœur des quartiers (Mougins le Haut)	3
Réseau pouce ?	2
Créer des espaces de coworking accessibles en transport en commun et encore mieux à pied (espaces de coworking au niveau des quartiers)	1
Développer les aires de covoiturage aux abords de l'autoroute (sortie 42 ?) avec des services de proximité (stationnement vélos, bornes électriques, arrêt de bus proche...) pour des trajets longue distance	1
Mettre en place des voies partagées	1

### 6.1.4 Actions pour améliorer la performance des transports en commun

Mettre en place une navette entre Mougins le haut et le nouveau centre-ville	3
Améliorer la rapidité de la desserte entre Cannes et Mougins et optimiser les différentes lignes qui effectuent le même trajet comme le TER 600 630 et les lignes Palm Bus 2 et B	2
La desserte Est-Ouest est insuffisante (alors que la desserte Nord-Sud est meilleure) (à hauteur Sophia Valmasque/Mougins, parallèle au bord de mer)	2
Autoriser les vélos dans les bus	2
Désenclaver Mougins le Haut avec des horaires de bus adaptés aux résidents ;	1
Simplifier et homogénéiser la billettique sur le territoire et avec les territoires voisins (réseaux locaux, Zou etc.). Mettre en place un billet unique.	1
Réfléchir à une alternative d'itinéraire sur la ligne 28 (passer par la zone Bréguières/ Belvédère Dojo et Notre Dame de Vie)	1
Créer des voies dédiées pour les bus (Maréchal Juin, axe vers Sophia etc.) (nécessite de l'espace supplémentaire)	

Mettre en place davantage de bus / tramway entre les différentes communes ;	
Proposer une liaison Mougins / Sophia Antipolis sans passer par Cannes centre	
Améliorer la coordination entre les trains et les bus (ou bus département/Palm Bus)	

### 6.1.5 Actions pour intégrer la problématique des déplacements aux projets de développement

Protéger les espaces naturels et mesurer systématiquement le rapport coût / bénéfice de toute opération de développement autour de la Valmasque	4
Ne pas concentrer les nuisances sur un seul secteur	2
Quels sont les grands projets en préparation qui auront un impact (réflexion en amont) qu'ils soient partagés et discutés en concertation (éventuellement quartier par quartier)	2
Hierarchiser le territoire en conséquence pour éviter les nuisances des nouveaux grands projets du territoire	2
Adapter les voies de circulation à la réalité du trafic notamment en prenant en compte la création de nouvelles infrastructures comme Open Sky	1
Prévoir dans les projets de développement et sur chaque quartier la variété des usages (logements, services, commerces)	1

### 6.1.6 Actions pour optimiser l'utilisation et la création de parkings

Mutualiser les places d'entreprises / places communales	3
Utilisation des parkings privés (copropriétés, résidences secondaires...) : panneau permettant « d'offrir », louer sa place de parking, solution de badges compatibles	2
Création de parkings en dehors des zones en tension, desservis par des navettes, à proximité des gares ou de certains arrêts de bus importants	2
Lors de la création d'écoles, prévoir les TC qui permettent aux étudiants de venir sans voiture (et donc de ne pas avoir besoin de places de stationnement)	2

Arbitrer les conflits d'usage de l'espace : cf pistes cyclables / stationnement	2
Participation aux frais de la part de la CACPL	1
Créer une application avec planning permettant d'indiquer ses besoins de stationnement (commerces) et son offre de stationnement	
Application qui fait office de télécommande (abonnement mensuel, voire sur des périodes plus courtes)	
Créer des zones bleues qui obligent les gens à bouger et qui évite les voitures ventouse	

## 6.2 Liste des participants

- Pierre BEUGOIS
- Jean-Jacques BREGEAUT
- François CIMA
- Alexandre DUSFOUR
- Bernard HEUSE
- Jessica LIONNE
- Mariette YVINEC

Pour l'Agglomération Cannes Pays de Lérins

- Frédéric MARANDON
- Fanny BRUTUILLE
- Roger BARRESI
- Hélène ROY

Pour Nicaya Conseil :

- Laurence GONTARD
- Elise RIBARDIERE
- Pauline SABOURAUD

Pour INGEROP :

- Lauriane BEAUVISAGE



# PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

## Théoule-sur-Mer Atelier N°3 – Propositions d'actions pour améliorer les déplacements

### Note de Synthèse

15 avril 2021

# SOMMAIRE

1	DISPOSITIF DE CO-CONSTRUCTION DU PLAN DE MOBILITES .....	3
2	DEROULEMENT DE L'ATELIER N°3 : PROPOSITIONS D'ACTION POUR AMELIORER LES DEPLACEMENTS .....	4
3	SYNTHESE DES ECHANGES.....	4
4	SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS .....	4
4.1	ACTIONS POUR DEVELOPPER LES MODES ACTIFS .....	5
4.2	ACTIONS POUR RENDRE LES TRANSPORTS EN COMMUN PLUS ATTRACTIFS.....	5
4.3	ACTIONS POUR DEVELOPPER L'INTERMODALITE.....	6
4.4	ACTIONS POUR REDUIRE L'USAGE DE LA VOITURE .....	6
5	LES SUITES DE L'ATELIER .....	6
6	LE MOT DE LA FIN.....	6
7	ANNEXES .....	7
7.1	CONTRIBUTIONS.....	7
7.1.1	<i>Actions pour développer les modes actifs .....</i>	7
7.1.2	<i>Actions pour rendre les transports en communs plus attractifs.....</i>	8
7.1.3	<i>Actions pour développer l'intermodalité.....</i>	8
7.1.4	<i>Actions pour réduire l'usage de la voiture.....</i>	8
7.2	LISTE DES PARTICIPANTS.....	9

# 1 Dispositif de co-construction du Plan de Mobilités

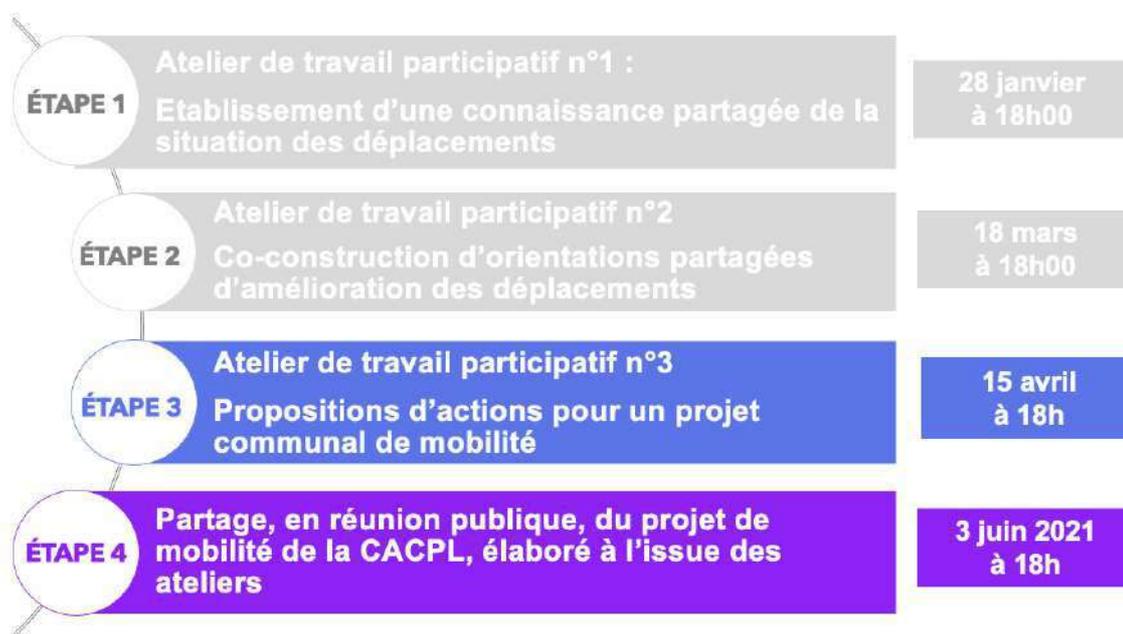
L'Agglomération Cannes Lérins, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, a engagé l'élaboration de son Plan de Mobilité qui définit la politique globale du territoire en matière de transports et de déplacements pour les 10 prochaines années.

L'Agglomération Cannes Lérins a souhaité que ce Plan de Mobilité (PDM) fasse l'objet d'une véritable démarche partenariale qui associe les habitants, entreprises et associations des 5 communes pour construire un projet cohérent, au service du territoire.

Cette démarche de co-construction a vocation à définir, au sein de chaque commune, des plans communaux de mobilité, à conjuguer ces plans entre eux pour aboutir à un Projet de Mobilité de la CACPL cohérent, efficace et qui fasse sens pour le territoire.

Elle se décline en 4 étapes : 3 ateliers participatifs organisés dans chaque commune, suivis d'une réunion publique à l'échelle du territoire.

Sur Théoule-sur-Mer le dispositif est le suivant :



## 2 Déroulement de l'atelier N°3 : Propositions d'actions pour améliorer les déplacements

---

Le troisième atelier théoulien s'est déroulé le 15 avril 2021, de 18h à 19h15, en distanciel.

4 personnes (hors équipe CACPL et Nicaya Conseil) ont participé à cet atelier dont l'objectif était de partager les orientations définies lors du deuxième atelier et enrichies par l'enquête digitale et d'établir des propositions d'actions pour améliorer les déplacements sur Théoule-sur-Mer.

Après la présentation des intervenants et le rappel des consignes de réunion à distance, l'atelier s'est déroulé en 5 temps :

- Présentation des objectifs de l'atelier N°3 par Laurence Gontard, du cabinet Nicaya Conseil
- Partage des orientations du 2<sup>ème</sup> atelier
- Travail en plénière pour identifier des propositions collectives d'actions pour améliorer les mobilités sur Théoule-sur-Mer sur la base des orientations établies lors du 2<sup>ème</sup> atelier
- Partage des orientations identifiées par les participants sur les autres communes de l'agglomération
- Suites de l'atelier et mot de la fin.

## 3 Synthèse des échanges

---

Une question a été posée sur l'échelle du plan de mobilité (communale ou intercommunale)

- Nicaya Conseil a confirmé que l'objectif de la concertation menée sur chacune des communes était bien d'aboutir à un plan de projet mobilité intercommunal.

## 4 Synthèse des contributions

---

Les participants ont été invités à formuler leurs propositions d'actions sur 4 orientations.

Le détail des contributions proposées par les participants à l'issue de l'atelier figure en annexe à la présente note de synthèse.

## 4.1 Actions pour développer les modes actifs

Pour les participants, le développement des modes actifs passe d'abord par le fait d'en **sécuriser la pratique**. Pour ce faire, les participants ont proposé de :

- **Mettre en œuvre des réseaux cyclables et piétons continus**, entre les communes Théoule-sur-Mer, Mandelieu-La Napoule et Cannes ;
- **Végétaliser**
- **Limiter la vitesse** entre Théoule et le Var à 50km/h et à 30km/h en zone urbaine (avec une amélioration de la signalétique)
- Installer des radars pédagogiques / permanents
- **Supprimer le stationnement au profit d'une bande cyclable** partout où le dépassement du cycliste est dangereux (montées...)
- **Élargir et mieux signaler les trottoirs**, notamment pour le sentier du littoral entre la Rague et la base nautique, entre la gare et le centre-ville et entre Théoule-sur-Mer et le Var.

Concernant le développement du vélo, les participants ont par ailleurs considéré qu'il passe par le fait d'en **rendre la pratique plus accessible et plus performante**. Ils ont donc proposé de :

- Développer des **stationnements vélos** en bord de mer ;
- Mettre en place un service de **location de vélos** sur toute l'agglomération

## 4.2 Actions pour rendre les transports en commun plus attractifs

Pour les participants, le renforcement de l'utilisation des transports en commun repose d'abord sur la **densification du réseau, en termes de fréquence et de couverture géographique**. Ainsi, les participants ont proposé de :

- Développer les navettes gratuites en période estivale
- Étendre le service de navette maritime estivale vers, Antibes et Saint-Raphaël et augmenter sa fréquence ;
- Développer une ligne de bus entre Théoule et Mandelieu centre
- Demander à la Région, avec les autres agglomérations de l'Ouest 06, une augmentation des dessertes TER.

Les participants ont d'ailleurs considéré **que la réalisation du projet de LGV permettrait de mettre en place une offre TER plus dense sur les gares intermédiaires**.

### 4.3 Actions pour développer l'intermodalité

Pour les participants, le développement de l'intermodalité repose d'abord sur **l'amélioration des correspondances** entre les différents modes de transports pour réduire le temps d'attente. Ils ont donc proposé de :

- Bien coordonner les **correspondances train-bus** notamment depuis la gare de Cannes pour la ligne 22 et pour la correspondance entre les gares de Théoule centre et du Trayas ;
- Mettre en place un **transport à la demande** ou une navette pour desservir la gare du Trayas.

Enfin, les participants ont par ailleurs mis en avant la nécessité de :

- Pouvoir **transporter son vélo** à l'arrière des bus ;
- Créer des parkings de **covoiturage** ;
- **Coordonner les plans de mobilité** avec les agglomérations de l'Ouest 06.

### 4.4 Actions pour réduire l'usage de la voiture

Pour les participants, la réduction de l'usage de la voiture repose sur :

- Une surveillance accrue et un **renforcement des contrôles de vitesse et de bruit**.
- Une **optimisation des accès à l'Estérel**, à réaliser en relation avec la CAVEM.

## 5 Les suites de l'atelier

---

- La présente synthèse est adressée aux participants fin-avril 2021.
- La réunion publique de partage du projet de mobilité aura lieu le 3 juin 2021.
- Les participants seront informés des modalités de déroulement de la réunion publique deux semaines avant.

## 6 Le mot de la fin

---

Au terme de l'atelier, Nicaya Conseil a demandé aux participants un mot d'appréciation sur l'atelier. Les contributions des participants ont été les suivantes :

- Beaucoup d'intérêt à pouvoir échanger
- Satisfait de pouvoir m'exprimer
- Beaucoup d'attentes et d'espoir pour un projet commun
- Satisfaction pour les échanges

## 7 Annexes

---

### 7.1 Contributions

Les contributions ont été consignées en séance. Elles sont retranscrites littéralement ci-dessous pour chacune des 4 orientations abordées.

#### 7.1.1 Actions pour développer les modes actifs

Assurer une sécurisation et continuité des trottoirs et pistes cyclables entre Théoule et Mandelieu jusqu'à Cannes
La végétalisation participe à la sécurisation des modes actifs
Sécurisation entre Théoule et le Var (centre-ville Miramar) (limiter à 50 km/h sur la totalité de la route). La zone urbaine va être limitée à 30 km/h (prolongement de l'existant). La chaussée va être reprise pour un meilleur respect.
Ajouter des radars pédagogiques /permanent (contrainte insertion dans un grand site).
Le dépassement des cyclistes est dangereux pour sécuriser : partout où il y a des montées - conflit plus important suppression du stationnement au profit d'une bande cyclable.
Sécuriser et rendre plus agréable le sentier du littoral entre la Rague et la base nautique
Développer des stationnements vélos en bord de mer
Développer des aménagements sécurisés vers le centre-ville pour les modes actifs
Sécuriser les trottoirs entre la gare et le centre-ville
Développer un service de location de vélos à l'échelle de l'agglomération

## 7.1.2 Actions pour rendre les transports en communs plus attractifs

Augmenter les fréquences de bus pour les rendre plus attractifs
Développer les navettes gratuites en période estivale
Étendre la navette maritime estivale vers Antibes et Saint-Raphaël
Augmenter la fréquence des navettes maritimes
Réaliser le projet de LGV qui permettrait de mettre en place une offre TER plus dense sur les gares intermédiaires
Développer une ligne de bus entre Théoule et Mandelieu centre

## 7.1.3 Actions pour développer l'intermodalité

Bien coordonner les correspondances train-bus notamment depuis la gare de Cannes avec la ligne 22. TER et bus réfléchir aux correspondances des 2 gares Théoule-centre et Trayas.
Gare du Trayas possible en transport à la demande ou avec la navette.
Mettre en place des racks à vélos à l'arrière des bus
Créer des parkings de covoiturage

## 7.1.4 Actions pour réduire l'usage de la voiture

Renforcer les contrôles de vitesse et faire des contrôles de bruit
--

## 7.2 Liste des participants

- Christian CURE
- Kathleen DOMANGE
- Éric et Annie LECERF
- Sophie ROHFRICTSCH

Pour l'Agglomération Cannes Pays de Lérins

- Frédéric MARANDON
- Fanny BUTRUILLE
- Roger BARRESI
- Hélène ROY

Pour Nicaya Conseil :

- Laurence GONTARD
- Pauline SABOURAUD

Pour INGEROP :

- Nathalie PERIGAULT



CANNES  
PAYS DE  
LÉRINS

## PLAN DE MOBILITE

# Enquête digitale n°3

Du 29/04/2021 au 17/05/2021

## Analyse de l'enquête

21/05/2021 – V1

# SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>Éléments de méthode</b>	<b>3</b>
1.1	Population interrogée	3
1.2	Questionnaire	3
<b>2</b>	<b>Analyse des résultats</b>	<b>4</b>
2.1	Participation	4
2.2	Fiche d'identité	4
2.2.1	<i>Statut des répondants</i>	4
2.2.2	<i>Tranche d'âge</i>	4
2.2.3	<i>Code postal du lieu de résidence</i>	4
2.2.4	<i>Lieu de travail ou d'études</i>	5
2.2.5	<i>Réunion publique du 3 juin</i>	5
2.2.6	<i>Modes de déplacements</i>	6
2.3	Évaluation des propositions d'actions pour l'amélioration des mobilités à Cannes	7
2.4	Évaluation des propositions d'actions pour l'amélioration des mobilités à Mandelieu-La Napoule	10
2.5	Évaluation des propositions d'actions pour l'amélioration des mobilités à Mougins	12
2.6	Évaluation des propositions d'actions pour l'amélioration des mobilités à Théoule-sur-Mer	14
<b>3</b>	<b>Conclusion</b>	<b>15</b>
<b>4</b>	<b>Annexes – Liste des adresses</b>	<b>16</b>

# 1 Éléments de méthode

---

## 1.1 Population interrogée

- Le lien vers le questionnaire a été envoyé par mail à 262 personnes, dont :
  - Les 117 participants inscrits à la concertation digitale via le formulaire en ligne
  - Les 145 personnes ayant laissé leur adresse mail pour être associées à la démarche lors des précédents questionnaires digitaux
- Le questionnaire a également été diffusé sur les réseaux sociaux de :
  - L'Agglomération Cannes Pays de Lérins
  - La ville de Cannes
  - La ville de Mougins
  - La ville de Mandelieu-La Napoule

## 1.2 Questionnaire

- Le questionnaire est composé :
  - D'une page d'accueil informant le public :
    - De l'objectif de l'enquête ;
    - De la confidentialité des réponses.
  - D'une fiche d'identité comprenant :
    - Le statut du participant ;
    - Sa tranche d'âge ;
    - Son lieu de résidence ;
    - Son lieu de travail ou d'études ;
    - Ses modes de déplacements privilégiés ;
    - La possibilité de laisser une adresse mail pour être invité à participer à la réunion publique du 3 juin.
  - De 12 questions, organisées en 4 rubriques :
    - Évaluation des propositions d'actions d'amélioration des mobilités sur Cannes
    - Évaluation des propositions d'actions d'amélioration des mobilités sur Mandelieu-La Napoule
    - Évaluation des propositions d'actions d'amélioration des mobilités sur Mougins
    - Évaluation des propositions d'actions d'amélioration des mobilités sur Théoule-sur-Mer
  - D'une page sur la protection et le traitement des données.
- Pour chaque commune, les participants ont été invités à :
  - Classer par ordre de priorité les propositions d'actions
  - Proposer de nouvelles actions .

## 2 Analyse des résultats

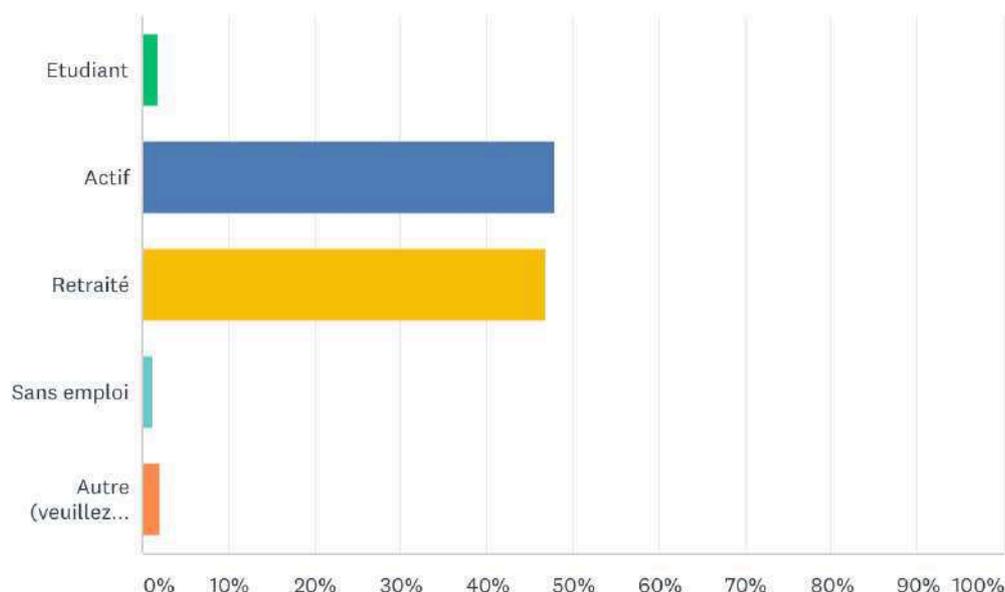
### 2.1 Participation

- 322 personnes se sont connectées au questionnaire ouvert du 29 avril au 17 mai 2021
- 265 ont effectivement répondu
- Durée moyenne du questionnaire : 8 minutes

### 2.2 Fiche d'identité

#### 2.2.1 Statut des répondants

- Les répondants au questionnaire sont en grande partie actifs (47,83%) ou retraités (46,89%).



#### 2.2.2 Tranche d'âge

- La majorité des répondants au questionnaire ont plus de 60 ans (50,62%). Les personnes entre 26 et 59 ans ont également largement participé au questionnaire (45,34%).

#### 2.2.3 Code postal du lieu de résidence

- La majorité des personnes qui ont répondu habitent dans l'agglomération :
  - Cannes / Cannes La Bocca
  - Le Cannet
  - Mandelieu-La-Napoule
  - Mougins
  - Théoule-Sur-Mer

- Quelques participants habitent des communes avoisinantes :
  - Grasse
  - Mouans-Sartoux
  - Antibes
  - Nice
  - Vallauris
  - Beausoleil
  - La Roquette sur Siagne
  - Châteauneuf Grasse
  - Saint-Raphaël
- Peu de participants habitent des communes éloignées (Privas, Valenciennes, Tulle)
- 200 personnes ont accepté de préciser leur adresse de résidence afin d'affiner l'analyse des problématiques et besoins. (Cf. annexe n°1 – interne équipe-projet)

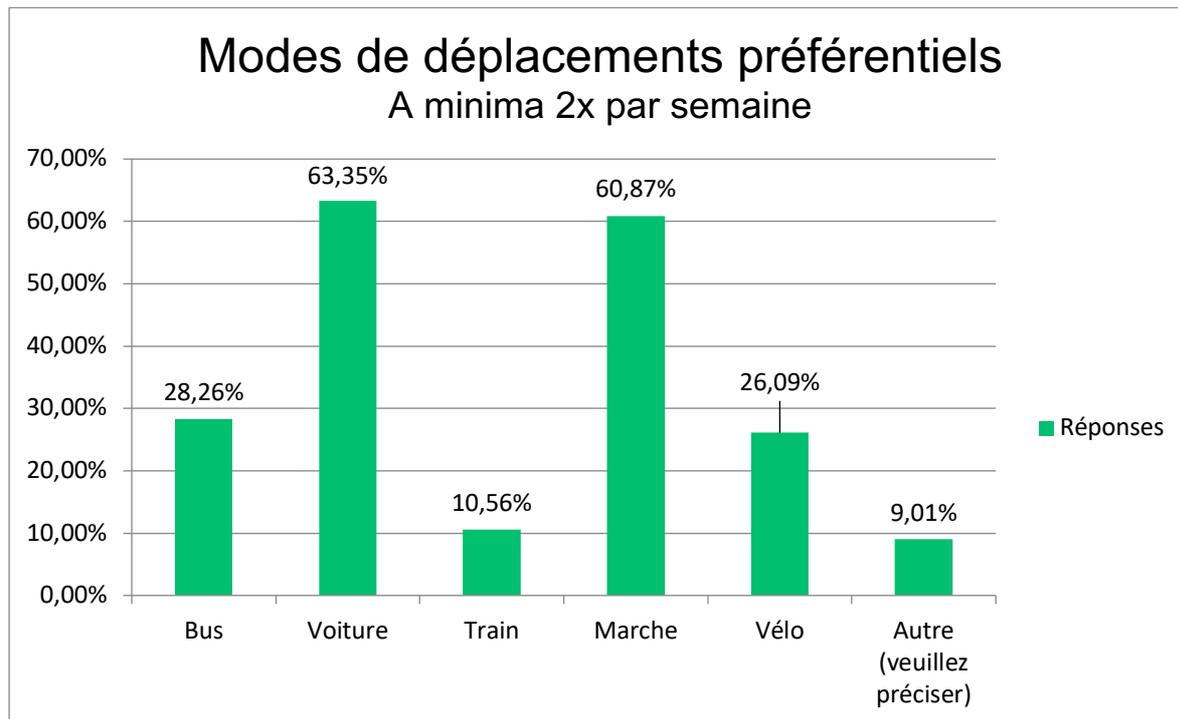
#### 2.2.4 Lieu de travail ou d'études

- 230 participants ont répondu à cette question.
- La majorité des personnes qui ont répondu travaillent ou étudient dans les villes suivantes :
  - Cannes / Cannes La Bocca
  - Sophia Antipolis
- Quelques participants travaillent ou étudient dans les communes concernées par la consultation digitale : Mandelieu-La-Napoule, Mougins, Théoule-sur-Mer.
- Quelques participants travaillent ou étudient dans les communes à moins de 20km de Cannes : Grasse, Valbonne, Biot, Le Cannet, Antibes, Mouans-Sartoux, Vallauris.
- Quelques participants travaillent ou étudient dans une commune située à plus de 20km voire à l'étranger : Nice, Villeneuve-Loubet, Beaulieu-sur-Mer, Fréjus, en Italie, Paris, Anzin.

#### 2.2.5 Réunion publique du 3 juin

- 139 participants ont partagé leur adresse mail afin de participer à la réunion publique du 3 juin.

## 2.2.6 Modes de déplacements



- La voiture et la marche à pieds sont les deux modes de déplacements privilégiés.
- Les participants ayant précisé « autre » sont en majorité des personnes utilisant un deux roues motorisées (moto, scooter). Quelques-uns utilisent la trottinette et une personne fait appel à des taxis conventionnés en tant que personne présentant un handicap.
- 91 personnes utilisent le bus comme mode de déplacement préférentiel, dont 25 ont précisé disposer d'un abonnement.
- 66 participants ont précisé quels titres ou abonnements ils utilisent. Il s'agit en majorité de :
  - La carte ou le carnet de 10 voyages (plein tarif ou Bel âge)
  - La carte PalmBus (avec réduction, annuel, rechargeable, Croisette 1mois)
  - De voyage à l'unité
  - Quelques titres sont également des : cartes rechargeables, carte senior, pass liberté, abonnements mensuel ou annuel, pass Azur, ZOU)

## 2.3 Évaluation des propositions d'actions pour l'amélioration des mobilités à Cannes

- 277 participants ont souhaité évaluer les propositions d'action pour améliorer les mobilités sur Cannes. 175 participants ont effectivement évalué ces propositions.

Propositions d'actions	Nombre total votes	Pourcentage de vote des 175 participants en tant que choix N°1, 2, 3 ou 4
Réaliser des réseaux cyclables et piétons continus : Euro Vélo 8 à la Bocca, poursuite des pistes cyclables intercommunales, extension des pistes cyclables depuis et sur le bord de mer vers l'intérieur de la ville, création de trottoirs sur le boulevard de la Croix des Gardes...	80	34,3%
Élargir les trottoirs, en supprimant des places de stationnement sur le boulevard du Midi, la Croisette, le centre-ville et le port et améliorer leur accessibilité PMR	64	22,9%
Bien identifier et protéger les circulations sur les cheminements piétons et cyclables en privilégiant les pistes aux bandes cyclables, créant des zones à vitesse réduite – 20/30 km/h, renforçant les marquages au sol et la signalétique, en réduisant les temps d'attente des traversées piétonnes, notamment près des établissements scolaires	61	23,4%
Mettre en œuvre des aménagements de voirie tels que les voies bus accessibles aux vélos, le contre sens cyclable, les sas vélos et cédez-le-passage aux feux tricolores ou encore les ronds-points hollandais	58	21,7%
Développer les petites navettes urbaines à la fréquence élevée, aux arrêts nombreux (sur le modèle de la navette gratuite Bocca-Cabana)	49	13,1%
Pour rendre la marche à pied plus attractive, prévoir des ombrages, créer des espaces de convivialité et de liberté, avec des bancs, des fontaines, des fruits et légumes en « libre-cueillette », voire des skate parks.	48	17,1%
Développer une offre de location de vélos ou vélos électriques en libre-service ou en location/abonnement longue durée	43	13,1%
Réduire les temps de parcours et densifier la desserte des transports en commun vers Sophia-Antipolis, mais également vers les communes du Pays de Grasse, voire au-delà vers Nice et Monaco	40	11,4%
Créer en entrées de ville, des parkings relais desservis par les transports en commun et disposant d'une offre de vélos et réduire l'offre de stationnement, par exemple sur le littoral	39	10,9%
Développer l'intermodalité au niveau de la future gare de La Bocca	37	10,9%
Pouvoir transporter son vélo dans les bus, les trains et les gares	35	7,4%
Mettre en œuvre un abonnement ou un titre de transport unique ou valoriser le titre et l'abonnement Zou	35	10,9%
Développer une « culture du vélo » en organisant des ateliers d'initiation à la pratique et au bon usage du vélo ou des fêtes du vélo	35	10,3%
Développer des navettes maritimes toute l'année	34	7,4%
Améliorer les correspondances entre trains et bus au départ des gares	33	5,1%
Faire respecter la réglementation en accentuant la surveillance et la verbalisation	33	12,0%
Utiliser en centre-ville des modes de livraison propres, tels que les livraisons en vélos et vélos cargos et en véhicules électriques	30	6,3%

Augmenter les liaisons en transports en commun intercommunales et inter-agglomérations	30	6,9%
Rendre le partage de la route plus lisible et visible en améliorant la signalisation (zones de rencontre, pistes cyclables, priorités à droite...)	29	6,3%
Installer des abris vélos fermés et sécurisés	27	6,9%
Proposer des liaisons régulières en transport en commun vers les stations de sports d'hiver et les parcs naturels régionaux (Valmasque et Estérel)	27	4,0%
Faciliter la circulation et le stationnement des deux roues motorisées	26	6,9%
Créer des zones de rencontres livreurs / commerçants	25	5,1%
Mettre en œuvre de nouvelles tarifications pour les parkings existants pour les habitants du quartier, sur certains créneaux horaires, selon les différents besoins (actifs, habitants, touristes...) et aisément identifiables.	25	4,6%
Développer des équipements et services comme des places sécurisées pour les vélos, deux-roues motorisées et trottinettes, des places avec recharge pour les voitures et vélos électriques	24	5,7%
Créer un péage urbain pour accéder au centre-ville (hors riverains)	24	2,3%
Adapter la tarification des transports en commun aux revenus des usagers et aux distances parcourues	24	5,1%
Utiliser les vignettes crit'air lors des pics de pollutions	22	5,7%
Requalifier la voie rapide en voirie urbaine à vitesse limitée avec voie bus dédiée, ou avec deux voies sur quatre surélevées	22	4,6%
Mettre en place des panneaux dynamiques modifiant les sens de circulation de certaines voies à certaines heures	21	3,4%
Mettre en œuvre des dispositifs visant à ralentir les circulations (feux sur les pistes cyclables, ralentisseurs sur certaines rues transversales, bridage de la vitesse des skates et trottinettes)	21	4,6%
Renforcer les contrôles pour que les automobilistes ne bloquent pas les bus	20	4,0%
Mettre en place une offre touristique multimodale	19	1,7%
Installer des panneaux indiquant les temps de parcours en bus	19	1,7%
Créer une plateforme logistique (par exemple à Cannes La Bocca) permettant d'organiser les livraisons rues par rue et éventuellement de stocker les marchandises des commerces disposant de peu d'espace.	19	4,0%
Mener des actions de formation et de sensibilisation adaptées à chacun des publics usagers des voiries et aux commerçants pour éduquer au vivre-ensemble sur la route (sessions de mises à niveau du code de la route, jeux-concours, campagnes d'affichage et réseaux sociaux, actions auprès des écoles ...)	19	4,0%
Faciliter l'accès des bus aux PMR (pour les personnes malvoyantes, en équipant les véhicules d'annonces sonores, accès aux arrêts de la ligne 17)	18	5,1%
Mettre en avant l'application PalmBus	16	1,7%
Créer une journée cannoise du transport en commun, lors de laquelle ceux-ci seraient gratuits	15	2,3%
Mettre en place des zones à faible émission	14	1,7%
Proposer des services adaptés aux personnes « chargées », tels que la livraison, par porteur, de ses achats dans le parking de stationnement le plus proche ou à son véhicule, ou la distribution, avec caution, de petits caddies pliables	14	2,9%
Créer, lorsque cela est possible, des voies réservées au covoiturage	13	1,7%
Installer des racks à vélos sur les bus inter-agglomérations	12	1,7%
Créer une application numérique permettant de mettre en relation des propriétaires de places particulières et des personnes en recherche d'un stationnement	11	1,1%

Améliorer la signalisation des parkings existants, avec indication du nombre de places disponibles	11	1,7%
Créer une application web permettant de savoir le nombre de places disponibles dans un parking et de réserver la sienne	11	2,3%
Synchroniser les coloris des navettes à la demande, des poteaux d'arrêts et la signalétique au sol.	10	2,3%
Augmenter le nombre de points relais	5	1,1%

- Des propositions d'actions supplémentaires ont été proposées, portant principalement sur :
  - **Les modes actifs :**
    - Poursuite de la piétonisation du centre-ville, par exemple Rue d'Antibes ou sur la Croisette
    - Mise en place de vélos « pousse-pousse » électriques
    - Association à School bus afin de faire du vélo électrique collectif un attrait touristique
    - Eviter les contre-sens de pistes cyclables, dangereux pour les usagers
  - **Le réseau de bus :**
    - Augmentation de la fréquence de bus et de la qualité du service proposé (lignes directes, ponctualité, propreté, suivi). Exemples : ligne 21, Bus du boulevard Louise Moreau, Ligne 4 – après 20h, Nombre de bus à renforcer le samedi matin
    - Mise en place de bus gratuits
    - Conversion du parc de bus thermique en bus électriques
  - **La mise en place des journées sans voiture en bord de mer**
  - Le développement des aménagements urbains, des infrastructures et de la fluidité des transports :
    - En évitant de trop limiter les voies accessibles aux voitures afin de réduire la création d'embouteillages
    - Interdire les livraisons sur les créneaux de forte circulation
    - Augmenter le nombre de place de stationnements pour les PMR
    - Favoriser le franchissement des voies et carrefours pour les piétons (pont Carnos, voie rapide, Valomborsa)
    - Réaliser un tramway de la Napoule à Golfe Juan

## 2.4 Évaluation des propositions d'actions pour l'amélioration des mobilités à Mandelieu-La Napoule

- 60 participants ont souhaité évaluer les propositions d'action pour améliorer les mobilités sur Mandelieu-La-Napoule. 45 participants ont effectivement évalué ces propositions.

Propositions d'actions	Nombre total votes	Pourcentage de vote des 45 participants en tant que choix N°1, 2 ou 3
Réaliser des réseaux cyclables et piétons continus et sécurisés entre les communes de l'agglomération et au sein de la commune (ex : le long du golf aéroport et Béal)	44	62%
Privilégier les pistes cyclables avec séparateurs physique aux bandes cyclables	40	52%
Rendre les voies bus accessibles aux vélos	30	25%
Développer le stationnement pour les vélos (arceaux vélos, places dans les grands parkings existants)	30	29%
Mener des actions de formation et de sensibilisation adaptées à chacun des publics usagers des voiries pour éduquer au vivre-ensemble sur la route (interventions dans les écoles, dispositifs de récompense pour le bon respect du code de la route, organisation d'une fête du vélo, campagnes sur le respect du code de la route, l'usage des feux de position ou le port du casque, visites touristiques ou promenades à vélo un dimanche par mois...)	29	35%
Développer des lignes de bus inter-agglomération et mettre en place des liaisons directes Mandelieu / Sophia-Antipolis	27	27%
Développer le service de navette maritime de Juan-Les-Pins à Théoule-sur-Mer	26	27%
Élaguer la végétation pour libérer de l'espace sur les trottoirs et être vigilant à ce qu'elle ne gêne pas la visibilité	26	29%
Mettre en place une signalisation claire des priorités pour les modes actifs aux intersections et des panneaux "chacun sa voie"	25	27%
Augmenter les liaisons avec Cannes en soirée	25	25%
Pouvoir transporter son vélo dans les bus interurbains	25	25%
Concernant le mobilier urbain, privilégier les accroches aux murs et veiller à ce qu'il ne bloque pas les trottoirs et les pistes cyclables	24	27%
Prévoir dans les projets d'aménagements : un parc à vélo extérieur par nouvel immeuble, 2 places de parking par nouveau logement, des emplacements réservés pour réaliser des cheminements piétons et cyclables.	23	23%
Former les services techniques à l'usage du vélo et à la pratique de la marche à pied	23	23%
Développer une offre de location de vélos ou vélos électriques en libre-service ou en location/abonnement longue durée, à l'échelle de l'agglomération	23	23%
Améliorer les correspondances entre les différents modes de transport en réduisant les temps d'attente	23	21%
Mettre en œuvre des dispositifs visant à ralentir les circulations comme des zones à 20 km/h	23	29%
Maintenir en saison hivernale quelques navettes estivales	23	23%
Créer des parkings-relais aux niveaux des échangeurs, desservis par des transports en commun, dotés de points de location et parkings vélos sécurisés et facilitant le covoiturage avec des points de dépose-minute	23	23%

Mettre en œuvre un ticket unique multimodal entre les différents bus et les navettes maritimes	23	25%
Organiser des consultations des associations et habitants en amont des futurs projets	22	17%
Utiliser en centre-ville des modes de livraisons propres tels que les livraisons en vélos et en véhicules électriques.	22	21%
Faire respecter les espaces réservés aux modes actifs et les règles appliquées aux cyclistes	21	19%
Aménager les arrêts de bus (visibilité, pluie)	21	15%
Augmenter la fréquence et le cadencement des lignes 22, 23, 17 et A	21	15%
Prévoir des places de stationnement longue-durée	20	12%
Mettre en place une application pour signaler les dysfonctionnements dans l'espace public	19	17%
Réaliser des campagnes pour promouvoir les bénéfices des transports en commun (temps de parcours)	18	17%
Créer une plateforme logistique permettant les transferts de gros porteurs vers des véhicules plus urbains	18	17%
Développer des zones à faible émissions en centre-ville	18	23%
Ne pas prévoir de passages piétons entre deux virages	18	23%
Planifier les livraisons dans les rues très étroites le matin	17	17%
Dans les parkings, changer la couleur de l'affichage lumineux des places PMR	16	13%
Transformer les places en zones bleues en places payantes	16	6%
Mettre en avant l'application multimodale incluant le trajet piéton	15	17%
Augmenter le nombre de points relais	15	8%
Mettre en place, dans les parkings, un système de location de véhicules courte durée ou de voitures partagées avec des places dédiées ou entre particuliers	14	6%

- En complément, des participants ont proposé des actions supplémentaires portant principalement sur :
  - La surveillance du respect des stationnements (empêcher le stationnement sauvage, voitures ventouses ...)
  - La mise en place de la gratuité des bus

## 2.5 Évaluation des propositions d'actions pour l'amélioration des mobilités à Mougins

- 48 participants ont souhaité évaluer les propositions d'action pour améliorer les mobilités sur Mougins. 45 participants ont effectivement évalué ces propositions.

Propositions d'actions	Nombre total votes	Pourcentage de vote des 45 participants en tant que choix N°1, 2 ou 3
Réaliser des réseaux cyclables et piétons continus, sécurisés, plus larges et entretenus à l'échelle de la commune ainsi qu'entre Mougins et les villes limitrophes (ouverture de chemins privés, création cheminement entre chemin des Santons et Tournamy, entre Mougins et le Cannet le long de la Siagne, traversée cyclable de Tournamy)	36	60%
Mettre en place des pistes cyclables interconnectées entre les différentes communes	28	40%
Créer et augmenter la fréquence des lignes de bus est-ouest (vers Mouans-Sartoux, Valbonne, Vallauris et Antibes), sans passer par Cannes	26	42%
Simplifier et homogénéiser la billettique avec les territoires voisins avec un titre de transport unique	26	42%
Réaliser des aires de stationnements vélos sécurisées près des commerces de proximité et équipements publics	22	38%
Trouver le bon positionnement de la sortie 43 ou rendre la sortie 44 gratuite	22	27%
Créer des voies dédiées pour les bus notamment vers Sophia-Antipolis	20	27%
Réaliser un plan de mobilité à l'échelle des 3 bassins de vie	19	22%
Réaliser des équipements comme des aires de stationnements vélos sécurisés près des commerces de proximité	19	20%
Développer des aires de covoiturage aux abords de l'autoroute avec des services de proximité comme des stationnements vélos, bornes électriques	18	24%
Redéfinir les bandes et pistes cyclables	17	24%
Adapter les voies de circulation à la réalité du trafic généré par de nouvelles infrastructures	16	24%
Améliorer les correspondances trains / bus	16	24%
Partager et concerter avec le grand public sur les grands projets	15	22%
Développer des commerces de proximité au cœur des quartiers	14	20%
Mesurer systématiquement le rapport coût / bénéfice avant toute opération de développement notamment autour de la Valmasque	14	11%
Mettre en place un abonnement multi-réseaux	13	20%
Créer une application de mutualisation des places de stationnement (avec planning, abonnement, badges d'ouverture des parkings...)	12	13%
Mettre en place une cellule avec un représentant des 3 agglomérations	12	22%
Alimenter les applications existantes comme Moovit en intégrant tous les réseaux de transports	12	20%
Créer des espaces de co-working accessibles en transports en commun ou à pied	12	18%
Mettre en place une navette entre Mougins Le Haut et le nouveau centre-ville du village	12	20%
Créer des parkings en dehors des zones en tensions, desservis par des navettes à proximité des gares ou de certains arrêts de bus majeurs	12	16%
Mettre en place des voies partagées	11	13%
Revoir l'itinéraire de la ligne Palm Sophia	11	13%
Privilégier, lors de la création d'écoles, les dessertes en transport en commun pour éviter d'avoir à construire des places de parking	11	13%

Optimiser les trajets et horaires des transports scolaires notamment en fin de journée	11	18%
Réaliser des marquages au sol ludiques	10	13%
Dupliquer le dispositif "Réseau pouce » de Biot	8	11%

- En complément, des participants ont proposé des actions supplémentaires portant principalement sur l'incitation et la promotion de l'usage des **modes actifs et transports en commun** :
  - Inciter à prendre les TC grâce à un système global performant entre les différents quartiers de la commune et différentes communes de l'agglomération (maillage, fréquence, rapidité, priorité).
  - Affichage des itinéraires cyclables sur le site internet de la ville
  - Promotion du déplacement à vélo lors d'événement sur la commune
  - Mise en place de la gratuité des bus
  - Formation des équipes de la ville à la réalisation d'aménagements cyclables

## 2.6 Évaluation des propositions d'actions pour l'amélioration des mobilités à Théoule-sur-Mer

- 29 participants ont évalué les propositions d'action d'amélioration des mobilités sur Théoule-sur-Mer.

Propositions d'actions	Nombre total votes	Pourcentage de vote des 29 participants en tant que choix n°1 et n°2
Mettre en œuvre des réseaux cyclables et piétons continus, entre les communes Théoule-sur-Mer, Mandelieu-La Napoule, Cannes et vers le Var	25	76%
Développer les navettes gratuites en période estivale	17	34%
Développer des stationnements vélos en bord de mer	15	31%
Étendre le service de navette maritime estivale vers Antibes et Saint-Raphaël et augmenter sa fréquence	15	31%
Réaliser le projet de LGV qui permettrait de soulager la ligne ferrée littorale afin de permettre de mettre en place une offre TER plus dense sur les gares intermédiaires	15	24%
Élargir et mieux signaler les trottoirs, notamment pour le sentier du littoral entre la Rague et la base nautique, entre la gare et le centre-ville et entre Théoule-sur-Mer et le Var	14	31%
Bien coordonner les correspondances train-bus notamment depuis la gare de Cannes pour la ligne 22 et pour la correspondance entre les gares de Théoule centre et du Trayas	14	24%
Mettre en place un service de location de vélos sur toute l'agglomération	13	17%
Demander à la Région, avec les autres agglomérations de l'Ouest 06, une augmentation des dessertes TER.	13	28%
Développer une ligne de bus entre Théoule et Mandelieu centre	13	21%
Supprimer le stationnement au profit d'une bande cyclable partout où le dépassement du cycliste est dangereux (montées...)	13	28%
Limiter la vitesse entre Théoule et le Var à 50km/h et à 30km/h en zone urbaine	12	34%
Pouvoir transporter son vélo à l'arrière des bus	12	17%
Créer des parkings de covoiturage	11	17%
Créer des parkings de rabattement en dehors du centre-ville	11	28%
Surveiller de manière accrue et renforcer les contrôles de vitesse et de bruit	10	17%
Optimiser les accès à l'Estérel, à réaliser en relation avec la CAVEM	10	17%
Installer des radars pédagogiques / permanents	10	21%
Sécuriser les arrêts de bus les plus dangereux	10	24%
Mettre en place un transport à la demande ou une navette pour desservir la gare du Trayas	8	21%
Coordonner les plans de mobilité avec les agglomérations de l'Ouest 06	7	17%

- La mise en place de la gratuité des bus a également été demandée par un participant.

### 3 Conclusion

---

Au cours de cette 3ème phase de consultation digitale, la priorisation réalisée par les participants met très fortement en avant la **réalisation de réseaux cyclables et piétons continus et sécurisés, à l'échelle communale et intercommunale**, qui arrive en tête dans chacune des 4 communes.

Les autres actions qui ressortent sont :

- **Inciter à la pratique du vélo**
  - en renforçant les services proposés :
    - Mise en œuvre de parkings vélo dans les nouveaux projets d'aménagements
    - Autorisation du transport du vélo dans les divers transports en commun
    - Utilisation des voies réservées aux bus par les cyclistes
    - Création de location de vélos en libre-service ou d'abonnements
  - en créant une culture du vélo et un partage de la route entre l'ensemble des usagers
- **Sécuriser et rendre plus agréable la pratique de la marche à pieds**
  - Elagage, élargissement des trottoirs, ...
  - Aménagements urbains (ombrage, lieux de convivialité, etc.)
- **Développer l'attractivité des bus, grâce à :**
  - L'augmentation de la fréquence des lignes et navettes, en journée et en soirée
  - Une meilleure lisibilité de l'offre: carte de transport intercommunale unique et fonctionnelle pour tout type de transport (navette, bus, ...)
  - Une meilleure gestion des correspondances
  - Une densification des lignes, plus directes vers les bassins de vie et d'emplois
  - La mise en œuvre des navettes urbaines fréquentes et gratuites
- **Mettre en place des parking relais** aux abords des autoroutes et en entrée de ville avec des services (bornes électriques, parkings vélos, correspondance TC, ...)
- **Maintenir des navettes estivales sur les différentes périodes de l'année et développer les navettes maritimes**
- **Développer les livraisons avec des véhicules propres**
- **Réduire l'offre de stationnement sur le littoral**



# PLAN DE MOBILITÉ

CANNES LÉRINS

## ANNEXES

Support et synthèse de la réunion publique de restitution



CANNES  
PAYS DE  
LÉRINS

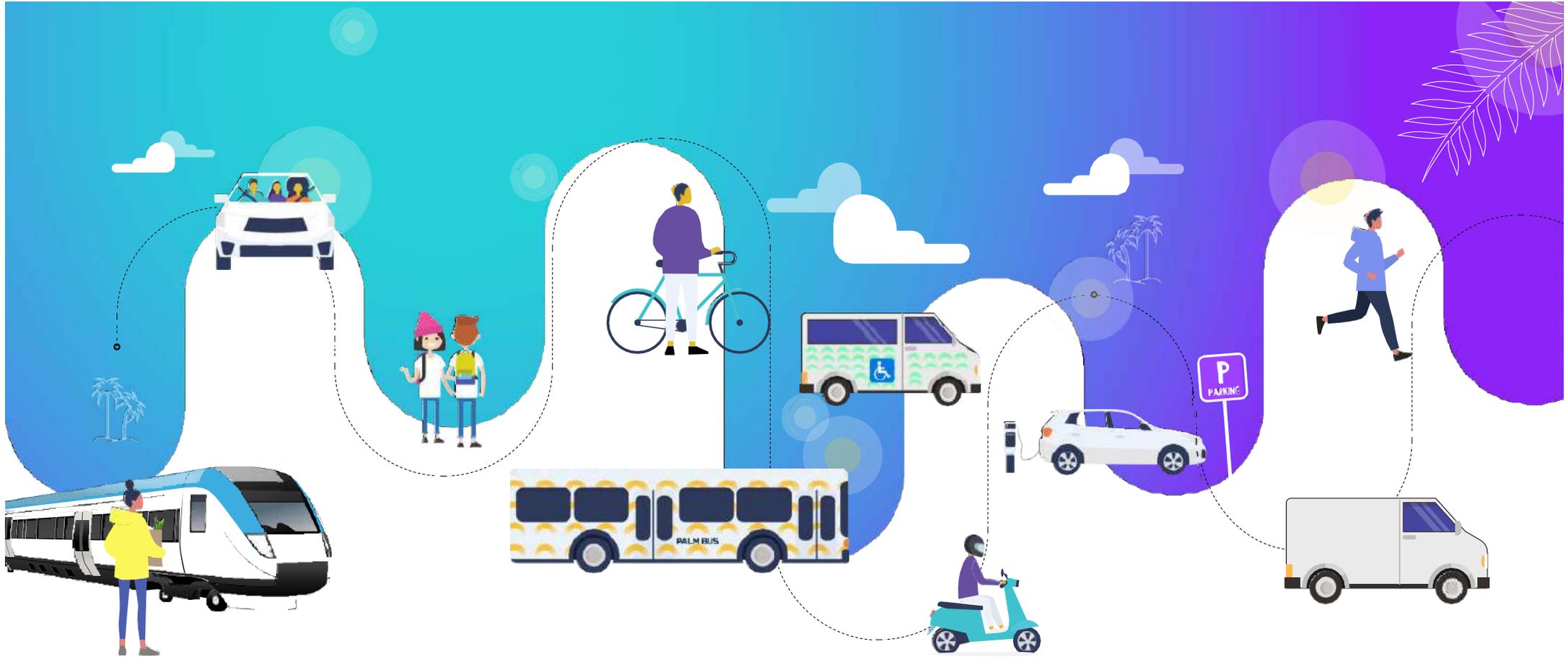
CANNES • MOUGINS • MANDELIEU • LE CANNET • THÉOULE-SUR-MER



# PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

Réunion publique  
3 juin 2021

Mobilisons-nous  
pour la mobilité !



# INTRODUCTION DE LA RÉUNION M. RICHARD GALY

# QUELQUES CONSIGNES DE TRAVAIL À DISTANCE

 **Merci de bien vouloir couper votre micro**, entre les interventions pour éviter les interférences



Cette réunion est enregistrée



**Durant les séquences d'échanges, chaque participant aura la possibilité de s'exprimer**

- En activant la « main » pour solliciter la parole
- En respectant les tours de parole donnés par l'animateur

# PRÉSENTATION DES ANIMATEURS ET INTERVENANTS

## ANIMATION / FACILITATION

### NICAYA CONSEIL

- Laurence Gontard



- ◆ Soutien logistique à contacter en cas de problème technique  
→ Elise Ribardière

Via le chat de ZOOM



Via téléphone

## INTERVENANTS

### CACPL

- Frédéric Marandon
- Fanny Butruille
- Hélène Roy
- Roger Barresi

### INGEROP

- Nathalie Perigault
- Lauriane Beauvisage

# DÉROULEMENT DE LA RÉUNION

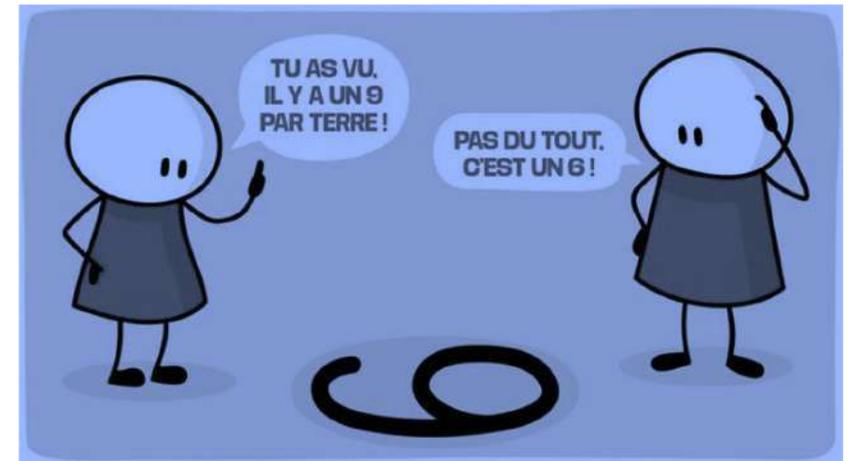
HEURE	DÉROULÉ	DURÉE
18h00 – 18h15	<ul style="list-style-type: none"><li>• Introduction et déroulement de la réunion</li></ul>	<b>15'</b>
18h15 – 18h30	<ul style="list-style-type: none"><li>• L'élaboration du Plan de Mobilité</li><li>• <i>Echanges</i></li></ul>	<b>15'</b>
18h30 – 18h45	<ul style="list-style-type: none"><li>• La concertation pour l'élaboration du plan de mobilité</li><li>• <i>Echanges</i></li></ul>	<b>15'</b>
18h45 – 19h35	<ul style="list-style-type: none"><li>• Les enseignements de la concertation</li><li>• <i>Echanges</i></li></ul>	<b>50'</b>
19h35 – 19h55	<ul style="list-style-type: none"><li>• Les 3 axes du plan de mobilité</li><li>• <i>Echanges</i></li></ul>	<b>20'</b>
19h55 – 20h00	<ul style="list-style-type: none"><li>• Les suites</li></ul>	<b>5'</b>

# CHARTRE POUR CETTE RÉUNION

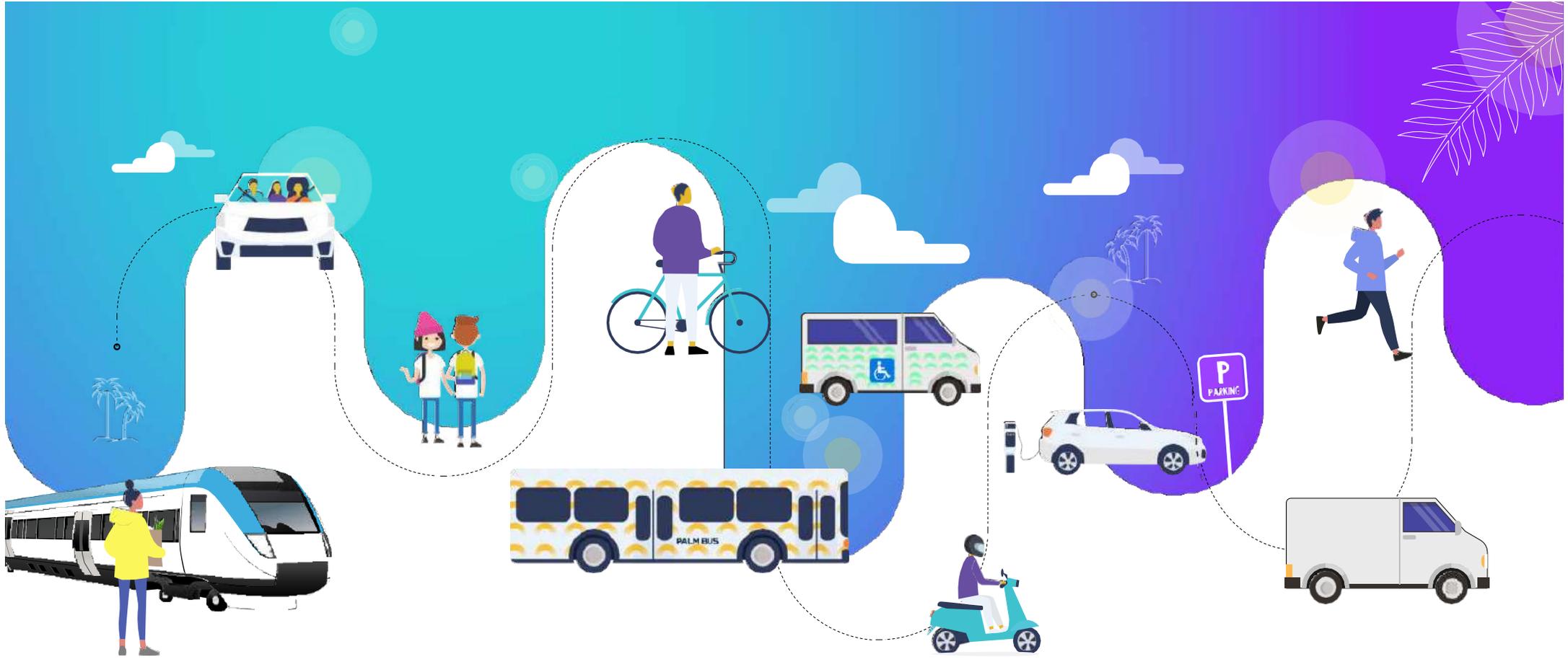
- Règle de base

Tout le monde a raison...  
... Partiellement !!!

- Respect
- Pas de jugement
- Écoute
- Bienveillance
- Echanger de façon respectueuse



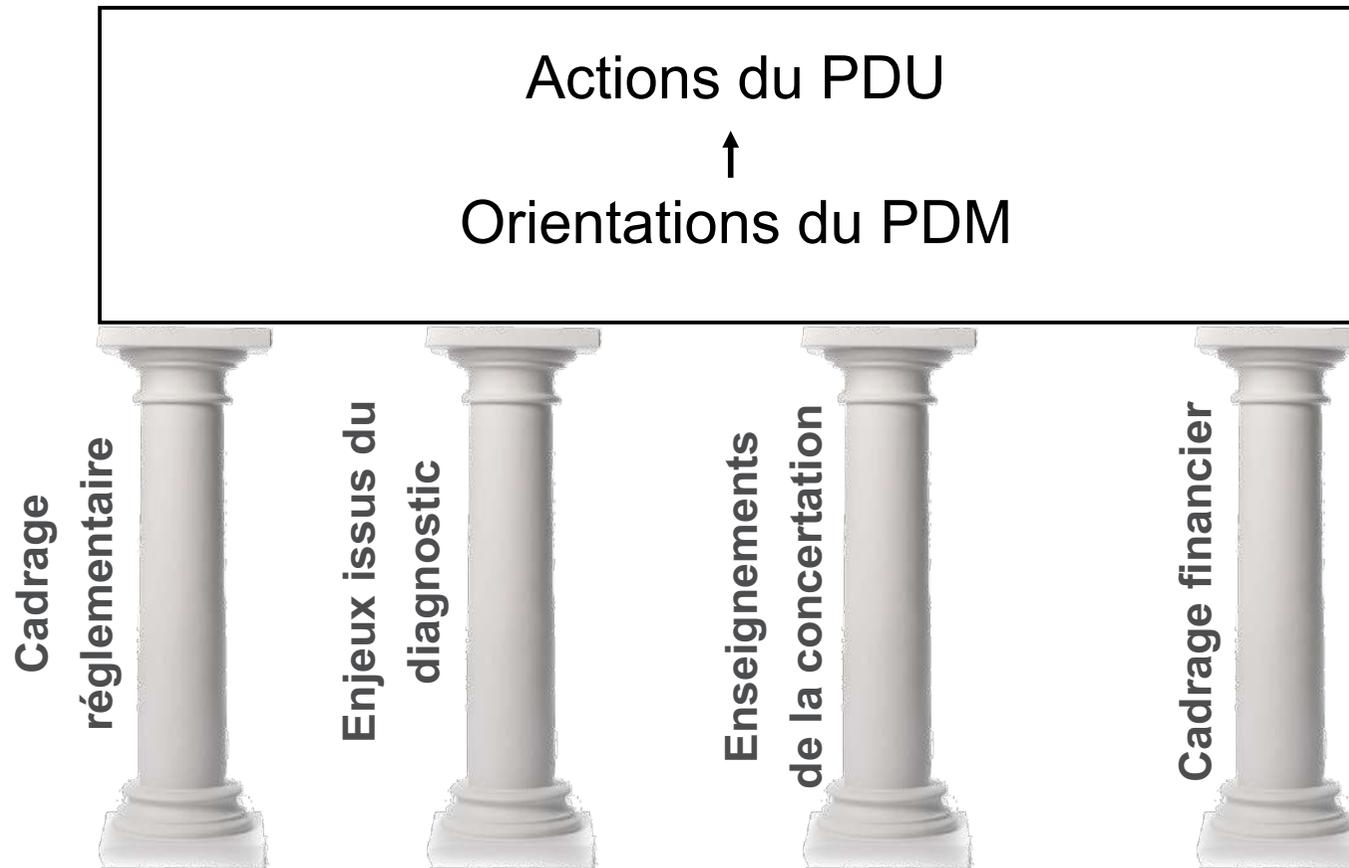
Autres besoins de votre part ?



# L'ÉLABORATION DU PLAN DE MOBILITÉ

# LES 4 PILIERS POUR ÉLABORER LE PDM

Le Plan de Mobilité : la stratégie intercommunale d'organisation de la mobilité à l'horizon 2030



# LE CADRAGE RÉGLEMENTAIRE

## Les thématiques réglementaires du Plan de Mobilité

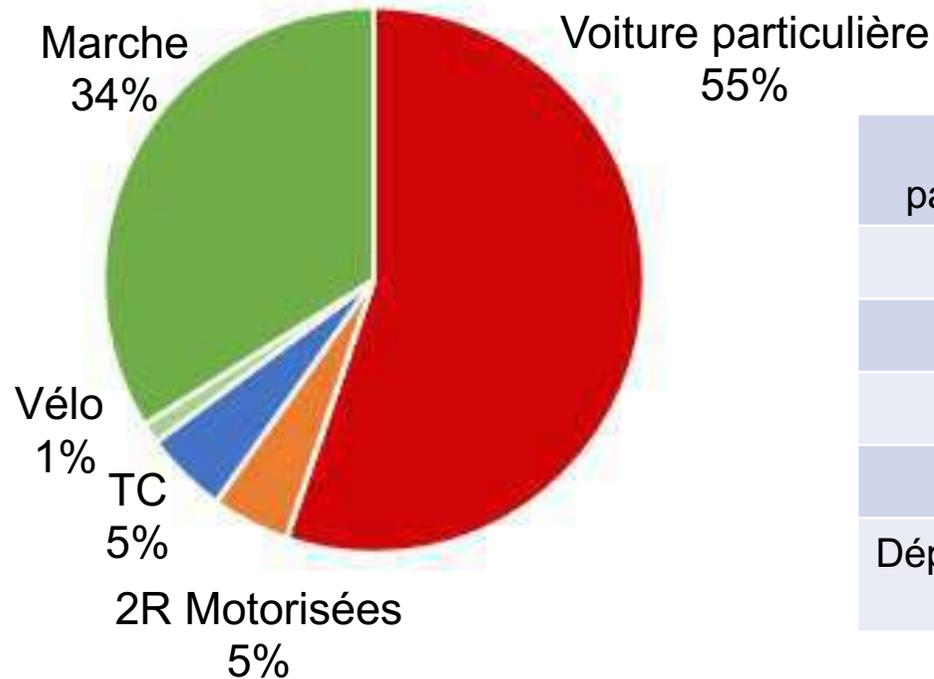


Chacune des thématiques est en lien avec la 1<sup>ère</sup> thématique de diminution du trafic automobile

# LES DÉPLACEMENTS SUR L'AGGLOMÉRATION

Déplacements tous motifs : 3,28 déplacements / jour / personne

Part modale EMD 2009 \_ CACPL



	France entière	Centre pôle urbain > 100 000 hbts	Communes polarisées de l'aire urbaine > 100 000 hbts	Alpes-Maritimes
Voiture particulière	65%	50%	70%	53%
2 RM	2%	2%	3%	4%
TC	8%	10%	6%	8%
Vélo	3%	4%	2%	1%
Marche	22%	34%	19%	33%
Déplacements / jour	3,15	3,29	3,11	3,42

Résultats Enquête Nationale Transport Déplacements 2008 et EMD Alpes-Maritimes 2009

Depuis 2009, changement de la configuration du réseau TC :

- Ouverture des premiers tronçons de site propre pour les bus au deuxième semestre 2013,
- Mise en place du PALM EXPRESS en 2016
- Développement des dessertes de proximité

→ Fréquentation du réseau en augmentation de + 18% entre 2014 et 2019

# LE DIAGNOSTIC EN 6 POINTS CLÉS

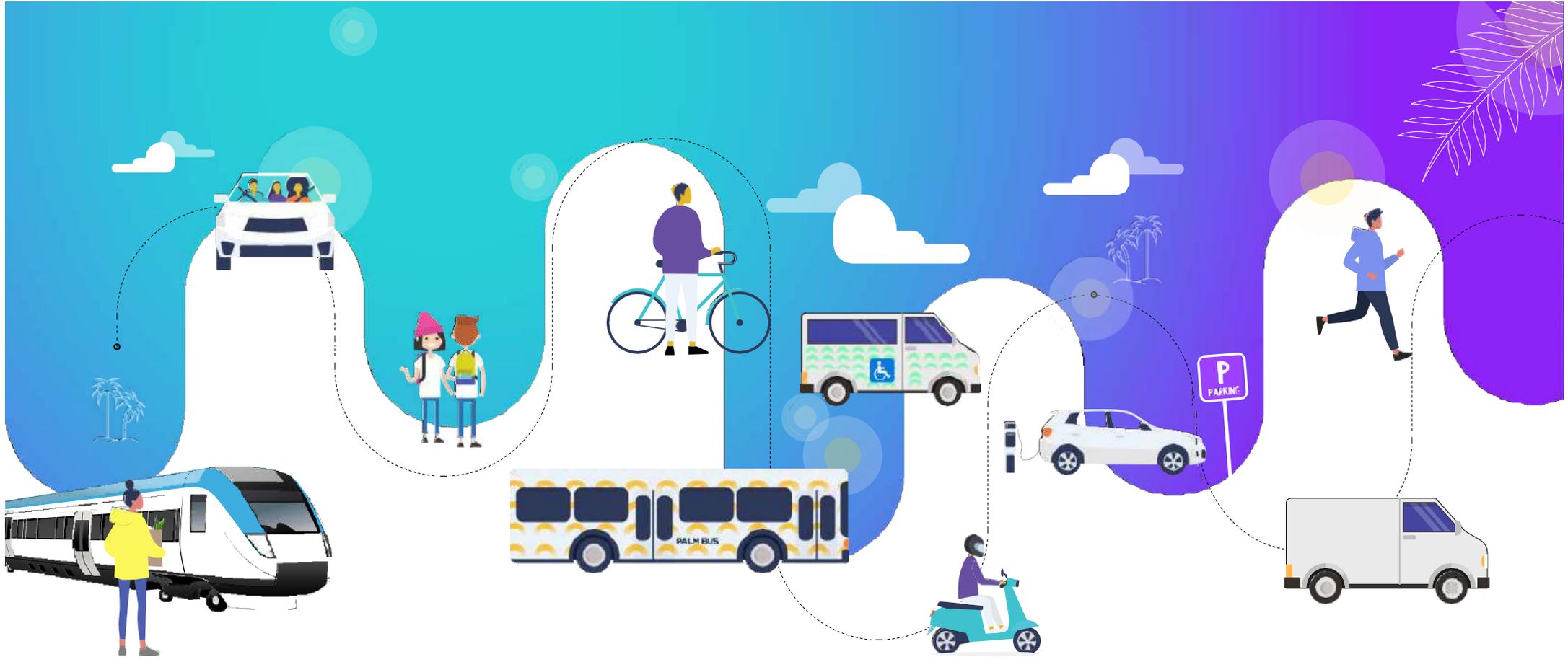
<b>Circulation</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Un réseau contraint et saturé aux heures de pointe =&gt; des nuisances sonores et un certain niveau de pollution</li></ul>
<b>Stationnement</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Des places très nombreuses (réponse à la demande estivale / événementielle)</li><li>• Une emprise importante sur l'espace public : voitures / 2 roues</li></ul>
<b>Transports Collectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Une offre de transport en commun diversifiée des aménagements récents qui ont augmenté l'attractivité du réseau</li></ul>
<b>Modes actifs</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Une part modale de marche à pied importante : un territoire agréable à marcher</li><li>• Une pratique vélo faible mais en progression avec des projets d'aménagements en cours</li></ul>
<b>Logistique Urbaine</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Des flux de marchandises très conséquents =&gt; une gêne importante pour les habitants</li><li>• Une démarche innovante lancée à Cannes à l'aide de capteurs</li></ul>
<b>Mobilités innovantes / partagées</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Cap Azur une démarche partenariale vers l'innovation : réseau Wiiz, compagnon de mobilité</li><li>• Un projet hydrogène innovant</li></ul>

## Vos questions sur l'élaboration du Plan de Mobilité

- Sollicitez la prise de parole
- Attendez votre tour
- Présentez-vous
- Limitez la durée de votre intervention



5 min



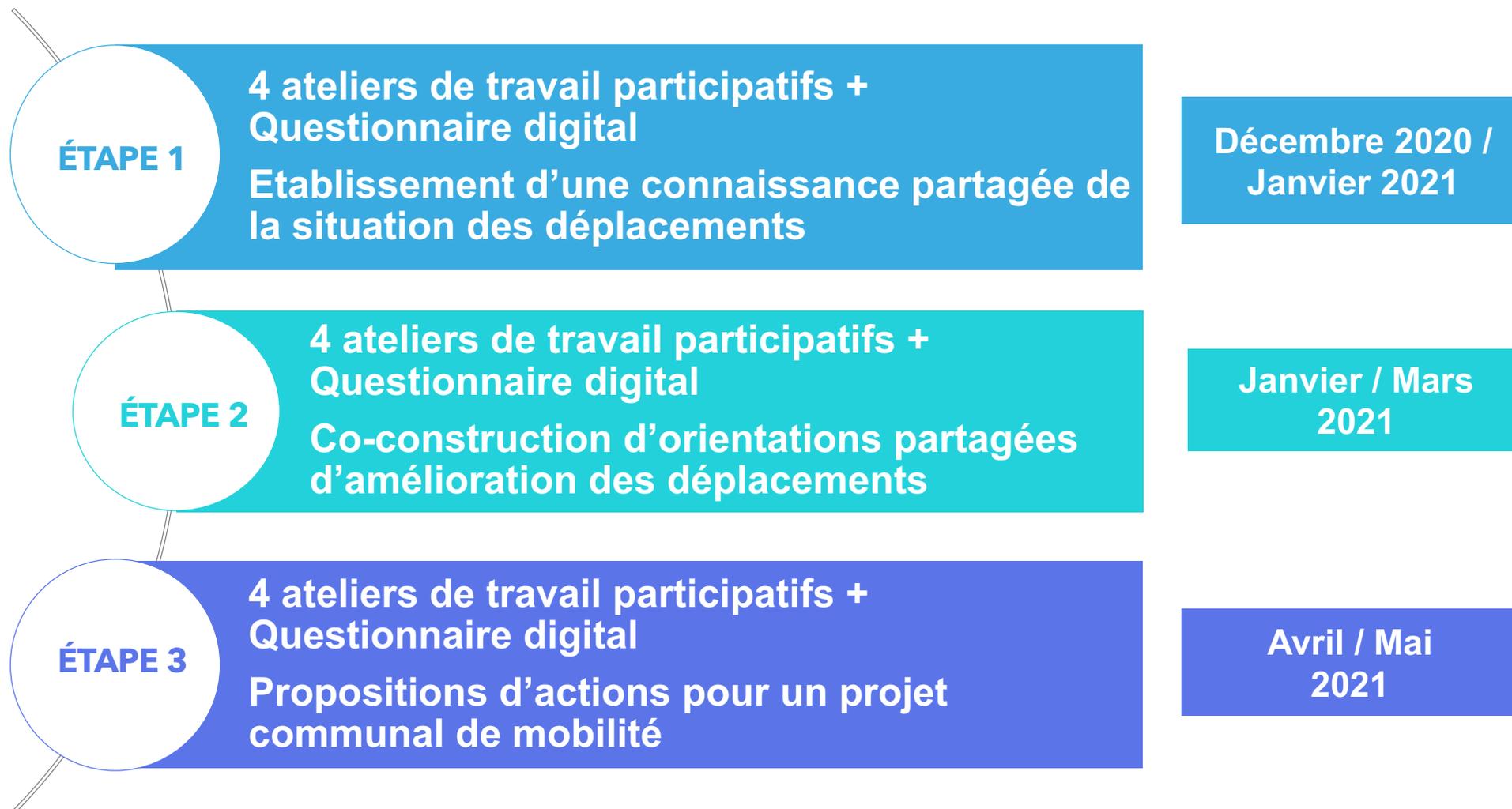
# LA CONCERTATION POUR L'ÉLABORATION DU PLAN DE MOBILITÉ

# LA DÉMARCHE D'ÉLABORATION DU PDM

- La Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins, Autorité Organisatrice des Mobilités, a souhaité que son Plan de Mobilité fasse l'objet d'une démarche partenariale :
  - Associer à son élaboration les communes, les habitants et acteurs socio-économiques
  - Construire un projet cohérent, au service des habitants, des visiteurs touristiques et du tissu entrepreneurial local



# LE PROCESSUS DE CONCERTATION



# LA PARTICIPATION À LA CONCERTATION

- **Ateliers de travail participatifs communaux : 119 inscrits / 53 participants**
- **Questionnaires digitaux : 265 répondants, dont des habitants de communes hors CACPL (Grasse, Mouans-Sartoux, Antibes, Nice, Vallauris, Beausoleil, La Roquette sur Siagne, Châteauneuf Grasse, Saint-Raphaël)**

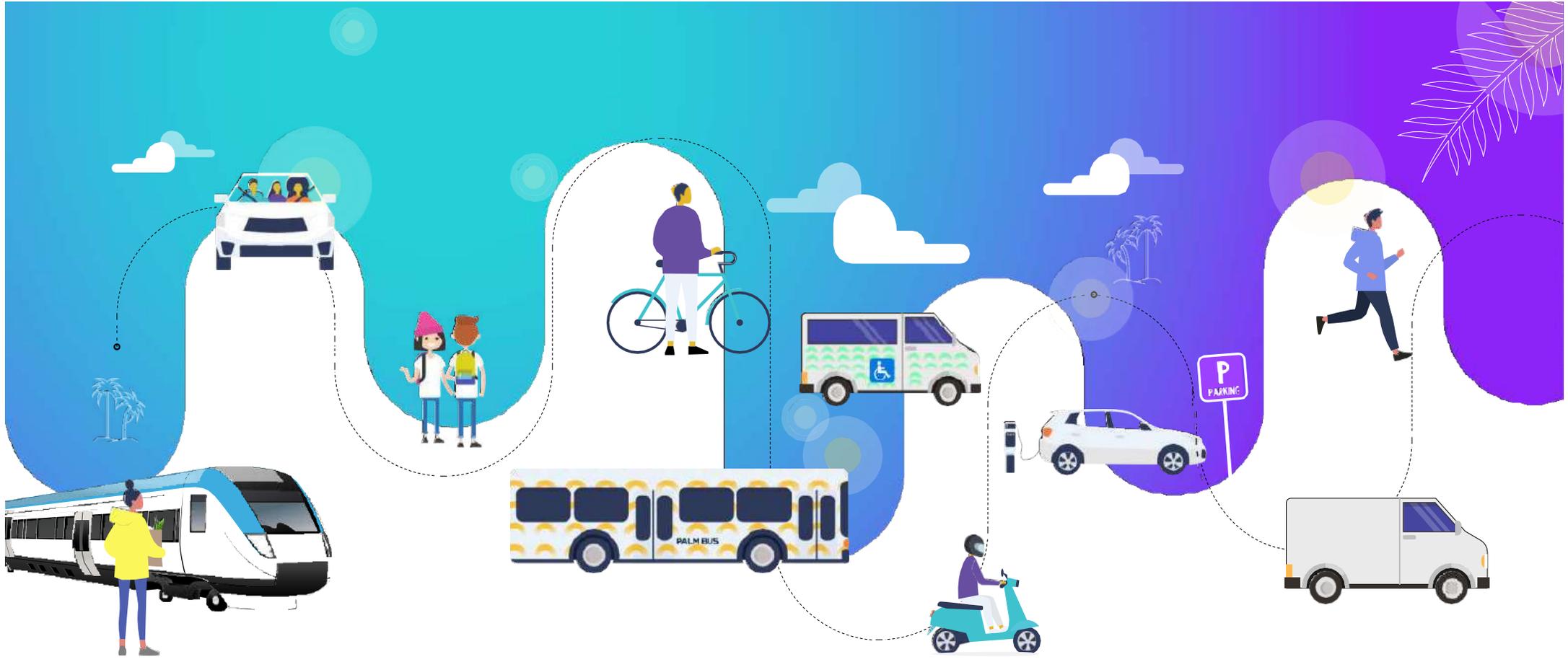
		Diagnostic	Orientations	Plan d'actions	Total
Cannes	Participants	19	11	18	25 différents
	Répondants	187	215	175	
Mandelieu	Participants	6	5	8	9 différents
	Répondants	38	88	45	
Mougins	Participants	9	9	7	12 différents
	Répondants	35	75	45	
Théoule	Participants	1	3	4	7 différents
	Répondants	29	66	29	
Total	Participants	35	28	37	
	Répondants	223	240	265	

## Vos questions sur la concertation

- Sollicitez la prise de parole
- Attendez votre tour
- Présentez-vous
- Limitez la durée de votre intervention



5 min



# LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

# DES ORIENTATIONS CONVERGENTES

- **Sur l'ensemble des communes**
  - Poursuivre le développement des **modes actifs**
  - Inciter à l'utilisation des **transports en commun**
  - Développer **l'intermodalité**
  - Faciliter les déplacements **inter-agglomérations**
  - **Réduire** les déplacements et l'usage de la voiture et **favoriser les modes actifs**
- **Sur 2 ou 3 communes**
  - Eduquer au **vivre-ensemble** pour sécuriser les déplacements (Cannes, Mandelieu et Théoule-sur-Mer)
  - Optimiser le système de **stationnement** (Cannes, Mandelieu et Mougins)
  - Prévoir de nouveaux systèmes de **livraisons** en centre-ville et sur le dernier kilomètre (Cannes et Mandelieu)
  - Intégrer les déplacements aux **projets de développement** (Mandelieu, Mougins)

# LES PRINCIPALES ACTIONS IDENTIFIÉES POUR DÉVELOPPER LES MODES ACTIFS

Cannes	Mandelieu	Mougins	Théoule
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Créer des réseaux cyclables et piétons continus, sécurisés, bien identifiés</b> (signalisation, bandes/pistes, séparateurs physiques, panneaux « chacun sa voie »), <b>bien entretenus et en faire respecter l'utilisation</b> (limitation de vitesse, radars pédagogiques)</li> <li>• <b>Réaliser des aménagements de voirie et urbains favorables aux cyclistes et piétons</b> (élargissement des pistes cyclables et trottoirs, cédez-le passage, ronds-points hollandais, voies de bus accessibles aux cyclistes, passages piétons sécurisés, élagage, mobilier, servitudes de passage sur les chemins privés)</li> <li>• <b>Développer des stationnements vélos sécurisés, adaptés aux différents usages</b></li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Développer l'offre de location de vélos / VAE</b></li> </ul>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Former les services techniques</b> à la pratique des modes actifs</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Développer la culture vélo</b> (fêtes du vélo)</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Créer des ombrages, espaces de convivialité et de liberté</b></li> <li>• Proposer des services adaptés aux piétons chargés</li> </ul>			

# DES ACTIONS DÉJÀ ENGAGÉES ET PROJETS COURT TERME

## Sur le développement des modes actifs

- **Stationnements vélos sécurisés, adaptés aux différents usages**
  - Augmentation régulière des stationnements type arceaux dans les centres villes : à Cannes, 388 places créées entre 2017 et 2020,
  - Stationnements sécurisés Gare SNCF Cannes (abri deux roues)
  - 3 box vélos « Palm Vélo » : Tournamy, Canardière et Bastide Rouge en juin 2021
- **Développer l'offre de location de vélos / VAE**
  - Location VAE « Palm Vélo », pour une période de 1 à 3 mois, permettant aux habitants d'expérimenter l'usage régulier du VAE, à des conditions tarifaires avantageuses, sans s'engager immédiatement dans l'acquisition d'un vélo : 50 VAE disponibles
  - Benchmark en cours concernant la location de VAE en libre-service avec stations
- **Développer la culture vélo**
  - Village « Marche et Vélo » à Cannes en septembre 2020 lors de la Semaine de la Mobilité → renouvellement à envisager en fonction du contexte sanitaire
  - Travail de la CACPL avec l'association « Choisir le Vélo » : stands d'information lors des piétonisations sur le Bd du Midi, ateliers réparation, marquage bicycode...
  - Coordination des actions dans le cadre du Plan Vélo « CAP AZUR » : aménagements cyclables inter-agglos, actions d'information, Appli Smartphones

# LES PRINCIPALES ACTIONS IDENTIFIÉES POUR INCITER À L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Cannes	Mandelieu	Mougins	Théoule
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Densifier les fréquences et la couverture géographique : petites navettes urbaines, liaisons inter-agglomérations performantes, desserte est-ouest</b>, nouvelles lignes, liaisons sports d'hiver, itinéraire ligne Cannes-Sophia, horaires transports scolaires</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Développer des navettes maritimes toute l'année</b></li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer la lisibilité de l'offre : application PalmBus, panneaux temps de parcours, signalétique</li> <li>• Réaliser une campagne de promotion des TC (journée du transport en commun...)</li> <li>• Mettre en place une tarification adaptée aux revenus</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Equiper les bus d'annonces sonores</li> <li>• Renforcer les contrôles pour que les bus ne soient pas bloqués dans la circulation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménager les arrêts de bus (visibilité, protection contre la pluie)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Créer des voies de bus dédiées</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Augmenter les fréquences des TER</b> (en réalisant la LGV)</li> <li>• Sécuriser les arrêts de bus</li> </ul>

# LES PRINCIPALES ACTIONS IDENTIFIÉES POUR DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ

Cannes	Mandelieu	Mougins	Théoule
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Améliorer les correspondances entre les différents modes</b> (trains, bus, navettes estivales et maritimes)</li><li>• <b>Autoriser le transport des vélos dans les bus et les trains</b></li><li>• <b>Créer des parcs relais en entrée de ville ou à proximité des pôles d'échanges</b>, desservis par les TC, dotés de parkings vélos sécurisés et de dépose minute pour le covoiturage</li></ul>			
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Mettre en place un titre ou abonnement multimodal unique</b></li></ul>			
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Développer l'intermodalité à la future gare de La Bocca</b></li></ul>			<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Mettre en place un transport à la demande</b></li></ul>

# LES PRINCIPALES ACTIONS IDENTIFIÉES POUR FACILITER LES DÉPLACEMENTS INTER-AGGLOMÉRATIONS

Cannes	Mandelieu	Mougins	Théoule
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Mettre en œuvre des lignes de bus inter-agglomérations performantes</b> (temps de parcours réduits, lignes directes)</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Mettre en place un titre de transport unique</b></li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer une offre touristique multimodale et inter-agglomération</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Réaliser un Plan de mobilité à l'échelle des 3 agglomérations</b></li> <li>• <b>Créer des pistes cyclables interconnectées</b></li> <li>• Mettre en place une cellule mobilité à l'échelle des 3 aggro</li> <li>• Utiliser Mobiliscope pour connaître les flux</li> <li>• Faire connaître les applications comme Moovit</li> </ul>	

# DES ACTIONS DÉJÀ ENGAGÉES ET PROJETS COURT TERME

## Sur l'usage des transports en commun et l'intermodalité

- **Densifier les fréquences et la couverture géographique**
  - **Développement de l'offre réseau Palm Bus :**
    - Fréquence améliorée sur plusieurs lignes (1 – 4 – 10 - 23) + services PALM NIGHT
    - Entre 2014 et 2019 : + 19,5% de kilomètres totaux parcourus
  - **Développement et création de navettes de proximité** (Presqu'île Montfleury 2014 ; Suquet 2017) **et de navettes estivales** (Bocca Cabana 2017, Mimoplage 2018, Moure Rouge 2020)
  - **Mise en œuvre BHNS** : PALM EXPRESS A en septembre 2016 et PALM EXPRESS B en juillet 2017, avec amélioration des fréquences au fil des années
  - Objectif : **1 seule ligne PALM EXPRESS**, fusionnant les parcours des A et B, de Mandelieu-Centre Commercial Minelle à Mouans-Sartoux, sur 21,9 km dont, à terme, 8,9 en site propre
  - Sur le secteur de Mougins, **étude de réorganisation des dessertes** en cours, en relation avec le projet de développement urbain « Cœur de Mougins »
  - **Renfort de l'information** sur les lignes PAD Mougins via l'Appli Palm Bus
- **Créer des parcs relais en entrée de ville ou à proximité des pôles d'échanges, desservis par les TC, dotés de parkings vélos sécurisés et de dépose minute pour le covoiturage**
  - Mandelieu = La Canardière
  - Cannes = Bastide Rouge (en cours)
  - A proximité immédiate des arrêts « Palm Bus », ils offrent des emplacements vélos (arceaux), des places 2RM et des stationnements vélos sécurisés (abri vélo). Ils sont également équipés de bornes IRVE (rechargement véhicules électriques)
  - **8 parkings supplémentaires** prévus dans le cadre du projet global BHNS de Mandelieu à Mougins

# DES ACTIONS DÉJÀ ENGAGÉES ET PROJETS COURT TERME

## Sur l'usage des transports en commun

- **Réaliser une campagne de promotion des TC (journée du transport en commun...)**
  - Dans le cadre de la semaine de la Mobilité en septembre, « Palm Bus » propose le samedi le « ticket journée » au prix du ticket unité
- **Equiper les bus d'annonces sonores**
  - Système actif
  - Sur l'appli mobile, l'activation de la fonctionnalité « synthèse vocale » permet la lecture vocale des informations (horaires, arrêts proches...)

# DES ACTIONS DÉJÀ ENGAGÉES ET PROJETS COURT TERME

## Sur l'intermodalité et les déplacements inter-agglomération

- **Mettre en place un titre de transport unique / Mettre en place un titre ou abonnement multimodal unique**
  - Tarification 06 = « Ticket Azur » et « Carte Azur » = Zou 06 + réseaux urbains
  - Pass SUDAZUR = ZOU ! (trains, cars) + 1 ou plusieurs réseaux urbains, en fonction des zones choisies
- **Faciliter la multimodalité par l'information et l'accès au titre de transport**
  - **Application « Palm Bus », *Compagnon de Mobilité* :**
    - Accès à toute l'information « Palm Bus » sur smartphone : recherche d'itinéraire, horaires en temps réel, info trafic, fiches horaires des lignes
    - Accès à l'achat de titres de transport (e-ticket avec QR code)
    - Via la boutique en ligne, achat aux titres à distance, en commandant une nouvelle carte ou rechargeant une carte existante
  - **Paiement du ticket unité dans le bus par Carte Bancaire à l'étude pour mise en œuvre en 2022**
  - Développement sur l'**Appli mobile**, du module **vélo** (itinéraires, emplacements des stationnements...) : disponibilité avant fin 2021



# LES PRINCIPALES ACTIONS IDENTIFIÉES POUR RÉDUIRE LES DÉPLACEMENTS ET L'USAGE DE LA VOITURE

Cannes	Mandelieu	Mougins	Théoule
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Développer des voies et</b></li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>des aires de covoiturage</b></li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre en place des zones à faible émission</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Requalifier la voie rapide en voie urbaine</li> <li>• Créer un péage urbain pour accéder au centre-ville (hors riverains)</li> <li>• Faciliter la circulation et le stationnement des deux roues motorisées</li> <li>• Mettre en place des panneaux dynamiques modifiant les sens de circulation</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Trouver le bon positionnement de la sortie 43</b></li> <li>• <b>Développer des commerces de proximité au cœur des quartiers</b></li> <li>• Créer des espaces de coworking</li> <li>• Mettre en place des voies partagées</li> <li>• Dupliquer le « réseau pouce » de Biot</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Renforcer les contrôles de vitesse et de bruit</li> <li>• Optimiser les accès à l'Esterel</li> </ul>

# LES PRINCIPALES ACTIONS IDENTIFIÉES POUR ÉDUQUER AU VIVRE-ENSEMBLE

Cannes	Mandelieu	Théoule
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Mettre en place des dispositifs pour ralentir la circulation (zones 20-30km/h, radars pédagogiques)</b></li><li>• <b>Faire respecter la réglementation</b></li></ul>		
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Mettre en œuvre des actions de formation et de sensibilisation (campagnes, jeux concours, sondages, affichage, journées de promotion, visites touristiques à vélo ou à pied...)</b></li></ul>		
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Développer une application pour signaler les dysfonctionnements</li></ul>	

# LES PRINCIPALES ACTIONS IDENTIFIÉES POUR OPTIMISER LE SYSTÈME DE STATIONNEMENT

Cannes	Mandelieu	Mougins
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Mettre en œuvre de nouvelles tarifications</b> (résidents, horaires, parkings gratuits avec un certain nombre d'heures, places en zones bleues → places payantes, stationnement longue durée)</li> <li>• <b>Inciter à utiliser tous les parkings existants</b> en les signalant, et en indiquant le nombre de places disponibles</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer une application mobile pour réserver sa place</li> <li>• Prévoir des places sécurisées pour les vélos, trottinettes, des places avec recharge électrique, des écrans TFT</li> <li>• Réduire le nombre de places de stationnement en surface si un parking est à proximité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer la location de véhicules entre particuliers</li> <li>• Changer la couleur de l'affichage du nombre de places PMR</li> <li>• Développer la location de voitures courte-durée ou voitures partagées</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer une application permettant de mutualiser les places de parking privé et public</li> <li>• Privilégier, lors de la création d'écoles, les dessertes en transport en commun pour éviter d'avoir à construire des places de parking</li> </ul>

# DES ACTIONS DÉJÀ ENGAGÉES ET PROJETS COURT TERME

## Sur le système de stationnement

- **Inciter à utiliser tous les parkings existants en les signalant, et en indiquant le nombre de places disponibles**
  - Un affichage dynamique par des panneaux en entrée de Ville est présent à Cannes et à Mandelieu, avec le nom des parkings et les places disponibles

# LES PRINCIPALES ACTIONS IDENTIFIÉES POUR DE NOUVEAUX SYSTÈMES DE LIVRAISON

Cannes	Mandelieu
<ul style="list-style-type: none"><li>• Favoriser l'utilisation de modes de livraison propres (vélos cargos, véhicules électriques)</li><li>• Créer une plateforme logistique</li><li>• Revoir les horaires de livraison</li><li>• Augmenter le nombre de points relais</li></ul>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Utiliser les vignettes Crit'air</li><li>• Créer des zones de rencontres livreurs / commerçants</li><li>• Identifier les volumes de livraison</li><li>• Mobiliser les commerçants et transporteurs</li><li>• Optimiser les espaces dédiés aux livraisons</li></ul>	

# DES ACTIONS DÉJÀ ENGAGÉES ET PROJETS COURT TERME

## Sur les livraisons et la logistique urbaine

- La CACPL s'engage, au travers du **programme Interlud**, dans une démarche pour élaborer une charte de la **Logistique Urbaine Durable** à l'échelle du territoire
- Cette démarche permettra de compléter les études comme par exemple sur les réglementations de circulation en vigueur ou l'identification des espaces pour la logistique de proximité
- Elle vise à mettre en place des actions concrètes sur les places de stationnement livraison, les livraisons en horaires décalés, des modes doux pour les livraisons en centre-ville...

# LES PRINCIPALES ACTIONS POUR INTÉGRER LES DÉPLACEMENTS AUX PROJETS DE DÉVELOPPEMENT

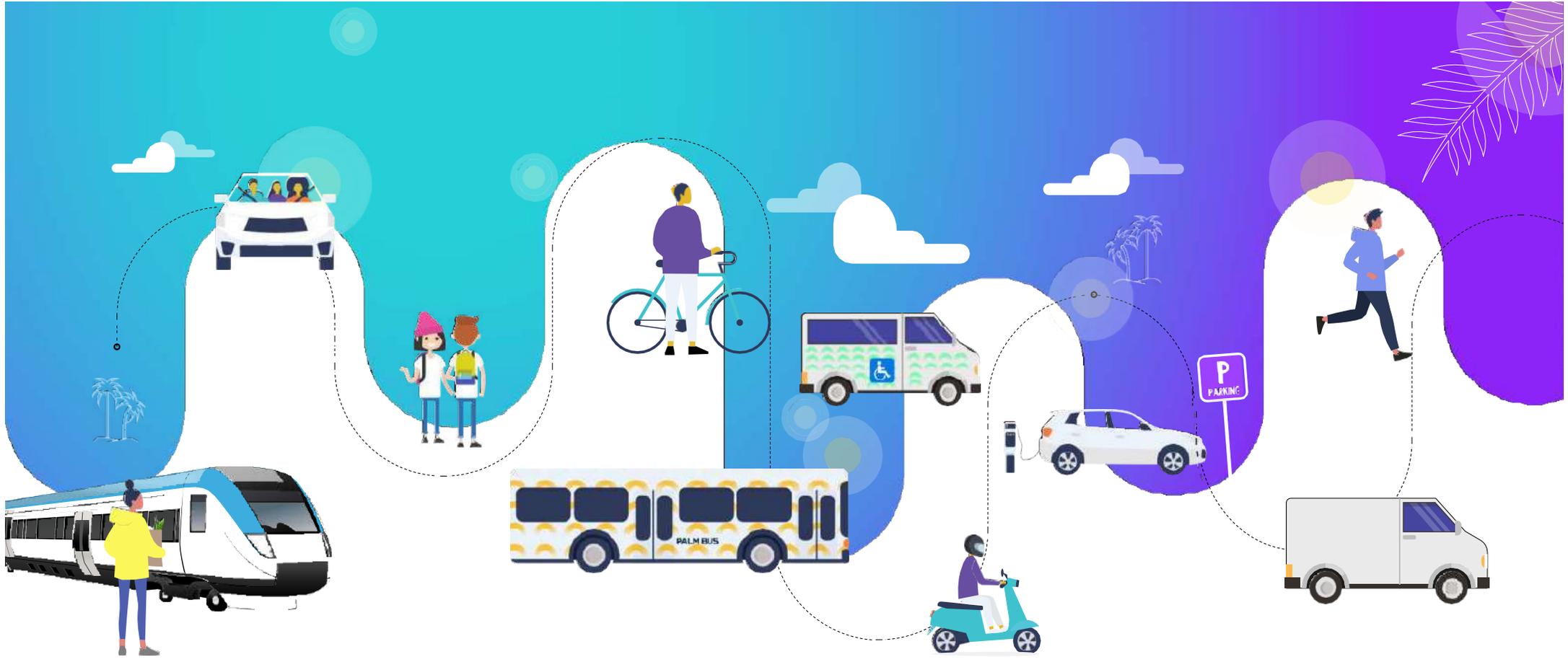
Mandelieu	Mougins
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Consulter les habitants en amont des projets</b></li></ul>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Prévoir un parc à vélo extérieur par nouvel immeuble, 2 places de parking par nouveau logement et des emplacements réservés pour les cheminements piétons et cyclables</b></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Adapter les voies de circulation à la réalité du trafic généré par de nouveaux projets</b></li><li>• <b>Mesurer systématiquement le rapport coût / bénéfice de toute opération</b></li></ul>

## Vos questions sur les actions identifiées lors des ateliers et les actions déjà engagées

- Sollicitez la prise de parole
- Attendez votre tour
- Présentez-vous
- Limitez la durée de votre intervention



15 min



# LES GRANDS AXES DU PLAN DE MOBILITÉ

# LES 3 AXES ENVISAGÉS POUR LE PDM

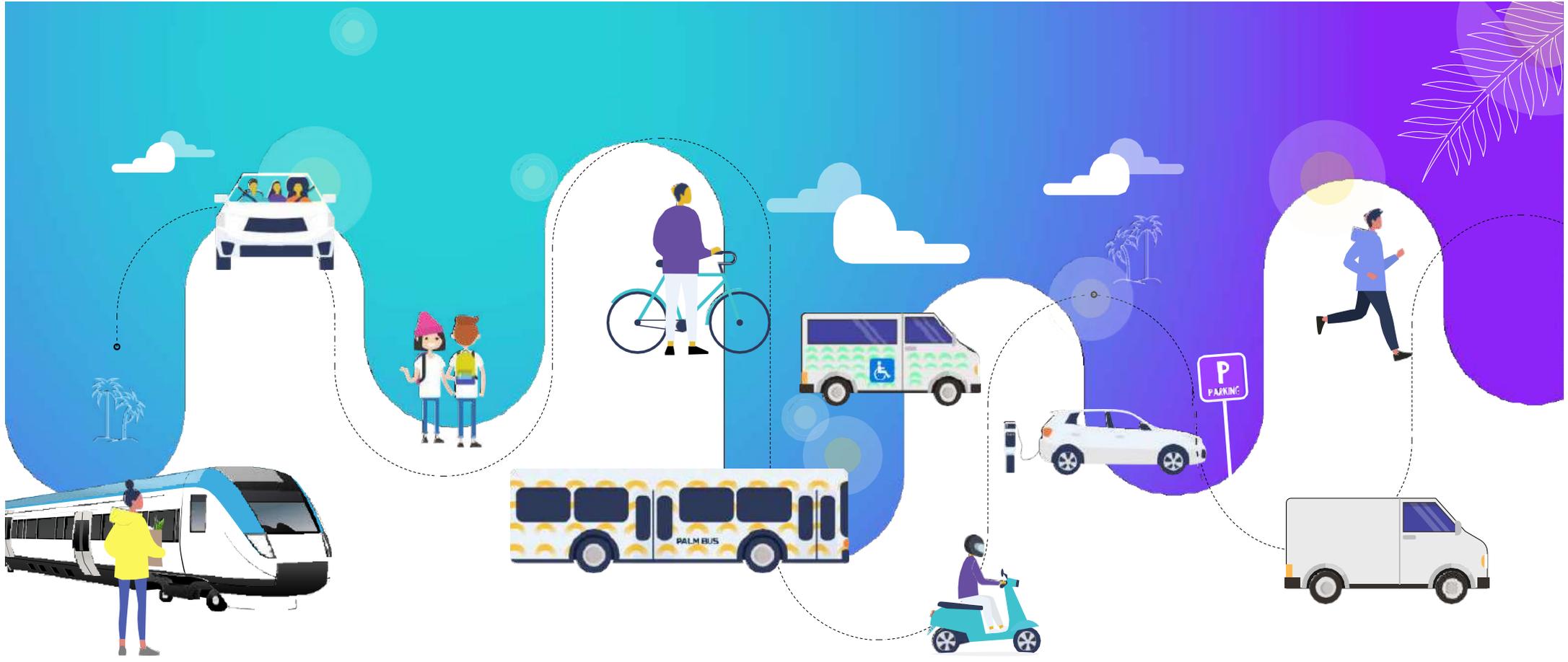


## Vos questions sur les axes du Plan de Mobilité

- Sollicitez la prise de parole
- Attendez votre tour
- Présentez-vous
- Limitez la durée de votre intervention



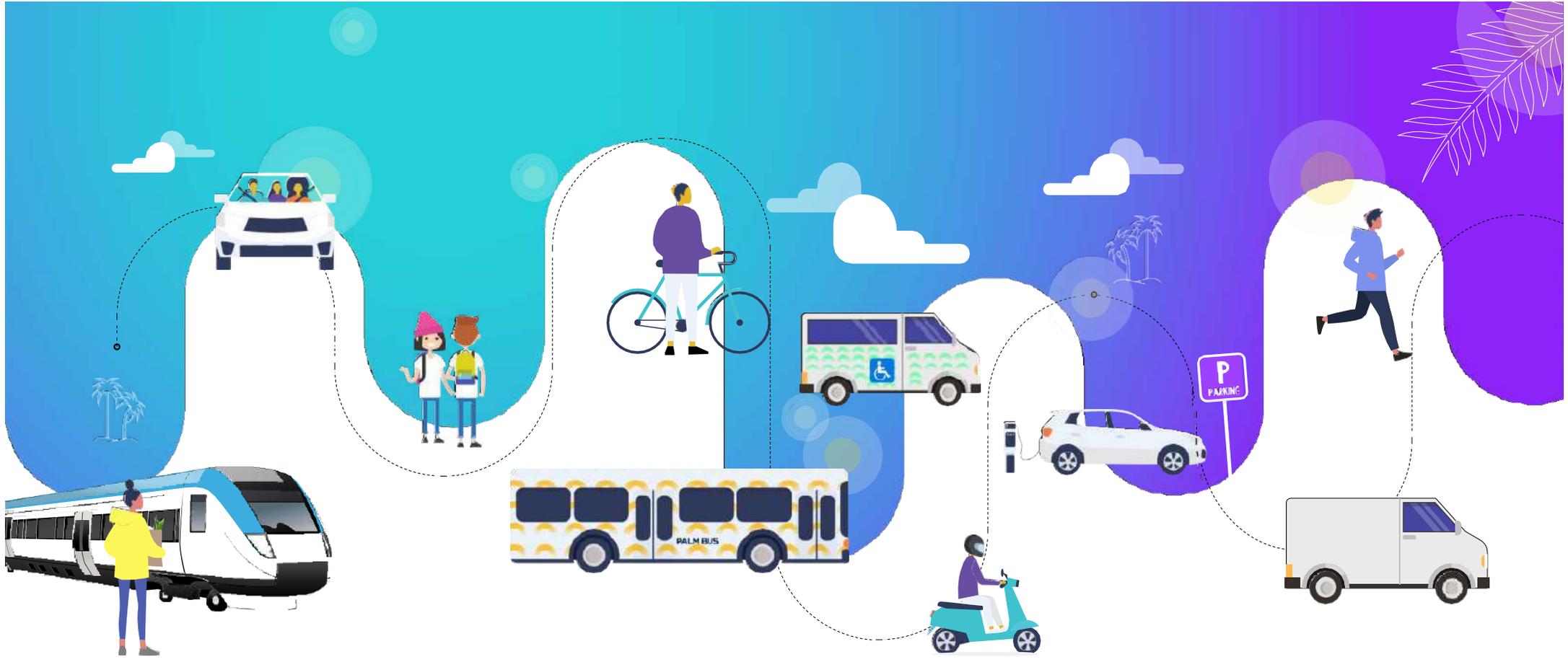
10 min



# LES SUITES DU PLAN DE MOBILITÉ

# LES SUITES DU PLAN DE MOBILITÉ

- **Validation des axes du PDM – Copil**
  - Conseil des Maires – Juin / Juillet
- **Validation du détail du plan d'actions**
  - Juillet 2021 à Février 2022
- **Approbation du PDM**
  - Mars 2022



MERCI POUR VOTRE ATTENTION



# PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

Réunion publique –  
Restitution de la concertation sur  
les mobilités au sein des communes  
de la CACPL

Note de Synthèse

16 juin 2021



CANNES  
PAYS DE  
LÉRINS

# SOMMAIRE

1	DEROULEMENT DE LA REUNION PUBLIQUE .....	3
2	SYNTHESE DES ECHANGES.....	3
3	LES SUITES DE LA REUNION PUBLIQUE .....	7
4	ANNEXES .....	8
	LISTE DES PARTICIPANTS.....	8

## 1 Déroulement de la réunion publique

---

La réunion publique de partage des résultats et enseignements de la concertation sur le Plan de Mobilité s'est déroulée le 3 juin 2021, de 18h à 20h, en distanciel.

20 personnes (hors équipe CACPL, Ingerop et Nicaya Conseil) ont participé à cette réunion publique.

Monsieur Richard Galy, vice-président de la communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins, a remercié les participants d'avoir contribué à cette démarche de concertation. Il a partagé les résultats positifs du travail ascendant mené sur chaque commune et dont les propositions convergent vers un souhait d'homogénéité des déplacements, notamment alternatifs à la voiture, à l'échelle de l'agglomération.

Après ce mot d'accueil, la réunion s'est déroulée en 5 temps :

- Cadre réglementaire d'élaboration du plan de mobilité et diagnostic territorial ;
- Processus de concertation pour l'élaboration du PDM et participation ;
- Enseignements de la concertation :
  - Orientations identifiées par les participants pour améliorer les mobilités ;
  - Actions proposées par les participants sur chaque orientation et actions engagées ou projets à court terme de la CACPL ;
- Grands axes du futur Plan de Mobilité ;
- Suites de l'élaboration du Plan de Mobilité.

Le support de présentation de la réunion est joint à la présente synthèse.

## 2 Synthèse des échanges

---

Les participants ont posé des questions relatives à la **démarche d'élaboration du Plan de Mobilité**, notamment sur :

- Les dates de disponibilité de la nouvelle enquête mobilité :
  - L'enquête terrain, initialement prévue en septembre 2021, est reportée du fait du contexte sanitaire, soit au premier trimestre 2022, soit, en fonction de la situation, au mois de septembre 2022. La mise à disposition de résultats sera donc au maximum différée de 10 mois par rapport au calendrier initial, établi avant la Covid-19.
- L'intégration du Pays de Grasse dans le Plan de Mobilité.
  - Le Plan de déplacements du Pays de Grasse a été approuvé en 2020. Dans le cadre du PDM de l'agglomération Cannes Pays de Lérins, le Pays

de Grasse est un partenaire avec lequel des échanges ont lieu afin que les orientations et actions engagées soient réalisées dans le respect du SCOT en vigueur.

- La prise en compte des attentes des touristes à moyen et court terme
  - Le réseau PalmBus réalise des enquêtes origines-destinations permettant de connaître les profils et pratiques des usagers (motifs de déplacement, type de résidence sur place, ...) et, à ce titre, des touristes sont également interrogés.
  - Les acteurs institutionnels du tourisme ont également été concertés durant la phase de diagnostic.
- L'objectif de part modale du vélo dans le Plan de Mobilité :
  - Les objectifs d'évolution des parts modales de chaque mode viseront a *minima* à passer sous la barre des 50% de déplacements en véhicules particuliers.
  - Concernant l'évolution de la part du vélo, un échange aura lieu avec les représentants des collectivités afin de déterminer quel sera l'objectif visé notamment par rapport à l'objectif national de 9%.

Les participants ont posé des questions relatives à **la démarche de concertation**, notamment sur :

- L'absence de la commune du Cannet, alors même qu'elle met en place des actions en lien avec les mobilités, comme un nouveau Plan Vélo.
- L'opportunité d'une information plus importante de la démarche sur Mandelieu, notamment via le bulletin municipal.
  - La démarche de concertation a été, notamment au démarrage, relayée sur le site internet et dans le bulletin municipal de Mandelieu.

Les participants ont posé des questions relatives au **système de location de Vélo à assistance électrique (VAE)**, notamment sur :

- Les raisons de l'inaboutissement des consultations (Appels d'offres, MAPA) vers des opérateurs économiques privés :
  - La Loi d'orientation des mobilités (LOM) a confirmé la compétence de l'agglomération en matière de politique vélo. De ce fait, certaines consultations communales n'ont pas abouti.
  - L'agglomération réalise actuellement un benchmark concernant les systèmes de location de VAE.

- Le retour d'expérience sur les 50 VAE proposés en location à Cannes et le partage des pratiques avec Grasse qui dispose également d'une telle offre de location :
  - Un travail régulier est mené avec les services de Grasse qui ont été consultés avant la mise en service du système de VAE « Palm Vélo »
  - Le service des 50 VAE « Palm Vélo » a été lancé fin septembre 2020, avant la seconde période de confinement. Il est donc encore trop tôt pour disposer de retours d'expérience fiables.

Les participants ont posé des questions relatives à **l'offre et aux services de transports en commun**, notamment sur :

- L'adaptation de l'offre en transports en commun (flux, horaires) sur Bastide Rouge, lieu de forte fréquentation (cinémas, soirées sportives, ...), pour faciliter les déplacements des personnes en provenance des différentes communes.
  - Le complexe Bastide Rouge est déjà desservi par la ligne Palm Express A, ainsi que par la ligne 1 du réseau « Palm Bus », et pour les soirées par les services « Palm Night » n1 et n20.
  - A terme, l'offre pourra être renforcée si le besoin est avéré.
- L'amélioration de l'information « voyageur à quai »
  - Des écrans LED plus performants et résistants aux intempéries sont actuellement mis en place. Une demande a également été faite auprès de la Ville de Cannes pour intégrer dans son marché la mise en œuvre de ce même type d'écran à l'intérieur des abris-bus.
  - L'application PalmBus transmet également en temps réel l'information diffusée sur les panneaux.
  - Des échanges sont en cours avec la SNCF concernant un panneau défectueux en gare de Cannes.
- L'existence d'un premier bilan relatif à l'augmentation de la fréquentation, en lien avec la mise en œuvre de bus articulés.
  - Il y a actuellement des retours clients positifs sur la qualité du service (plus de fauteuils, personnes moins serrées, ...) mais pas de bilan en termes quantitatifs, en lien avec le type de bus mis en place.
- La diffusion d'une information bilingue dans les bus lors de grands événements.
  - Ce projet est en cours, une information bilingue, diffusée à l'intérieur des véhicules, sera disponible courant juin.

Les participants ont **proposé des actions complémentaires ou demandé des précisions sur les propositions d'actions issues des ateliers de concertation**, avec notamment :

- La création de pistes cyclables et piétonnes interconnectées et continues au sein et au-delà de l'agglomération.
- La sécurisation des traversées piétonnes sur la Croisette et les boulevards Maréchal Juin et Carnot, avec la mise en œuvre de feux à décompte.
- L'augmentation de la fréquence de la ligne 22 en tant que service parallèle à la Palm Impérial (ligne 8) en période estivale.
  - La ligne 22, redessinée en 2016 et offrant un fort potentiel, est renforcée notamment en été. Cette ligne a vocation à évoluer dans la limite des arbitrages budgétaires.
- La vente d'une carte support « Pass Azur » à l'Agence de la Mobilité de Cannes
  - Le pass SUDAZUR est en vente à l'agence de la mobilité de Cannes et dans les agences commerciales à Mandelieu et au Cannet.
- L'équipement en valideurs de quai afin d'accélérer les montées des passagers et réduire les temps d'arrêt en station.
  - Le choix a été fait de privilégier un système de paiement par carte bleue dans les véhicules pour accélérer la prise en charge des passagers plutôt que les valideurs de quai, plus onéreux.
- La possibilité de prévoir des emplacements de stationnements de camionnettes sur des routes piétonnes très larges avec peu de commerces et la mise à disposition de diables de transports.
- L'installation de gouttières dans les escaliers pour réduire l'engorgement dans les ascenseurs de la gare de Cannes Centre et ainsi améliorer l'intermodalité vélo/train.
- L'encouragement des communes par l'Agglomération à souscrire aux appels à projets lancés par le gouvernement (exemple : Plan Vélo national, programme « A Vélo », ...), véritables opportunités pour participer à la réalisation du PDM.
- La mise à disposition gratuite de petits caddies à roulettes avec consigne par la régie Cannes Parking
  - Cette proposition sera transmise à la régie Cannes Parking.
- La mise en place de voituriers par Cannes Parking aux carrefours stratégiques pour orienter les conducteurs aux endroits disponibles pour se garer, et ainsi réduire les files d'attente et les pertes de temps associées.
  - L'objet du Plan de Mobilité est de favoriser les transports en modes doux pour remplacer les déplacements en voitures en centre-ville.
- La mise en place de plages horaires hors heures de pointes pour les flux nécessitant des arrêts fréquents (livraisons, ramassage des ordures, ...)

- Le développement de services à proximité des écoles pour réduire le nombre de véhicules : seconde rotation de navettes (plus tôt le matin et plus tard le soir), limitation du passage de véhicules, création de zones à faible émission
- Le remplacement de la gratuité du stationnement par un système d'abonnement.

Des participants ont proposé des actions déjà identifiées à l'occasion des ateliers de concertation, telles que :

- La mise en place d'une signalétique et d'arceaux à vélos à proximité des lieux de vie et d'activités
- Le développement de parkings relais et gares de covoiturage et de bus pour limiter les traversées de communes (entrée de Pénétrante à Grasse, Valbonne sorties d'autoroute, ...)
- La création de zones de stationnements pour les vélos, notamment à Théoule

### 3 Les suites de la réunion publique

---

- La présente synthèse est adressée aux participants mi-juin 2021.
- Un Conseil des Maires se tiendra entre juin et juillet 2021 pour valider les axes du Plan de Mobilité.
- L'élaboration du plan d'actions et sa validation auront lieu de juillet 2021 à février 2022.
- Le Plan de Mobilité a vocation à être approuvé en mars 2022.

## 4 Annexes

---

### Liste des participants

- Mireille BOISSAUD
  - Jean-Jacques BREGEAUT
  - Benjamin CHANEL
  - Sylviane COHEN
  - Xavier COROMINES
  - Catherine COUREL
  - Sylvie CUTURIC
  - Alexandre DUSFOUR
  - Patrick FLAMENT
  - Jenny HA
  - Jean-Marie HERLORY
  - Bernard HEUSE
  - Martine JAMET
  - Annie et Éric LECERF
  - Anne-Marie LECOURT
  - Jean-Pierre LORGNET
  - Florent MOREL
  - Anne PEDERSEN
  - Pierre SERVETTAZ
  - Clément YVINEC
- Pour l'Agglomération Cannes Pays de Lérins
- Richard GALY
  - Frédéric MARANDON
  - Fanny BUTRUILLE
  - Roger BARRESI
  - Hélène ROY
- Pour Nicaya Conseil :
- Laurence GONTARD
  - Elise RIBARDIERE
- Pour INGEROP :
- Lauriane BEAUVISAGE
  - Nathalie PERIGAULT