



Ville de Cannes

MONSIEUR DAVID LISNARD
PRESIDENT DE LA COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION CANNES PAYS
DE LERINS
CS 5004406414 CANNES

OBJET : **APPROBATION PROJET PLAN DE MOBILITE 2032**
PRESENTE PAR LA C.A.C.P.L.

REF. : DGA7/LOGISTIQUE URBAINE - 22011965DS (LRAR)

DOSSIER SUIVI PAR : SNEEL-CGAUTER-DELORME

VOS REF : M. MARANDON – DOSSIER PLAN DE MOBILITE POUR AVIS

Cannes, le 4 novembre 2022

Monsieur le Président,

Vous avez sollicité l'avis de la Ville de Cannes, au titre des personnes publiques associées sur le Plan de Mobilité (PDM) 2032 arrêté en Conseil Communautaire le 30 juin dernier et je vous en remercie.

Au préalable, je tiens à souligner la qualité de la concertation menée par les services intercommunaux. En effet, nous avons étudié avec le plus grand intérêt le plan d'actions élaboré dans le cadre du PDM.

Aussi, nous avons le plaisir de vous informer que la Ville de Cannes émet un avis favorable sur le Plan de Mobilité 2032.

En effet, votre plan d'actions ambitieux s'articule autour de trois axes mettant en exergue : l'attractivité du territoire, la qualité de vie des quartiers et des infrastructures, et enfin les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable. Ces trois notions sont essentielles pour la commune de Cannes qui travaille, au quotidien, sur ces mêmes thèmes.

Dans cette optique, nous souhaitons vivement travailler à vos côtés sur ce Plan de Mobilité et ainsi apporter notre coopération.

S'agissant de l'axe 1 portant sur l'attractivité du territoire,

La commune de Cannes soutient votre volonté :

- d'améliorer le réseau de transport en commun notamment l'axe Cannes/Grasse ;
- d'intégrer Palm Express dans les projets urbains ;
- et de progresser en compétitivité avec le réseau ferré.

TOUTES LES REPONSES
DOIVENT ETRE ADRESSEES A :

Monsieur le Maire
Mairie de Cannes
CS 30140
06414 Cannes CEDEX
Tél. : +33 (0)4 97 06 40 00
Mél. : mairie@ville-cannes.fr

Conformément à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés et au règlement européen n° 2016/679/UE du 27 avril 2016, vous bénéficiez d'un droit d'accès, de rectification, de limitation, d'effacement et de la portabilité des informations qui vous concernent. Que vous puissiez exercer en vous adressant à mairie@ville-cannes.fr. Pour plus d'information sur la protection des données personnelles, vous pouvez vous rendre sur la page www.cannes.com/rgpd

Ces différents points sont déterminants pour la mobilité des administrés sur le territoire communal et intercommunal.

Cannes dispose d'une offre de transports en commun urbains et interurbains complète : Palm Bus possède 19 lignes de bus dont deux lignes « bus à haut niveau de service » (BHNS) et un Midnight Bus qui fonctionne jusqu'à 3h00 du matin en haute saison. Un Handibus est à la disposition des personnes handicapées puis, les navettes City Palm et Presqu'île-Montfleury desservent le centre-ville.

Concernant l'axe 2 portant sur la qualité de vie des quartiers et des infrastructures,

La commune de Cannes a toujours le souci d'améliorer la qualité de vie de ses administrés :

- par la construction d'un maillage d'itinéraires cyclables ;
- par la régulation et la réglementation du stationnement en faveur de l'accessibilité du territoire ; (une étude sur la réglementation des livraisons est actuellement en cours) ;
- et la rationalisation de l'offre de stationnement en centralité en lien avec la diversification des modes, en libérant de l'espace sur la voirie dans les secteurs à enjeux et afin de sécuriser les modes actifs.

Cannes participe notamment à l'émergence des modes doux :

- 21 km de pistes cyclables entre Cannes et les villes périphériques ;
- aménagement de zones piétonnes ;
- deux pôles de transport urbain au niveau de la gare SNCF et à la gare routière ;
- 2 363 places de parkings à Cannes et 6 500 places de parkings couverts ;
- et deux sites de co-voiturage spécifiques à la région.

Aussi, la commune s'engage à optimiser les modalités de livraisons du dernier kilomètre par la mise en place d'espace logistique de proximité (ELP).

L'axe 3, quant à lui, porte sur les nouvelles technologies et sur une mobilité plus durable,

La commune de Cannes porte un intérêt particulier aux nouvelles technologies et les promeut sur son territoire avec un projet de mandat de « smart city ». En effet, elle travaille sur des expérimentations de nouvelles solutions de stationnement intelligent (un essai avec des capteurs et expérimentation, depuis peu, une caméra embarquant l'intelligence artificielle).

En ce qui concerne la logistique urbaine, il est nécessaire de coopérer activement sur le sujet, et notamment sur l'importance, d'avoir, à terme, un espace de logistique urbaine en commun pour toutes les communes de l'agglomération.

Quant à la mobilité durable, la commune de Cannes y est particulièrement favorable : elle met actuellement en œuvre une charte des autocaristes en réduisant l'accès aux véhicules 4 et de norme inférieure afin d'arriver à la suppression progressive des véhicules Euro 5 remplacés par des véhicules propres.

En outre, la commune de Cannes élabore une charte locale d'engagements en matière de logistique urbaine durable.

La direction municipale de la Logistique Urbaine reste à votre entière disposition pour tout complément d'information, et, si nécessaire, pour participer à des réunions plus techniques sur des sujets précis.

Dans l'attente de la poursuite de notre collaboration,

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma parfaite considération.



Le Conseiller municipal subdélégué,
Eric CATANESE



**Pays
de
Grasse**

communauté
d'agglomération



Pilote	Copies pour information
AB	Dos
Copies Services associés	CAB
☐	
☐	
☐	
☐	
☐	
☐	

Monsieur David LISNARD
Président de la Communauté
d'agglomération
Cannes-Pays de Lérins
CS 50054
06414 CANNES Cédex

Fait le 12/10/2022
 A Grasse,

Référence dossier :

Réf. : JV/NC/RF/ND 2022-22797

Objet : Avis sur le Plan de Mobilité de la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins arrêté le 30 juin 2022

Monsieur le Président,

David,

Par courrier recommandé en date du 18 juillet 2022, reçu dans nos services le 05 août 2022, vous sollicitez la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse afin de formuler un avis sur le projet de Plan de Mobilité arrêté par délibération de votre Conseil Communautaire le 30 juin 2022.

Avant toute chose, je tiens à souligner la qualité de la concertation qui a été menée par les services intercommunaux et qui a permis à la Communauté d'agglomération de participer aux réflexions et de se tenir au fait des arbitrages. Nous avons ainsi le plaisir de vous informer que la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse émet un avis favorable sur le Plan de Mobilité.

En effet, votre Plan de Mobilité est bien organisé : le diagnostic permet de distinguer les enjeux et les problématiques. Il met en exergue les flux entre nos deux territoires et démontre ainsi la nécessité de collaborer activement sur des actions communes et concrètes à mettre en œuvre. Le plan d'actions qui en découle est consistant, précis et les propositions sont intéressantes et fonctionnelles.

Concernant le plan d'actions, les 3 axes permettent clairement d'identifier la construction du document basé sur l'attractivité du territoire, la qualité de vie des quartiers et la durabilité des déplacements. Plus précisément, dans l'action A de l'axe 1 « une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire », nous rejoignons votre volonté de travailler sur le travail collaboratif entre nos territoires sur l'élaboration d'un schéma d'accessibilité coordonné et le renforcement des pôles existants sur l'axe Cannes-Grasse. S'agissant des actions D1 et D2 relatives au Palm Express, il serait intéressant de préciser la nécessité de travailler sur une véritable connexion sous la forme d'un pôle d'échange au niveau de Mouans-Sartoux en lien avec le projet de Bus Express qui ira jusqu'au Pôle Intermodal de Grasse (Grasse SNCF). Ce transport en commun en site propre liera définitivement nos territoires et permettra aux usagers une vraie liaison de qualité et une desserte fine entre Grasse et Cannes.

L'axe 2 « une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers » met en évidence l'importance des modes actifs et de la chaîne logistique sur le quotidien des habitants et des commerçants. La Communauté d'agglomération du Pays de Grasse soutient également votre volonté d'élargir à l'ensemble des territoires de l'Ouest des Alpes-Maritimes la réflexion relative aux réseaux et aux continuités des cheminements piétons.

L'axe 3 « un territoire connecté et décarboné : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable » permet d'avoir une vraie vision à long terme sur les objectifs de votre territoire en matière d'écomobilité, de mobilité décarbonée, de changement de comportement et d'une logistique urbaine moins impactante. De façon plus spécifique, nous soutenons votre expérimentation sur le covoiturage. A l'instar du schéma des aires de covoiturage, nous espérons que l'action sur le cofinancement du covoiturage s'effectuera prochainement à l'échelle du bassin de vie du Pôle Métropolitain Cap Azur. Concernant la logistique urbaine, nous attirons votre attention sur la nécessité de coopérer activement sur le sujet, et notamment sur l'importance d'avoir, à terme, un espace de logistique urbain en commun.

Enfin, à la lecture de votre répartition financière, je tiens à saluer votre volonté d'agir en faveur des mobilités actives, des transports en commun et de la transition énergétique avec le développement de l'hydrogène.

Le service Mobilités-Transports de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse reste à votre entière disposition pour tout complément d'information et si nécessaire pour participer à des réunions plus techniques sur des sujets précis.

Dans l'attente de la poursuite de notre collaboration, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Bien à toi

Le Président



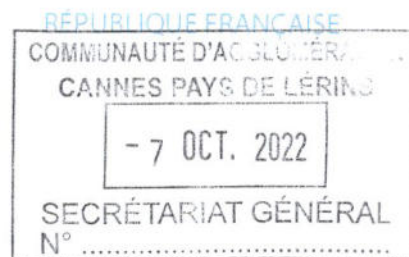
Jérôme VIAUD
Maire de Grasse

Vice-Président du Conseil Départemental
des Alpes-Maritimes

Chomel Rue.



Document administratif de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis. Le document est daté du 10/10/22 et porte sur le Plan de Mobilité. Il est signé par le DGS (Directeur Général des Services) et le C.A.S. (Comité d'Administration Supérieure). Le document est intitulé 'Plan de Mobilité' et est daté du 10/10/22.



Direction Générale Adjointe
Cadre de Vie
Direction adjointe Mobilité
Déplacements Transports
Service Déplacements
Affaire suivie par : Nina PIROCCHI

Tél: 04.89.87.71.47
E. Mail: n.pirocchi@agglo-casa.fr

Nos réf. : NP/CR
N° Départ : 3192

Sophia Antipolis, le 5 Octobre 2022

Monsieur Richard GALY
Vice Président de la Communauté d'Agglomération
Cannes Pays des Lérins
Délégué aux Transports, au Déploiement et
aux Travaux du Palm Express et à la Voirie
CS 044
06414 CANNES CEDEX

Objet : Elaboration du Plan de Mobilité (PDM) de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins.

Monsieur le Vice-Président,

Vous avez sollicité l'avis de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis sur le Plan de Mobilité de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins, arrêté le 30 juin 2022.

Nous avons étudié avec beaucoup d'intérêt le plan d'actions élaboré dans le cadre de votre PDM. Nous partageons les principes de mobilité durable basés sur une double approche avec, d'une part des actions sur les modes de déplacements collectifs et actifs avec de vraies ambitions d'augmentation de parts modales et d'autre part des actions sur les usages et le changement de comportements des citoyens pour faire évoluer leurs pratiques de mobilité.

Il s'agit d'un plan d'actions ambitieux et de qualité sur lequel nous souhaitons porter à votre connaissance certains points qui concernent directement la politique de mobilité du territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis et plus largement du Pôle Métropolitain Capazur.

En effet, le bassin de vie des habitants de nos agglomérations respectives dépasse largement les limites administratives qui sont les nôtres. C'est ce qui nous a conduits à mettre en place des actions communes dans le cadre du Pôle Métropolitain Cap Azur et que nous souhaitons pleinement poursuivre à vos côtés dans ce Plan de Mobilité.

Dans ce cadre, nous souhaitons apporter notre coopération sur les thématiques suivantes :

La coordination des offres de transport en commun

Nous prenons note du développement souhaité du réseau PalmBus et notamment le prolongement du BHNS vers Mouans Sartoux et l'intention d'amélioration de la liaison en bus entre Tournamy et la gare routière de Valbonne Sophia Antipolis, tout comme une liaison directe entre le centre-ville de Cannes et la Technopole Sophia Antipolis. En nous appuyant sur une tarification multimodale intégrée, la



combinaison de nos offres et de celle de la Région pourra apporter une réelle amélioration de la desserte inter territoires.

Le développement de la pratique des modes actifs

Nous prenons note sur le déploiement souhaité de stationnement vélo ainsi que le développement d'aménagements cyclables afin d'assurer la pratique cyclable à l'échelle du Pôle Métropolitain. Nous notons notamment, l'intention d'une liaison cyclable à créer en lien avec le projet du Village de Sophia. Des axes cyclables complémentaires pourraient être recherchés : au Nord en direction de Valbonne Village (liaison entre Mougins School et la route d'Antibes par la piste des Maures) et sur axe Ouest-Est depuis Cannes en direction de Vallauris, même si la déclivité des voies ne permet pas à ce stade, l'identification immédiate d'un axe préférentiel.

De plus et dans la perspective de développer une politique cyclable globale, nous notons vos actions sur les aspects serviciels avec notamment, la mise en place de services de location, également présente sur la CASA. Un travail commun pourrait être engagé à l'échelle du Pôle Métropolitain afin d'apporter une offre unique sur nos territoires et de garantir une continuité de service pour nos usagers.

Les actions menées pour une mobilité plus durable

- Celles accompagnant le changement de comportement

En lien avec les entreprises et les usagers, nous souhaitons travailler vers une coordination de nos services et de nos modes d'interventions, notamment concernant la mobilité des salariés de Sophia Antipolis résidant sur la CACPL. De même, pour la mobilité scolaire de nos collégiens et lycéens, notamment, nous sommes favorables à une collaboration commune à mettre en place dans le cadre Pôle Métropolitain Capazur.

- Celles favorisant une écomobilité.

En lien avec votre intention de travailler à l'échelle du Pôle métropolitain sur un Schéma d'aires de covoiturage, notamment : nous accueillons favorablement cette initiative, tout comme la réflexion à engager sur la réservation de voies à l'attention des covoitureurs (accès à la Technopole).

- Celles soutenant les nouvelles technologies et l'innovation

L'accès à l'information est un élément prioritaire pour une mobilité plus durable sur lequel nous souhaitons poursuivre nos efforts dans le cadre de Cap Azur afin de faire évoluer le compagnon de mobilité vers un Maas.

Enfin, la mobilité innovante, et notamment le recours à la mobilité autonome, constitue un sujet phare sur le territoire CASA, riche de ces précédentes expérimentations, qui pourra être mis à la disposition de la CACPL et plus largement dans une dynamique métropolitaine Capazur.

La Direction Mobilité Déplacements Transports de la CASA se tient à votre entière disposition pour travailler conjointement sur les différents sujets de mobilité et dans l'attente de la poursuite de notre collaboration, nous vous prions de croire, Monsieur le Vice-Président, en l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Thierry OCCELLI

Vice-Président Délégué à la Mobilité
et aux Transports

Estérel côte d'azur

AGGLOMÉRATION

► 703	Copies pour information
Copies Services associés	► CAB
► ☐	► DGS
► ☐	► ☐
► ☐	► ☐
► TRO 28/10	► ☐
► AR 26/10	► Avis plan Mobilité

26 OCT. 2022
SECRÉTARIAT GÉNÉRAL
N°

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

09M2970029W00001 00660

Communauté d'agglomération Cannes Pays Lérins
LISNARD David
CS 50044
Cannes Pays de Lérins Communauté d'agglomération
06414 CANNES CEDEX

N/REF: FM/PF/JS/N° 2022-2404

Merci de rappeler les références dans votre courrier réponse

Affaire suivie par : Direction Transports et Mobilité – Patricia FERRAIOLI

Tel - courriel : 04 83 09 80 63 – p.ferraioli@esterelcotedazur-agglo.fr

OBJET : Avis d'Estérel Côte d'Azur Agglomération sur le dossier de Plan de Mobilité de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins.

Monsieur le Président,

Le 5 août dernier, vous m'avez adressé le projet de Plan de Mobilité de la Communauté d'Agglomération de Cannes Pays de Lérins.

Conformément au respect des prescriptions de l'article L1214-15 du Code des Transports, en tant que Partenaire Public Associé, Estérel Côte d'Azur Agglomération a examiné avec attention les différents documents, notamment votre stratégie de mobilité et le plan d'actions pour les dix années à venir.

Ce document riche et complet confirme nos enjeux communs de mobilité. Il apparaît essentiel de les prendre en compte et de les mutualiser.

En témoignent les orientations de Cannes Pays de Lérins pour accompagner son territoire vers une mobilité décarbonée à l'horizon 2032. En effet, le contexte actuel incite nos administrés à délaisser leur voiture personnelle en faveur de modes de déplacements plus économiques et respectueux de l'environnement.

La qualité du travail présenté dans ce Plan de Mobilité n'appelle pas de remarques particulières de la part d'Estérel Côte d'Azur Agglomération. Un échange permanent existe entre nos territoires, notamment dans le cadre du déploiement des installations de raccordement de véhicules électriques et cette collaboration doit perdurer.

En corrélation avec le Plan de Déplacements Urbains d'Estérel Côte d'Azur, acté en décembre 2016, il nous appartient de travailler ensemble sur des continuités territoriales en renforçant les correspondances entre nos réseaux de transports en commun, nos espaces de covoiturage ou encore nos ports, par le biais de circuits quotidiens par navettes maritimes.

A ce titre, le service Transports et Mobilité prendra attache auprès de vos services prochainement, afin de concrétiser ces actions conjointes et essentielles au bon développement de nos territoires.

Je vous prie, Monsieur le Président, de croire à l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Arbès
du-lac
Le Président
Frédéric Masquelier
Frédéric MASQUELIER

Un destin en commun.

ESTÉREL CÔTE D'AZUR AGGLOMÉRATION

624, CHEMIN AURELIEN (ROND-POINT A. KARR) - CS 50 133 - 83707 SAINT-RAPHAËL CEDEX

TEL. : 04 94 19 31 00 - contact@esterelcotedazur-agglo.fr

esterelcotedazur-agglo.fr



09M2970029W0000120101



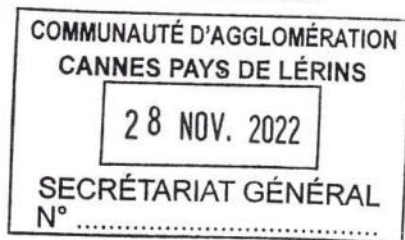
DÉPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES

DIRECTION GÉNÉRALE
DES SERVICES DÉPARTEMENTAUX

DIRECTION GÉNÉRALE ADJOINTE
POUR LES SERVICES TECHNIQUES

DIRECTION DES ROUTES ET DES INFRASTRUCTURES
DE TRANSPORT

SERVICE DE LA MOBILITÉ ET DES ÉTUDES GÉNÉRALES



Monsieur David LISNARD
Président de la Communauté
d'Agglomération Cannes Pays de Lérins
Maire de Cannes
Communauté d'Agglomération Cannes Pays
de Lérins
CS 50 044
06414 CANNES Cedex

Nice, le 23 NOV. 2022

Monsieur le Président,

Pour faire suite à votre demande, je vous prie de trouver, ci-joint, l'avis du Département sur le Plan de Mobilité (PDM) de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins arrêté le 30 juin 2022.

Le Département est associé à ce projet principalement en tant que partenaire technique et/ou financier de nombreuses actions et en tant que gestionnaire de la voirie départementale. Il conviendra d'associer les services techniques du Département aux études impactant la voirie départementale.

Par ailleurs le PDM est un outil à mettre en corrélation avec les Plans Locaux d'Urbanisme, afin d'intégrer en amont les réservations foncières nécessaires aux projets et de prévoir les dispositions de mise en œuvre dans le règlement comme par exemple, l'aménagement de parkings vélos avec borne de recharge électrique en rez-de-chaussée d'immeubles neufs ou en rénovation, qu'ils soient à vocation d'habitat ou d'activité.

Les services de la Direction des routes et infrastructures de transport restent à votre disposition pour tout complément d'information.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma parfaite considération.

Le Directeur des routes
et des infrastructures de transport

Patrick CARY

P.J. : un avis.

DGAST/DRIT/SMEG/MC/VR 145107
B.P. n°3007 - 06201 Nice cedex 3
Téléphone 04 89 04 27 23
Email : oguilbert@departement06.fr

nc 28/11/22

Pilote	Copies pour information
YOB	CAB
Copies Services associés	DGS
☐	☐
☐	☐
☐	☐
☐	☐
AB 28/11/22	AVIS PDM



DÉPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION CANNES PAYS DE LERINS

AVIS DU DEPARTEMENT

Novembre 2022

Le Plan De Mobilité de la CACPL, tel qu'arrêté le 30 juin 2022, appelle les remarques suivantes :

1. DIAGNOSTIC

Pages 31 à 32 – cartes 38 à 41 : elles mériteraient d'être agrandies afin d'en assurer la lisibilité.

Page 39 – paragraphe 5.1.1 - Présentation de l'outil et du périmètre des relevés de circulation : il serait intéressant de présenter la représentativité de la méthode Floating Mobile Data (FMD).

Page 82 – paragraphe 8.1.1 - Relief : il faudrait nuancer la 1^{ère} phrase car, avec l'usage exponentiel des Vélos à Assistance Electrique (VAE), le relief n'est plus un frein à la pratique cyclable sur le territoire.

Page 83 – paragraphe 8.2.1 : erreur de frappe, mettre Eurovélo 8 dans le texte : *« L'exception à cette situation est l'c8 où un jalonnement directionnel a été mis en place sur l'ensemble des sections réalisées. »*

Page 85 – paragraphe 8.2.2 Itinéraires et aménagements cyclables : il conviendrait de compléter la partie consacrée au schéma départemental cyclable avec :

Le Département a, par délibération du 17 décembre 2021, approuvé son plan vélo – horizon 2028, bénéficiant d'un budget de 62 M €. Ainsi, 5 à 6 millions d'€ par an seront consacrés à :

- **Développer prioritairement les projets modes actifs domicile – travail** qui sont une des actions importantes à la résorption des points noirs de circulation dans le département (Sophia Antipolis, Pays de Grasse, Cannes Pays de Lérins...), afin d'augmenter l'offre d'aménagements cyclables sécurisés et traiter les discontinuités en coordination avec les EPCI.
- **Favoriser la pratique cyclable par des aides départementales** : accompagner les communes désireuses de promouvoir le vélo sur leur territoire via des aménagements structurants et cohérents avec le Plan Vélo, en leur proposant une assistance technique et financière.
- **Mettre en valeur le réseau cyclable** : organiser la signalisation cyclable sur le territoire en tenant compte des orientations touristiques et utilitaires, assurer la cohérence de l'entretien des pistes cyclables en partenariat avec les acteurs locaux, communiquer sur la politique cyclable dans le cadre d'événements sportifs liés au cyclisme.

À terme, ce plan ambitieux doit ainsi permettre la mise en place :

- d'un réseau structurant principal de 278 km, continu, confortable, homogène et sécurisé permettant d'offrir une réelle alternative à la voiture pour les trajets du quotidien et de loisirs (itinéraires phares : La Littorale reliant Théoule-sur-Mer à Menton sur 72 km et en parallèle l'EuroVélo8 sur 98 km) ;
- d'un réseau de boucles et de grands itinéraires sportifs et touristiques pour un public local et saisonnier ;
- d'un réseau de 28 boucles dans les parcs naturels départementaux pour offrir des aménagements de loisirs en dehors de la circulation routière ;
- d'aménagements dans les collèges incitant les élèves à utiliser le vélo (stationnements et voies d'accès).

Le territoire de la CACPL est concerné par ce plan et notamment par l'EV8. Plusieurs sections de travaux sont en cours de réalisation (RD 192 à Mandelieu).

Page 91 – paragraphe 9.1.3 - Les mesures existantes sur le territoire : A modifier comme suit :

Le site « Otto et CO » a été fermé en 2018 en raison de son obsolescence.

« Covoiturage06 » est un site géré par une association et non par le CD06.

En 2017, c'est un appel à projets et non un appel d'offres qui a été lancé par le CD06 en partenariat avec la Région Sud, l'Ademe, la CASA, MNCA, la CARF et la CAPG pour tenter de répondre aux différents enjeux constatés sur le territoire. A l'issue, 3 sites ont été retenus pour favoriser le covoiturage dynamique: Boogi, Ridygo, Klaxit. Les partenaires de l'appel à projet covoiturage dynamique ont souhaité soutenir des projets portés par des entreprises, start up, associations ou auto-entrepreneurs qui s'engagent dans le déploiement de systèmes de mise en relation de covoitureurs potentiels (applications et sites internet) de façon dynamique (sur interface mobile et en temps réel). L'objectif était de « labelliser » des solutions de covoiturage, dès lors que l'application proposée répondait à un certain nombre de critères et permettait la mise en commun des offres de trajets sur une autre plateforme du lauréat ou encore l'intermodalité.

Afin de fédérer des usagers du covoiturage et ainsi atteindre ce seuil de personnes inscrites, l'ADEME porte une initiative qui vise sur Sophia à créer une communauté d'usagers covoitureurs. Un prix financier a permis aux 3 start-up de poursuivre leur développement. Durant cette année d'appel à projet, le nombre de leurs mises en relation a augmenté mais pas à la hauteur des attentes.

Page 91 – paragraphe 9.1.4 - Mise en place de parcs de covoiturage : Modifier le contenu comme suit :

Afin de développer un véritable réseau de parkings de covoiturage sur l'ensemble du territoire, en lien avec ses infrastructures de liaison primaires, le Département a réalisé un schéma d'aménagement d'aires de covoiturage, profitant des potentialités foncières, identifiées comme des emplacements stratégiques, en bordure des voies principales notamment à l'Ouest (parcs départementaux, délaissés routiers, parkings à valoriser, aménagements légers...).

En partenariat avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), la mise en œuvre de ce schéma vise à accompagner l'essor de cette pratique, grâce à la constitution d'un maillage d'aires de stationnement dédiées, sur l'ensemble du territoire.

- Objectif Green Deal : + 100 places/an sur 2020 – 2021 : Objectif tenu.
- Objectif plan mobilité horizon 2028 : + 400 places : coût prévisionnel de 2 M € / an.

Projets d'aires portés par les partenaires :

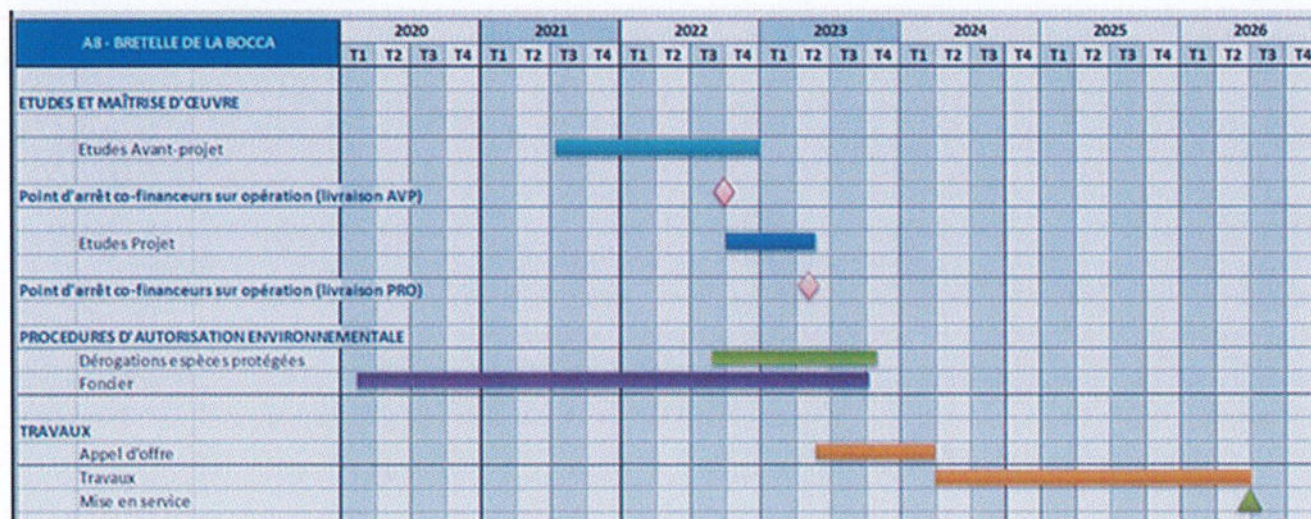
- Escota porte le développement d'aires de covoiturage. Trois aires sont envisagées dans le périmètre Escota. Des études sont en cours.
- Le département a lancé un appel à projet covoiturage portant sur l'aménagement d'aires avec la définition d'un schéma de covoiturage global. La création d'une aire au niveau de Breguières, en lien avec l'écoparc, est notamment envisagée.
- Sur le territoire de la Communauté de communes Est du Pays de Faïence des liens importants ont été identifiés avec l'ouest des Alpes-Maritimes et à ce titre 2 parcs de covoiturage sont identifiés.
- 100 places sont inaugurées chaque année dans le haut et moyen Pays.

Afin de favoriser plus nettement le covoiturage en accès à la technopole de Sophia Antipolis, le département envisage l'expérimentation d'une voie réservée au covoiturage sur le secteur de Sophia.

Supprimer le deuxième point et la dernière phrase relative à l'expérimentation d'une voie réservée covoiturage sur le secteur de Sophia. Pour information, le projet concerne une voie réservée sur A8 pour le Car à Haut Niveau de Service uniquement, dans le sens Villeneuve-Loubet Antibes, piloté par ESCOTA. Ce projet, dès lors qu'il aura fait l'objet d'une décision modificative de l'Etat, sera désormais suivi par la Région (et non plus le CD06). Pour les 100 places, il faudrait indiquer la source.

2. PLAN D'ACTIONS

Page 9 : Axe 1 – Action C – sous action C1 : Créer la bretelle des Tourrades vers l’A8 : il convient de mettre à jour le planning de l’opération (contacter ESCOTA) et de préciser que le coût correspond à une valeur en date de 2020. Pour info :



Page 24 : Axe 2 - Action A – sous action A2 : Réaliser un schéma directeur d'itinéraires cyclables

Compléter « Mutualiser les différents plans cyclables en cours ou réalisés sur les communes (Plan vélo Le Cannet, Maillage cyclable Mougins, Plan vélo Cannes) et le Département dans l'objectif de créer un plan global concerté plus cohérent à l'échelle du territoire... »

Page 25 : rectifier avec le nom de la RD 135 : « Le Département a notamment dans son plan vélo 2028 des projets sur Sophia avec le lien Mougins le Haut RD 135... »

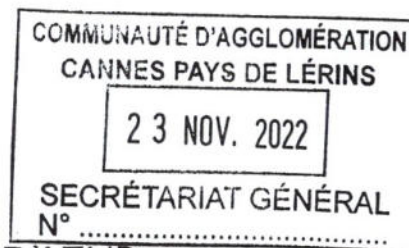
Page 34 : Axe 2 – Action C – sous action C1 : améliorer les perméabilités pour les modes actifs des infrastructures voies ferrées et autoroute : Compléter pour Mougins : améliorer la lisibilité de la passerelle piétonne existant entre les 2 aires de l'A8 des Bréguières et le confort des cheminements qui permettent des accès depuis les 2 chemins communaux et pourraient faciliter une pratique de covoiturage vers Nice / aéroport et Cannes / Mandelieu.

Page 51 – Axe 3 – Action A – sous action A2 : développer une politique de covoiturage : Compléter : « Inciter la réalisation d'un Schéma d'aires de covoiturage à l'échelle du Pôle Métropolitain et coordonner le développement d'aires de covoiturage de la CACPL avec les territoires voisins, le Département et les employeurs du territoire ».

Page 69 : préciser dans le budget où sont intégrées les actions liées au covoiturage : stationnement ? voiture ? et intégrer le Département dans les partenaires.

3. PLAN DE SYNTHESE (et résumé synthétique)

Page 2 : Rectifier : « *Autre enjeu environnemental, le bruit : 25 % de la population (42000 personnes) est exposée à des niveaux de bruits supérieurs à la limite réglementaire de 68 dB(A).* » Cette assertion n'est pas exacte. Les Cartes de Bruit Stratégiques établies par l'Etat s'appuient sur des modélisations, avec des données de trafic, vitesse... mais sans mesures acoustiques in situ. Il s'agit donc de dépassements potentiels de seuils, qui doivent être vérifiés par des mesures. Le CD rencontre ce cas pour la RD 6185, les riverains ressentent un bruit excessif mais les résultats des mesures dans les logements montrent des niveaux inférieurs aux seuils admissibles.



RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Le Président

Président délégué de Régions de France

Monsieur David LISNARD
Président de la Communauté
d'agglomération Cannes Pays
de Lérins
CS 50044
06414 CANNES Cedex

RM/DIGE-D22-02867

Marseille, le lundi 21 novembre 2022

Monsieur le Président,

Par votre courrier en date du 18 juillet 2022, vous avez bien voulu me transmettre le Plan de mobilité (PDM) de la Communauté d'agglomération Cannes-Pays de Lérins arrêté par le Conseil communautaire du 30 juin 2022. Je vous informe que j'ai émis un avis favorable avec réserves au PDM Cannes-Pays de Lérins en qualité de personne publique associée conformément à l'article L1214-15 du Code des transports.

Le PDM de Cannes-Pays de Lérins prend en compte les objectifs du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), il est compatible avec ses règles, c'est la raison pour laquelle j'ai émis un avis favorable.

Pour autant, La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur émet des réserves motivées par un report modal de la voiture vers les transports en communs et les modes doux inférieur à 15 % et un objectif de part modale cyclable inférieur aux objectifs régionaux et nationaux.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint l'avis détaillé tel qu'il a été approuvé en Commission permanente du 21 octobre dernier.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

NC 23/11/22.

Photo	Copies pour information
▶ T10B	▶ CAB
Copies Services associés	▶ BCS
▶ ☐	▶ ☐
▶ ☐	▶ ☐
▶ ☐	▶ ☐
▶ ☐	▶ ☐
▶ AB 23/11/22	▶ Avis lesene PDM

Renaud MUSELIER

P.J. : Avis régional relatif au projet de Plan de mobilité de Cannes-Pays de Lérins.

ORL 24/11/22.



Hôtel de Région
27, place Jules Guesde – 13481 Marseille cedex 20
Téléphone 04 91 57 50 57 – www.maregionsud.fr

Avis régional relatif au projet de Plan de Mobilité (PDM) de la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins

Préambule

La Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins a arrêté son projet de Plan de mobilité par délibération du Conseil communautaire du 30 juin 2022.

Par courrier du 18 juillet 2022 et reçu le 8 août 2022, le Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur a été saisi par la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins (CACPL) pour avis sur son plan de mobilité (PDM). La Région est invitée à le faire conformément à l'article *L1214-15 du Code des transports*. En tant que personne publique consultée, elle dispose d'un délai de 3 mois pour émettre un avis sur le projet de PDM.

Il est rappelé que selon l'article *L4251-3 du Code général des collectivités territoriales*, les plans de mobilité doivent prendre « en compte les objectifs du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) » et être « compatibles avec les règles générales du fascicule de ce schéma, pour celles de leurs dispositions auxquelles ces règles sont opposables ».

La Région se montre particulièrement attentive à ce que les enjeux du SRADDET, délibéré le 26 juin 2019 et approuvé par arrêté préfectoral du 15 octobre 2019, soient articulés avec les spécificités du territoire et se traduisent dans le projet de PDM en mesures ambitieuses. Le SRADDET propose une stratégie régionale pour l'aménagement durable du territoire à moyen et long terme (2030-2050). Il se décline en 68 objectifs et 52 règles.

Les enjeux du SRADDET sur la « Mobilité, transport et intermodalité » portent sur la connexion du territoire régional vers le national et l'international, sur les conditions de son accessibilité. Ils portent également sur l'amélioration des liaisons internes et la connexion aux territoires proches et, plus largement, à l'arc méditerranéen. Chef de file de l'intermodalité, la Région ambitionne d'organiser la mobilité et le transport de marchandises dans le cadre plus large de la transition environnementale et énergétique en favorisant la limitation de la consommation d'espace et la densification autour des axes de transports collectifs, en réduisant les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Le report modal est un levier d'atteinte de ces objectifs dans un territoire où le recours à la voiture individuelle reste encore massif.

L'analyse du projet de PDM a été réalisée à partir des ambitions du Conseil régional en matière de mobilité inscrites dans le SRADDET.

I. Synthèse de l'avis

La Région donne un avis favorable au Plan de mobilité (PDM) de la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins.

Celui-ci intègre les ambitions du SRADDET relatives à la mobilité et au transport de marchandises et de manière plus globale celles concernant la lutte contre le changement climatique, la non-consommation d'espaces naturels et agricoles. Le PDM est ainsi cohérent avec la Politique régionale déclinée dans le SRADDET. De même, il intègre les 11 objectifs du Code des transports relatifs aux PDM tels que décrit dans l'Article L 1214-2.

La Région émet cependant des réserves motivées par un report modal de la voiture vers les transports en communs et les modes doux inférieur à 15% et un objectif de part modale cyclable inférieur aux objectifs régionaux et nationaux.

La Région émet par ailleurs les remarques suivantes :

- Malgré la réalisation d'un diagnostic de qualité, une actualisation des données dans le cadre d'une nouvelle enquête mobilité (lancement prévu fin 2022) semble indispensable pour la crédibilité des objectifs quantitatifs et l'évaluation du PDM.
- Le schéma régional des véloroutes figurant au PDM devra être également être actualisé pour prendre en compte ses évolutions les plus récentes.
- Les actions à mener en synergie avec les territoires voisins et à l'échelle du pôle métropolitain pourraient être mises plus en avant dans le PDM pour en faciliter la perception, d'autant que des initiatives très positives sont déjà à l'oeuvre.
- La Région salue positivement que le PDM comporte une action relative à l'amélioration de la desserte et la compétitivité du réseau ferré pour réduire l'usage de la voiture (sous-action A2 de l'axe 1). L'amélioration attendue de l'offre ferroviaire de la Région (augmentation des niveaux de service, qualité) va être pleinement effective à l'horizon 2025 avec l'entrée en phase opérationnelle des nouveaux opérateurs choisis lors de l'ouverture à la concurrence. Ces nouveaux niveaux de services ferroviaires devront être accompagnés par un travail sur les services de transport urbain de la CACPL qui devront favoriser le rabattement sur l'offre ferroviaire. Concernant la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, le rôle de la CACPL, en tant que financeur du projet et membre de l'Établissement Public Local EPL LN PCA, est de donner un avis sur les grandes orientations du projet en adéquation avec les besoins et contraintes du territoire. La mise en service de la LN PCA étant prévue en 2035, les financements afférents ne sont pas intégrés dans le plan d'actions du PDM qui doit s'achever avant cette date.

Dans le cadre de cet avis, la Région ne se prononce pas ni ne s'engage sur aucun des cofinancements indiqués dans les fiches actions du PDM, ceux-ci seront examinés selon les processus habituels des différentes contractualisations financières.

II. Avis détaillé

Diagnostic et objectifs du PDM

Le Plan de mobilité (PDM) de Communauté d'agglomération Cannes-Pays de Lérins (5 communes, 158 000 habitants, mais plus de 1 700 000 visiteurs par an avec un pic estival) dresse un état des lieux qui fait ressortir un tableau caractérisé par :

- une part modale de la voiture individuelle importante,
- un réseau contraint et saturé aux heures de pointe, à l'origine de nuisances sonores et de pollution de l'air,
- une offre de stationnement importante, consommatrice d'espace public,
- une offre en transport collectif diversifiée, avec des aménagements récents augmentant l'attractivité du réseau, mais une part modale faible,
- une part modale piétonne importante, mais une pratique du vélo faible malgré une progression récente liée aux aménagements réalisés,
- des flux de marchandises conséquents provoquant une gêne pour les résidents,
- des initiatives engagées en matière de mobilités innovantes et partagées.

Pour fiabiliser cet état des lieux et pouvoir réaliser une évaluation des objectifs en 2032, une actualisation des données dans le cadre d'une nouvelle enquête mobilité (lancement prévu fin 2022) semble indispensable pour la crédibilité des objectifs quantitatifs et l'évaluation du PDM, la dernière grande enquête mobilité ayant été réalisée en 2009.

La stratégie du PDM souligne les défis à relever : faciliter les connexions avec les agglomérations voisines, favoriser la création de cheminements piétons et cyclables, continuer à développer et à adapter l'offre de transport en commun, poursuivre l'amélioration des infrastructures routières et gérer l'optimisation des stationnements.

Le PDM présente un ensemble d'actions assez complet, avec un important volet sur les transports en commun, l'amélioration de la cohérence urbanisme-transport, le développement des modes actifs, des propositions d'alternatives à l'autosolisme, une optimisation de la logistique, des actions de communication et sensibilisation. Les 45 actions sont organisées en trois axes/objectifs : une accessibilité performante, une mobilité courte pour tous, un territoire décarbonné et connecté.

Il est complété par des annexes : état initial de l'environnement, évaluation environnementale – comprenant le détail des impacts du PDM par fiche-action, accessibilité, bilan de concertation. La délibération de la Communauté d'agglomération du 30 juin 2022 arrêtant le projet de PDM prévoit des évaluations obligatoires du PDM en 2027 (mi-parcours) et 2032.

Le PDM se donne pour objectif, à l'horizon 2032, une réduction de la part modale de la voiture individuelle de 55% à 47% au profit d'un accroissement des transports collectifs de 2%, de la part modale piétonne de 2% et de la part modale cyclable de 4%, ce qui est conforme à l'esprit du SRADDET, mais en dessous de ses objectifs chiffrés, à savoir une réduction de la part

modale de la voiture individuelle de 15% et une part modale du vélo à 12,5% en 2030 (objectif 23 du SRADDET).

Le diagnostic (p .29) évoque le SRCAE de la Région (~~Grand~~)Sud adopté en 2013, mais il aurait pu citer le SRADDET. Le rapport d'évaluation environnementale établit l'articulation du PDM avec les objectifs du SRADDET, qui aurait pu être affinée avec certaines règles.

La mise en oeuvre du PDM nécessite pour la période 2022-2032 des investissements d'environ 316 millions d'euros – auxquels il faudra ajouter les investissements pour la LNPCA – dont il reste à préciser certaines modalités de financement. La Région ne se prononce dans le cadre de cet avis sur aucun des cofinancements indiqués dans les fiches actions du PDM, ceux-ci seront examinés selon les processus habituels.

Thématiques

1. Les enjeux énergétiques et environnementaux

Dans l'état initial de l'environnement, il est indiqué que tous les polluants atmosphériques ont connu une baisse d'émissions entre 2007 et 2016. Les graphiques montrent une baisse importante entre 2007 et 2012 qui ralentit les années suivantes. Ces émissions sont principalement issues du trafic routier.

Il est également indiqué, entre 2007 et 2016, une baisse de la consommation finale d'énergie de 3,3% sur le territoire de la CACPL, de 1,5% pour le secteur des transports. Les émissions de gaz à effet de serre ont diminué de l'ordre de 5,9% sur la même période.

Les objectifs du SRADDET sont bien supérieurs à cette tendance. Les enjeux pour le PDM ne sont pas chiffrés.

Pour rappel, l'objectif 12 du SRADDET demande de diminuer la consommation totale d'énergie primaire de 27% en 2030 par rapport à 2021. En matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques du secteur des transports, les objectifs du SRADDET (cf. Objectif 21 : « améliorer la qualité de l'air et préserver la santé de la population ») visent à l'horizon 2030 une baisse de -35 % par rapport à 2012 pour les émissions de GES dues au transport, -47 % pour les particules fines PM10 et -55% pour les PM2.5.

Il est important que les réflexions sur une Zone à faibles émissions sur le périmètre de la CACPL se fassent en lien avec la ZFE de Nice et sa possible évolution.

L'action A3 de l'axe 3 qui concernent les infrastructures de recharge électrique des véhicules légers (réseau Wiiz) indique que 46 bornes de recharge sont présentes aujourd'hui sur l'intercommunalité et prévoit d'en réaliser 60 de plus sur le territoire de la CACPL, soit une moyenne de 6 bornes/an seulement sur la durée du PDM ; l'objectif de 600 bornes concerne le Pôle métropolitain.

2. Les portes d'entrée du territoire

L'objectif 1 du SRADDET consiste à conforter la desserte des portes d'entrée du territoire régional avec une connexion forte aux réseaux de transports en commun.

Le plan d'action du PDM prévoit d'organiser l'accessibilité du territoire en créant des pôles d'échanges aux entrées du territoire. Le schéma d'accessibilité coordonné qu'il est prévu de créer doit intégrer tous les aspects de l'accessibilité (principalement routière, mais aussi ferroviaire, maritime et aérienne) et doit aboutir à un plan d'action à réaliser.

Si les ports sont clairement identifiés dans les schémas de l'axe 1 du PDM, en l'état actuel, le PDM ne comporte pas d'actions en lien avec les transports maritimes. On aurait pu imaginer que la CACPL puisse accompagner le développement de navettes maritimes, au moins de manière saisonnière, permettant ainsi de désengorger le trafic routier et diminuer l'usage de l'automobile. Le PDM comprend une action (C de l'axe 3) qui vise à « expérimenter l'innovation au service de l'adaptabilité estivale et événementielle pour que le territoire reste agréable en été » et qui pourrait inclure le transport en commun « bateau », les bateaux-taxis (encourager leur développement et l'utilisation de bateaux électriques).

Le sujet du transport en hélicoptère, absent du PDM, bien que marginal en terme de nombre de passagers, a des impacts importants en matière de rejets de CO2 et de nuisances sonores. Le territoire dispose de deux héliports/hélistations, à Cannes et sur l'aéroport de Cannes-Mandelieu. Le transport par hélicoptère est notamment utilisé pour assurer la liaison avec l'aéroport international de Nice, mais aussi avec Monaco et le Golfe de Saint-Tropez. Des actions permettant d'encadrer le développement de ces pratiques et usages pourraient être envisagées.

Le PDM devrait également interroger la part des jets privés (principal usage de l'aéroport de Cannes-Mandelieu) dans les mobilités du territoire, surtout au regard du développement de la LNPCA (voir point 5 sur les liaisons ferroviaires).

La question de la liaison entre le territoire de la CACPL et l'aéroport de Nice mériterait d'être approfondie.

3. Accessibilité et modes actifs : dessertes piétonnes et itinéraires cyclables

La politique de stationnement payant ou réglementé (et son contrôle effectif) est un des leviers pour réduire la place de l'automobile dans les déplacements. Rationnaliser l'offre de stationnement pour fluidifier les centres-villes (action E de l'axe 1) est donc particulièrement importante et est à mettre en lien avec l'action A de l'axe 2 qui vise à développer un réseau modes doux structuré, efficace et lisible. Dans les centres urbains, la politique de stationnement doit s'articuler étroitement avec celle d'aménagement de l'espace public et de la voirie afin de favoriser l'accessibilité et de donner toute leur place aux modes actifs.

L'action H de l'axe 1 « rendre le territoire accessible à tous » ne concerne que la mise en accessibilité des arrêts de bus et de la nouvelle flotte. Le lien devrait être fait (ici et pas

seulement sur l'annexe accessibilité) avec les actions de l'axe 2 A1 et B1 (pacifier l'espace public... pour sécuriser les modes doux) et toutes autres actions pour les PMR ; il importe aussi de travailler sur le confort de l'espace public piétonnier.

Les modes actifs passent par le développement du vélo et de la marche. La CACPL vise 5% de déplacement en vélo. La part modale escomptée est inférieure à celle du Plan National vélo de 12,5 % en 2030, reprise dans le SRADDET, et à l'objectif affiché de la loi d'orientation des mobilités (LOM) qui dans son titre IV « développer des mobilités plus propres et plus actives » évoque le triplement de la part du vélo dans les déplacements quotidiens, pour atteindre 9 % en 2024.

Le volet vélo du PDM propose néanmoins des champs d'actions très exhaustifs, identifie bien les leviers d'actions de l'écosystème vélo et présente un budget à la hauteur des objectifs. En revanche, même si l'ensemble des fiches identifie bien les porteurs de chaque action, il faudra absolument pour le déploiement d'axes cyclables sécurisés, condition sine qua non de l'augmentation des pratiques, un ensabliser/coordonnateur des aménagements cyclables car le découpage des compétences des maîtres d'ouvrages entre communes et Département (et la non compétence de l'EPCI en matière de voirie) a pour conséquence des programmations très étalées dans le temps. Un véritable réseau cyclable qui a une réelle place dans l'espace public, un réseau continu (bien sûr avec l'ensemble des autres actions proposées dans le PDM) est le préalable indispensable pour que les pratiques cyclables contribuent efficacement à certains des enjeux de mobilité de ce territoire.

En ce qui concerne le diagnostic sur la partie de la Méditerranée à vélo, il convient de préciser que le terme Eurovéloroute n'existe pas. Il est d'usage d'écrire EuroVelo (2 maj. et sans accent pour que cela soit compatible avec toutes les langues européennes). Le texte est à actualiser et revoir sur le niveau de pratique possible du fait de la mise en service d'un linéaire conséquent d'EV8 : la commune de Cannes, le CD06 ont aménagé ces dernières années de nombreuses sections de l'EV8, qui ne sont pas des parcours provisoires. La Région est destinataire tous les ans de l'avancement des travaux que les MOA lui transmettent. Pour l'EV8 sur le périmètre de la CACPL, des pistes et bandes cyclables sont mises en service sur 11 km, 2,7 km sont en travaux et livrés prochainement et 3,5 km sont à l'étude. Il conviendrait également d'indiquer dans le document de synthèse que l' EuroVelo 8 n'est pas un itinéraire seulement touristique. C'est une véloroute et vu son tracé dans la CACPL (secteurs urbains et péri-urbains) elle peut évidemment supporter des pratiques utilitaires.

La Carte du schéma régional des véloroutes intégrée dans le PDM date de 2015 ; la carte révisée 2019 est à intégrer.

Le schéma d'accessibilité coordonné (action A1 de l'axe 1) doit prévoir que les P+R et parkings d'entrée de ville, disposent de stationnements vélo sécurisés pour qu'un usager (plutôt résident pour un trajet domicile-travail, domicile-étude) externe à la ville de Cannes qui arrive en transport en commun, finisse son trajet en vélo pour les derniers kilomètres (cette solution est mise en œuvre à Chambéry pour aussi fluidifier le centre-ville).

Pour l'action B1 qui prévoit de travailler sur les horaires permettant l'intermodalité, l'intermodalité bus-vélo pourrait être mentionnée. Dans le diagnostic, la desserte de la

Technopôle de Sophia Antipolis est un enjeu majeur à résoudre. Le SCoT' Ouest le mentionne également. La ligne n° 630 doit être vue comme une opportunité de trajet Bus-vélo. Pour cela il faudrait proposer des stationnements vélo à la gare routière de Sophia, pour entamer ou finir le trajet domicile-travail en vélo, vu la dispersion des entreprises et l'offre de lignes de cars du réseau Envibus dont les horaires ne se combinent pas forcément avec la ligne 630.

Les parkings stratégiques mutualisés aux entrées du territoire (action E1) peuvent aussi prévoir des stationnements vélo sécurisés pour qu'un usager externe à la ville de Cannes qui arrive en transport en commun ou en véhicule individuel, finisse son trajet en vélo pour les derniers kilomètres (solution est mise en œuvre à Chambéry).

En ce qui concerne la réflexion sur le ratio de stationnement par nouveau logement créé dans les PLU (action E2), celle-ci doit intégrer les ratios de stationnements vélo dans les opérations privées mais également l'offre de stationnements vélo sécurisés dans l'espace public car de nombreux logements existants, collectifs le plus souvent, n'ont pas d'espaces dédiés. Des baux commerciaux inoccupés (acquis ou loués par les communes) sont également une solution mise en place ailleurs.

Pour la réalisation du schéma cyclable (action A2 de l'axe 2), les objectifs, la méthode, les indicateurs de suivi sont complets : il semble qu'a priori de nombreux itinéraires sont déjà identifiés comme devant être réalisés par le Département des Alpes Maritimes. La CACPL a un rôle majeur pour coordonner dans le temps l'aménagement, la continuité des axes cyclables (quel que soit le MOA), et pourrait pourquoi pas s'entendre avec le Département et les communes pour des délégations réciproques de MOA pour que des interruptions, des points durs ne perdurent pas. Un itinéraire est d'autant plus utilisé qu'il est continu. Vu le contexte du prix de l'énergie, la marge de progression qu'à la part modale vélo dans ce territoire, les aménagements seront d'autant plus utilisés qu'ils seront larges pour anticiper l'augmentation du nombre de pratiquants, et les itinéraires bien jalonnés. Le schéma cyclable pourra également se fixer cet objectif d'une offre lisible, sécurisée de la desserte des établissements scolaires à pied et en vélo vus les enjeux mentionnés dans le diagnostic.

Les propositions visant à déployer une offre de stationnement vélos (action A2) peuvent être complétées par une offre de stationnements vélo sécurisés dans l'espace public car de nombreux logements existants, collectifs le plus souvent, n'ont pas d'espaces dédiés. Des baux commerciaux inoccupés (acquis ou loués par les communes) sont également une solution mise en place ailleurs. Des solutions et une offre de stationnements vélos sécurisés conséquente ira de pair avec le taux d'équipement en VAE qui va croissant et dans le sens d'un éventuel abandon d'un véhicule motorisé (en cohérence avec les actions B3 et B4).

Sur la carte de synthèse des actions A et B figure un tracé bleu qui correspond à l'objectif « développer le cyclotourisme en appui sur l'EuroVelo 8) : les effets du cyclotourisme peuvent essaimer bien au-delà de l'itinéraire lui-même. L'ensemble des communes traversées peuvent bénéficier des retombées économiques dès lors que la promotion, les services adéquats sont mis en place.

Développer le vélo électrique, organiser des actions de promotion des modes actifs, améliorer les perméabilités pour les modes actifs, réaliser des campagnes de sensibilisation sont des actions complémentaires et indispensables pour que l'écosystème vélo fonctionne.

La priorisation des aménagements cyclables autour des établissements scolaires va de pair avec ces actions pédagogiques. Le schéma cyclable devra les intégrer d'autant plus que le diagnostic avait bien mentionné les trajets courts pour ces déplacements scolaires et la réelle opportunité de faire modifier les pratiques.

4. Les transports en commun

Le PDM propose un système de transport en commun performant avec le développement des réseaux existants.

A noter néanmoins que le chapitre sur l'état de la circulation dans le diagnostic ne fait pas ressortir d'enjeu véritable de saisonnalité ; et que le diagnostic mentionne trois lignes interurbaines et en fait figurer six dans le tableau joint. Les deux liaisons vers Grasse (lignes 600 et 610) ne concurrencent pas mais complètent par une desserte plus fine l'offre TER du réseau ZOU.

La stratégie tarifaire et l'interopérabilité pourraient être développées (objectif 38 du SRADDET).

En ce qui concerne l'action A5 de l'axe 3 visant à la mise en place de véhicules autonomes, les premiers retours d'expérience issus des expérimentations de navette autonome financées par la Région montre que le domaine de pertinence d'une telle navette n'est pas toujours évident à trouver. Les services de la Région (Mission Prospective, Direction des infrastructures et grands équipements) sont à la disposition des porteurs de projets s'ils souhaitent en savoir plus sur ces expérimentations.

5. Les infrastructures ferroviaires

En ce qui concerne les perspectives ferroviaires régionales mentionnées dans le diagnostic, la Région n'envisage pas le déplacement de la gare ferroviaire en raison même des justifications évoquées dans le diagnostic :

- localisation de la gare (à 1,5 km du centre-ville) et à 1,6 km de la gare de Mandelieu la Napoule (3 min en voiture). Le centre-ville de Théoule est à 7 min en voiture de la gare de Mandelieu la Napoule.
- contraintes techniques fortes pour la réalisation des travaux qui induirait un coût très élevé pour cette opération.
- fréquentation faible : en 2019, la gare était 125^{ème} gare en termes de fréquentation malgré une saisonnalité marquée (plus du double de fréquentation durant la saison estivale par rapport à la période novembre-avril). Entre 2016 et 2019 (avant la période covid), la fréquentation ne dépassait pas les 19 000 voyageurs/an.

La problématique de desserte du dernier kilomètre est très importante sur le secteur de Sophia-Antipolis. Même si la desserte ferroviaire était améliorée, il est nécessaire d'affiner la

desserte par la route en renforçant les transports en commun et la mise en place d'un réseau de pistes cyclables efficient et sécurisé.

Le plan d'action comporte l'amélioration de la desserte et la compétitivité du réseau ferré pour réduire l'usage de la voiture (sous-action A2 de l'axe 1).

La Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) a deux grands objectifs :

- Dans un premier temps, désaturer les noeuds ferroviaires de Marseille, Toulon, Nice et la Côte d'Azur pour répondre aux besoins de transports du quotidien des habitants des trois grandes aires métropolitaines régionales.
- Dans un second temps, améliorer les liaisons ferroviaires entre ces métropoles pour faciliter les déplacements au sein de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ouvrir la région aux autres régions françaises et européennes et contribuer à la construction de l'arc ferroviaire méditerranéen entre l'Espagne, la France et l'Italie. Il répond à un enjeu de continuité territoriale régionale

Le projet des phases 1 et 2 soumis à la concertation répond prioritairement aux besoins d'amélioration des déplacements du quotidien et à l'amélioration du fonctionnement des noeuds ferroviaires de Marseille, Toulon, Nice et de la Côte d'Azur. Ils concernent les trois départements des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes et les trois métropoles de Marseille, de Toulon, de Nice et de la Côte d'Azur.

L'ambition est d'améliorer la qualité du service, notamment par un accroissement de la capacité du système ferroviaire à absorber rapidement tous les aléas qui peuvent survenir et perturber le trafic (c'est la « robustesse »).

Il s'agit également d'améliorer l'offre de service, en augmentant la fréquence des TER et en systématisant les offres de trains reliant directement les secteurs situés de part et d'autre des métropoles (Vitrolles – Aubagne, Ouest Toulonnais – Carnoules, Cannes – Menton).

Ces deux phases offrent également une première amélioration de la desserte longue distance, en permettant des arrêts TGV à Nice Aéroport et en accélérant de 15 minutes les trains traversant Marseille.

Le rôle de la CACPL, en tant que financeur du projet, est de donner un avis sur les grandes orientations du projet en adéquation avec les besoins et contraintes du territoire.

6. Les Pôles d'échanges multimodaux (PEM)

Les PEM occupent une place centrale en matière de desserte multimodale, leur optimisation doit fluidifier l'intermodalité.

Les travaux du pôle multimodal de la gare de Cannes ont été terminés en 2016. A cette occasion les améliorations suivantes ont été réalisées :

- dégagement du parvis devant la gare ferroviaire et aménagement de la gare routière,
- réorganisation des dépose-minute sur la partie haute de la couverture ferroviaire,
- création de liaisons verticales,
- reprise de l'aménagement intérieur de la gare,
- mise en accessibilité PMR des quais et du passage souterrain actuel (ascenseurs),
- amélioration de l'insertion visuelle avec la création d'un escalier dans l'axe de l'Ave des Serbes,
- l'accessibilité nord du passage-piétons Mimont avec la création d'ascenseurs,

- création d'un abris 2 roues sécurisé (26 vélos et 19 motos, avec des casiers équipés de prises permettant la recharge des batteries des Vélos à Assistance Électrique).

La gare de Cannes est desservie par les TER et les TGV pour une fréquentation en 2019 de près de 4 millions de voyageurs ce qui en fait la quatrième gare la plus desservie de la Région.

Pour le pôle de la gare de Cannes La Bocca, les aménagements sont prévus dans le cadre de la phase 2 du projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. Les aménagements de la navette azurée sont prévus en phase 2 du projet LNPCA, à l'horizon 2035, et visent à permettre sur la ligne littorale entre Cannes et Menton la circulation de 8 à 9 trains par heure et par sens, dont 6 TER par heure et par sens.

Sur le secteur de Cannes, ces aménagements portent sur :

- la création d'une 4e voie en gare de Cannes Centre ;
- la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse par passage en terrier d'une voie de la ligne Marseille-Vintimille ;
- la création d'une gare TER à 4 voies à quai avec origine terminus sur le site de Cannes Marchandises au droit du bâtiment « SICASIL », ainsi que la reconfiguration des installations de remisage TER (la gare TGV est prévue en phase 3).

Le plan d'action prévoit de renforcer les pôles existants et créer des DIVAT notamment sur l'axe Cannes - Grasse (axe 1 sous-action B2). Les Disques de Valorisation des Axes de Transport sont des outils intéressants pour valoriser les quartiers de gare et ou gares routières qui composent le territoire. La règle LD2-OBJ40 du SRADET demande de définir et formuler des objectifs de rabattement en transports en commun et modes actifs vers les gares ou les PEM. Or le pilotage de ces projets par les communes limite les impacts sur la desserte en transport en commun étant donné que la compétence transport relève de l'EPCI. Il apparaît important pour favoriser l'intermodalité, que la Communauté d'agglomération ait un objectif de favoriser les Pôles d'Echanges Multimodaux qui sont des leviers essentiels pour favoriser les correspondances entre les modes de transports et ainsi augmenter le report modal de la voiture particulière vers les transports plus respectueux de l'environnement. Les DIVAT et les PEM sont des actions complémentaires intéressantes qu'il est pertinent de valoriser.

Les PEM sont au cœur de la cohérence et de l'articulation urbanisme/mobilité et les DIVAT y contribuent également, conformément à la règle LD2 - OBJ35 du SRADET « Privilégier l'intensification urbaine autour des dessertes en transports collectifs, gares et pôles d'échange (...). Il aurait été plus judicieux d'utiliser une zone isochrone (temps de parcours à pied) plutôt qu'une zone isométrique, notamment pour les zones à plus fortes contraintes d'accès et de relief. L'action G de l'axe 1 « axer le développement urbain de manière prioritaire autour des gares et du réseau structurant de TCSP » du PDM répond également à l'objectif 35 du SRADET, néanmoins l'action mérite d'être précisée dans ses modalités de mise en œuvre.

7. Les liaisons routières

Concernant les projets routiers, la Région soutient les aménagements contribuant aux priorités régionales et transversaux aux objectifs du SRADET : amélioration de la sécurité et de la qualité de vie, réduction des congestions chroniques, amélioration de la desserte des

territoires et des grands pôles économiques. La transformation d'avenues en boulevards urbains plus apaisés, avec des emprises pour les services de transport en commun et les aménagements cyclables ne peuvent qu'y contribuer.

Par contre, le risque de toute nouvelle infrastructure du type de l'échangeur des Tourrades, quand bien même sa motivation initiale vise la décongestion du réseau existant, est d'induire à terme une hausse du trafic et un retour de la congestion. Il serait préférable de développer les services et infrastructures de transport collectif pour installer des pratiques de transport plus vertueuses.

Les services de la Région s'intéressent particulièrement aux politiques de covoiturage mises en place (action A2 de l'axe 3). Il serait souhaitable d'agir dès à présent à la réalisation de réservations sur le PLU ainsi qu'à l'utilisation d'emplacements réservés. Les PLU doivent prévoir des réservations pour le covoiturage en utilisant les outils d'urbanisme opérationnel (emplacement réservé, OAP, STECAL...).

8. La logistique

Le PDM est congruent avec l'objectif 3 du SRADDET concernant l'amélioration de la performance de la chaîne logistique jusqu'au dernier kilomètre, en favorisant le report modal. Le diagnostic est très complet y compris sur la logistique urbaine. En ce qui concerne le plan d'action les propositions sont intéressantes et pertinentes au regard du diagnostic. Pour autant il semblerait nécessaire de rationaliser les actions dont beaucoup se recoupent voire se répètent en partie, ce qui permettrait de gagner en visibilité et d'optimiser les dépenses. Les coûts estimés mériteraient d'être objectivés.

Ainsi, l'action F de l'axe 1 vise à articuler les réglementations ; l'action G de l'axe 2 propose de hiérarchiser la voirie et les emplacements de livraison. A ce titre, la CACPL pourrait se rapprocher des services de la Région qui met à disposition des outils de numérisation des arrêtés pour en faciliter la diffusion, la simplification et l'exploitation (schéma normatif, cartographie). Une partie du travail semble avoir été menée dans le cadre du diagnostic et il serait intéressant de le valoriser (publication sur datasud). Ces deux actions se complètent avec des expérimentations portant sur les livraisons en horaires décalés et sur les capteurs des aires de livraison.

De même, l'action F de l'axe 1 prévoit de concerter pour fédérer et l'action G de l'axe 2 met en place des ateliers de logistique urbaine. Ces actions sont à mener au long court. L'organisation d'ateliers thématiques permet d'ancrer la collaboration à travers des expérimentations définies conjointement et un partage des retours d'expérience y compris sur le suivi des indicateurs. Dans ce contexte il serait intéressant d'identifier de possibles synergies avec les territoires voisins dont certains peuvent partager les mêmes problématiques que la CACPL.

L'objectif de consolidation et mutualisation des livraisons passe par l'identification d'espaces logistique de proximité (de la consigne jusqu'au petit centre de groupage-dégroupage urbain) adossé à la collaboration entre acteurs et à des outils/solutions (notamment numériques) et doit pouvoir se décliner aussi bien pour le e-commerce (e-marchands

classiques et commerçants locaux qui se digitalisent), les circuits courts, la reverse logistique, la logistique des artisans... A ce titre les indicateurs proposés doivent permettre d'évaluer les gains de la mutualisation-consolidation en termes de flux et de distances (les km parcourus sont-ils moins nombreux et les distances raccourcies ?), ce qui permettra d'estimer les émissions évitées et devra concourir à la réduction de la congestion. Les circuits courts peuvent parfois entraîner une atomisation et donc une multiplication des flux contreproductives.

L'axe portant sur la décarbonation et les solutions connectées / nouvelles technologies est celui qui cible le plus clairement quatre actions bien distinctes (innovations, capteurs, market place, flotte de véhicules partagés).

Dans le cadre de la démarche de zone à faibles émissions (axe 2 action F), le secteur du fret et de la logistique devra être intégré en amont et en concertation avec les parties prenantes (cela peut faire le lien avec les actions logistiques portant sur la concertation et/ou les ateliers thématiques).

Votre PDM, tel qu'arrêté le 30 juin dernier, constitue un document complet et clair. Le diagnostic met en avant les principaux enjeux et problématiques aujourd'hui identifiés à l'échelle de l'agglomération du Pays de Lérins et de ses territoires voisins. Il met particulièrement en exergue les flux entre les territoires du SCoT – CAPG et CACPL - et démontre ainsi la nécessité d'œuvrer à la mise en place d'actions communes et concrètes. Le plan d'actions proposé traduit clairement les engagements de votre Communauté d'agglomération en faveur des mobilités et décline, au travers de ses 3 grands axes et 45 actions, la politique que vous souhaitez porter.

Les orientations du SCoT'Ouest dans ce domaine sont bien identifiées et globalement bien retranscrites dans les documents de votre Plan de Mobilité arrêté.

Le diagnostic, en pages 29 et suivantes, fait référence au SCoT en tant que document cadre à prendre en compte. Les principaux éléments et informations déclinés dans le diagnostic, le PADD et le DOO du Schéma de Cohérence Territoriale y sont repris. La partie relative au diagnostic mériterait toutefois d'être actualisée. En effet, certaines mentions sont erronées ou inadaptées. A titre d'exemple :

- En page 29, il est fait référence au SCoT arrêté en septembre 2019 alors que le document est aujourd'hui approuvé ;
- En page 31, un paragraphe concerne la collecte des déchets à l'échelle de la CACPL ;
- En page 38, il est indiqué que le PDM de la CAPG est en cours d'approbation or le PDU est approuvé depuis 2018.

Concernant le plan d'actions, les 3 axes permettent clairement de comprendre la politique en faveur des mobilités que vous engagez ; politique basée sur l'attractivité du territoire, la qualité de vie et le développement d'une mobilité alternative et innovante.

Les actions proposées apparaissent, de manière générale, comme une déclinaison adaptée des orientations et objectifs du SCoT'Ouest. Nous saluons tout particulièrement votre volonté de conduire un travail collaboratif avec l'agglomération du Pays de Grasse ou à l'échelle plus large du Pôle Métropolitain. L'axe 1 « une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire », au travers l'élaboration d'un schéma d'accessibilité coordonné et le renforcement des pôles existants sur l'axe Cannes-Grasse ou encore l'action transversale « coordonner les dynamiques sur la mobilité à différentes échelles » avec la conduite de réflexions sur la mise en place d'un syndicat mixte avec Grasse ou la poursuite d'actions communes aux trois intercommunalités de Cap Azur en sont le parfait exemple.

Aussi, sous réserve de la prise en compte des observations relatives à l'actualisation du diagnostic, le Syndicat Mixte du SCoT'Ouest émet un avis favorable sur votre Plan de Mobilité arrêté.

L'équipe du SCoT reste à votre entière disposition pour tout complément d'information ou échanges sur ces sujets.

Je vous prie de croire, Monsieur Le Président, à l'assurance de mes meilleures salutations.



**Le Président,
Jérôme VIAUD**


Maire de Grasse

**Vice-Président du Conseil Départemental des Alpes-Maritimes
Président de la C.A du Pays de Grasse**

