

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

Plan d'action

Juillet 2023 - Approbation du PDM



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

Les trois axes du PDM

- **Axe 1 : Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire**
- Axe 2 : Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers
- Axe 3 : Un territoire connecté et décarboné : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Liste des Actions – Axe 1

Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Action A : **Organiser l'accessibilité du territoire en créant des pôles d'échanges (ferrés ou routiers) aux entrées du territoire**

Action B : **Optimiser les échanges entre les réseaux et développer largement l'intermodalité sur le territoire**

Action C : **Améliorer l'accessibilité routière**

Action D : **Poursuivre le développement et l'amélioration du réseau urbain de transports en commun « Palm Bus »**

Action E : **Relocaliser et/ou rationaliser l'offre de stationnement pour fluidifier les centres-villes**

Action F : **Améliorer la logistique urbaine pour un territoire plus accessible et plus agréable**

Action G : **Réglementer l'urbanisation en relation avec la mobilité**

Action H : **Rendre le territoire accessible à tous**

AXE 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Action A : Organiser l'accessibilité du territoire en créant des pôles d'échanges (ferrés ou routiers) aux entrées du territoire

Contexte & Objectifs : L'accessibilité au territoire est un enjeu important pour la mobilité et pour l'attractivité et le rayonnement d'une agglomération. Particulièrement contraint, le territoire de l'Agglomération ne comporte que quelques entrées principales (routières, ferroviaires, aériennes ou maritimes). L'organisation et l'information à ces entrées permettrait de fluidifier l'intérieur du territoire et d'en améliorer la qualité de vie.

Apport de la concertation : L'accessibilité est évoquée à travers la poursuite du développement des transports collectifs et la mise en place de P+R aux entrées du territoire.

Porteur(s) :
C.A.C.P.L, Ville de Cannes

Partenaire(s) :
Région, Département, Communes, Pôle Métropolitain, Esterel Côte d'Azur Agglomération, Ville de Saint Raphaël

Sous Action A1

Créer un schéma d'accessibilité coordonné

La réalisation d'un schéma d'accessibilité permettra d'instaurer une vraie réflexion sur l'organisation de l'accès au territoire et la coordination des différents moyens :

- Création de P+R et de parkings d'entrées de villes,
- Réflexion sur la desserte des entrées routières par le réseau de bus / PEM (ligne express reliant des parkings d'entrées de villes aux centres, en période estivale par exemple),
- Réflexion sur l'accessibilité commune au massif de l'Esterel en lien avec Esterel Côte d'Azur Agglomération et la ville de Saint-Raphaël,
- Accessibilité modes doux,
- Accessibilité maritime du territoire.

Une première réflexion est nécessaire pour déterminer l'échelle de ce schéma. Celle-ci peut être uniquement la C.A.C.P.L ou comprendre les territoires alentours (C.A.C.P.L + CAPG, Pôle métropolitain ...) en fonction des volontés politiques et des problématiques de chaque territoire.

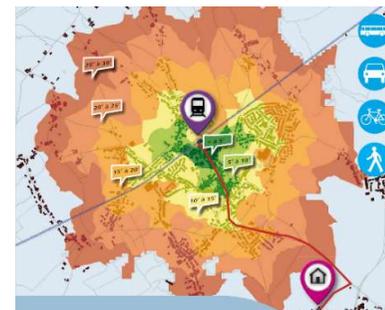
Ce schéma doit intégrer tous les aspects de l'accessibilité (principalement routière, mais aussi ferroviaire, maritime et aérienne) et doit aboutir à un plan d'actions clair à réaliser (à un horizon possiblement plus long que celui du PDM). Il s'agit d'une action « principale » dont découlent plusieurs actions décrites par la suite, c'est-à-dire que cette action va permettre d'affiner les actions inhérentes, si besoin. Il est donc important que cette action soit lancée dès le début du PDM.

La communication envers les usagers sur les modalités d'accès au territoire ou sur certains pôles générateurs est nécessaire pour encourager les changements de comportement et la modification des habitudes de chacun. Une réglementation spécifique en période estivale peut par exemple être envisagée.

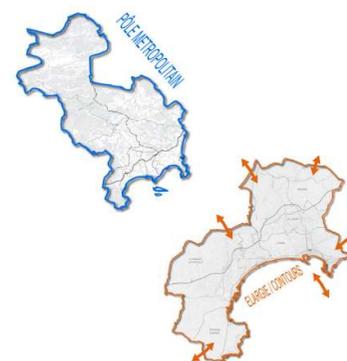
L'action prend en compte la création du schéma coordonné et son suivi, travail à réaliser par la DGST mutualisée. La réalisation des actions et leur chiffrage est explicitée plus en détail dans la suite du Plan de Mobilité.

Indicateurs de suivi

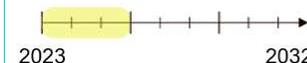
- Réalisation d'un schéma coordonné
- Plan de réalisation des actions qui en découlent



Echelle



Temporalité

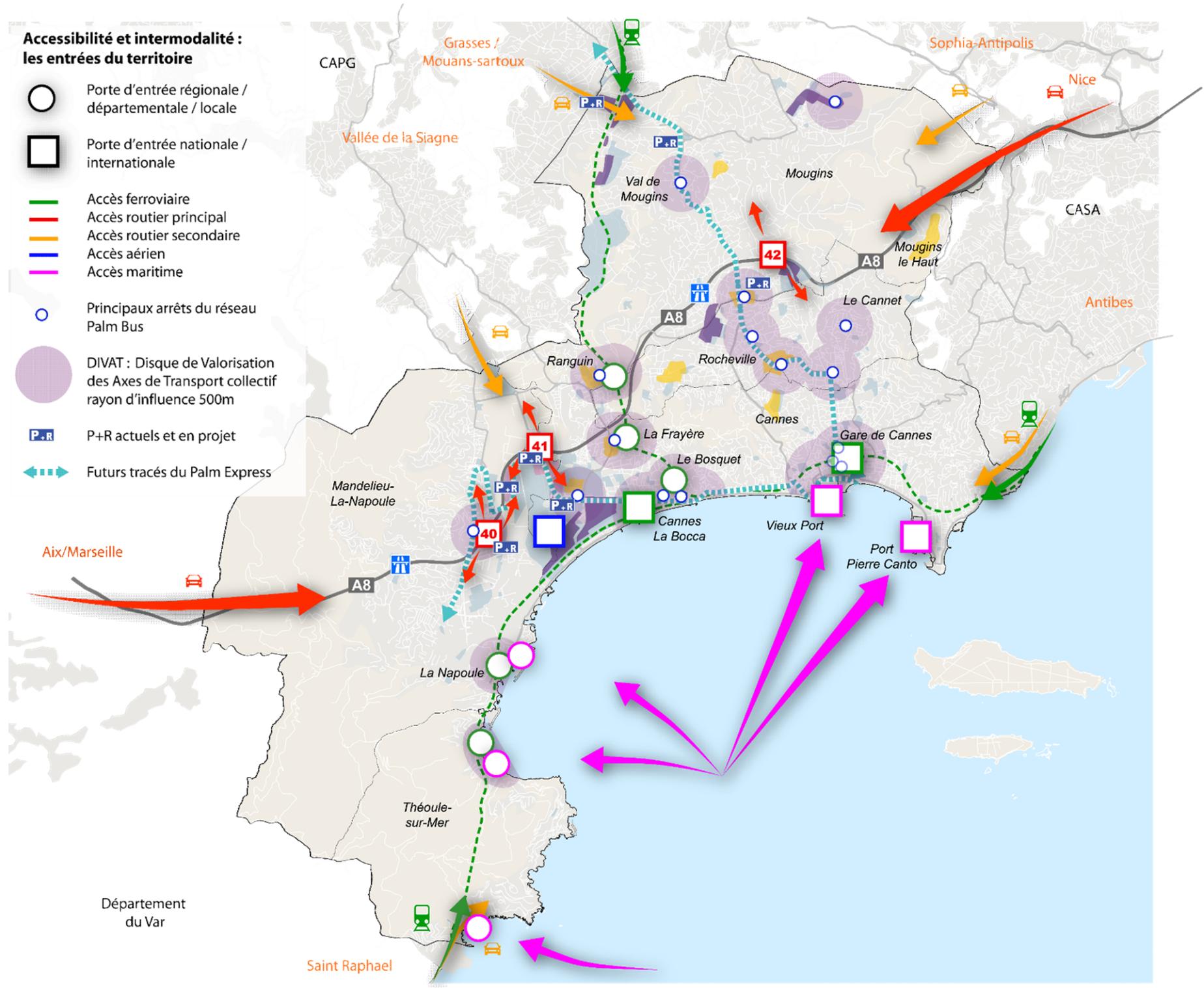


Coût

100 000 €
C.A.C.P.L

**Accessibilité et intermodalité :
les entrées du territoire**

-  Porte d'entrée régionale / départementale / locale
-  Porte d'entrée nationale / internationale
-  Accès ferroviaire
-  Accès routier principal
-  Accès routier secondaire
-  Accès aérien
-  Accès maritime
-  Principaux arrêts du réseau Palm Bus
-  DIVAT : Disque de Valorisation des Axes de Transport collectif rayon d'influence 500m
-  P+R actuels et en projet
-  Futurs tracés du Palm Express



Département
du Var

Saint Raphael

AXE 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Action A : Organiser l'accessibilité du territoire en créant des pôles d'échanges (ferrés ou routiers) aux entrées du territoire

Contexte & Objectifs : Les nombreuses voies ferrées présentes sur le territoire de la C.A.C.P.L sont un atout majeur qu'il convient de valoriser au maximum. En effet, ces liaisons permettent de relier différents pôles tels que Grasse ou Nice et apportent des réponses pour les déplacements Domicile-Travail/Etudes. L'objectif est de rendre ces liaisons ferroviaires plus attractives pour réduire l'usage de la voiture particulière.

Apport de la concertation : Le réseau ferré est évoqué à travers l'intermodalité (besoin de correspondances efficaces) et non en termes de performance. A Théoule, les participants considèrent la LNPCA comme une opportunité pour densifier l'offre TER dans les gares intermédiaires

Porteur(s) :

Région, Collectivités
C.A.C.P.L
Ville de Cannes

Partenaire(s) :

Lio, Etat, SNCF, Transdev

Sous Action A2

Améliorer la desserte et la compétitivité du réseau ferré pour réduire l'usage de la voiture

- Les phases 1 & 2 de la LNPCA (Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur) permettront de favoriser les longs échanges sur la Côte d'Azur, en train plutôt qu'en véhicules particuliers, et d'améliorer l'accessibilité du territoire tout en réduisant les impacts des voitures individuelles. La LNPCA prévoit sur le territoire la création de la nouvelle gare de Cannes-La Bocca, l'amélioration de la bifurcation Cannes-Grasse par une dénivellation et la création d'une 4^{ème} voie à quai en gare de Cannes Centre.

Ce projet, engagé depuis de nombreuses années et dont l'enquête publique a eu lieu début 2022, devrait voir le jour à partir de 2026 (travaux de la phase 1) pour une mise en service à l'horizon 2035, soit après le PDM. Cependant, dans l'objectif de construire une vision globale future, son intégration dans les réflexions est tout à fait essentielle.

- La liaison ferroviaire entre Cannes et Nice est très fréquentée, notamment par les actifs. Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des lignes régionales, une amélioration de l'offre ferroviaire est attendue rapidement. De plus, le projet de la LNPCA va permettre d'améliorer le réseau ferroviaire pour augmenter l'offre. Il y a également un enjeu de liaison entre le territoire et l'aéroport de Nice.
- Sur la liaison entre Cannes et Grasse, la LNPCA permettra d'augmenter la régularité et la fiabilité des circulations.

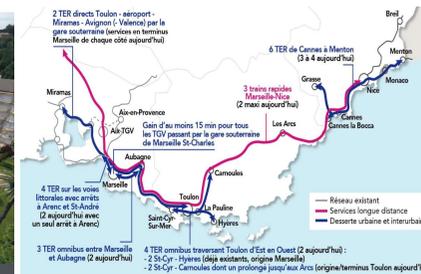
Rôle de la C.A.C.P.L

- Coordonner avec les territoires voisins concernés et la Région une amélioration de la desserte ferroviaires.
- Engager une réflexion sur la ligne Cannes – Grasse et son intermodalité, dans le but potentiel d'augmenter sa fréquence notamment en heure de pointe afin d'être, pour les actifs, une alternative efficace à la voiture.
- Accompagner la mise en œuvre du projet par une adaptation du réseau Palm Bus (cf. action suivante)
- Poursuivre les actions de lobbying pour la mise en œuvre du projet complet de la LNPCA dans un calendrier à la hauteur des enjeux de transition écologiques du territoire.

La C.A.C.P.L est en position d'animateur sur cette action, envers l'exploitant et les autres territoires.

Indicateurs de suivi

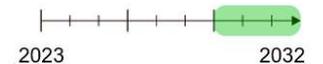
- Passagers supplémentaires dans les trains
- Évolution de la part modale Train et VP



Echelle



Temporalité



Coût

15 M d'€

Part financement C.A.C.P.L.
base juillet 2020

AXE 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Action B : Optimiser les échanges entre les réseaux et développer largement l'intermodalité sur le territoire

Contexte & Objectifs :

L'amélioration de la qualité de l'offre de transports figure parmi les objectifs principaux du PDM. Des horaires coordonnés entre les différents modes permettent de faciliter l'intermodalité par un gain de temps notable pour les usagers, l'objectif final étant d'améliorer la compétitivité par rapport à l'usage de la voiture particulière.

Apport de la concertation : Plusieurs habitants ont remonté le besoin d'assurer des correspondances efficaces, en insistant notamment sur la cohérence entre les horaires des derniers trains et derniers bus pour desservir le territoire de la C.A.C.P.L depuis les gares (Théoule, Cannes).

Porteur(s) :

C.A.C.P.L, Régie Palm Bus

Partenaire(s) :

Région

Sous Action B1

Travailler sur les horaires permettant l'intermodalité (Train/Palm Bus, TER/TGV, Train/TAD, etc.)

→ Une réflexion est à mener sur la possibilité de proposer des horaires des transports facilitant l'intermodalité entre :

- Les trains et le réseau Palm Bus,
- Les TER et les TGV,
- Les trains et les transports à la demande,
- Etc.

Plusieurs solutions sont envisageables, allant de l'augmentation de la plage horaire de fonctionnement à la mise en place d'un service spécifique à l'arrivée de certains trains.

Une attention particulière peut être portée à l'intermodalité des derniers TER / TGV avec le réseau Palm Bus / TAD pour proposer un service adéquat. Pour cela, une concertation pourra être menée pour identifier les liaisons les plus importantes pour la mise en place de cette intermodalité (dans un premier temps) : par exemple les trains en lien avec Paris.

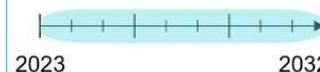
Indicateurs de suivi

- Modification d'horaires, notamment en limite de plage d'exploitation
- Évolution des parts modales dans les déplacements
- Évolution du temps de parcours type transports collectifs

Echelle



Temporalité



Coût

0 €

AXE 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Action B : Optimiser les échanges entre les réseaux et développer largement l'intermodalité sur le territoire

Contexte & Objectifs :

Les arrêts en transport collectif les plus structurants du périmètre (qu'ils soient ferroviaires ou sur les lignes Palm Express) nécessitent d'être valorisés, pour améliorer leur accessibilité et développer une stratégie urbaine adaptée. Apparue récemment, la notion de **DIVAT** permet de mieux comprendre l'enjeu et les actions à mettre en place.

Apport de la concertation :

Les DIVAT à proprement parler ne sont pas évoqués (peu connus) mais la nécessité d'améliorer l'intermodalité est un des principaux sujets de discussion.

Porteur(s) :

Communes

Partenaire(s) :

C.A.C.P.L, Département, Région, CAPG

Sous Action B2

Renforcer les pôles existants et créer des DIVAT notamment sur l'axe Cannes - Grasse

Les **DIVAT (Disques de Valorisation des Axes de Transport)** sont des disques de 500 mètres de rayon autour des principales gares et stations structurantes de transports collectifs. Ce rayon correspond à une accessibilité aux stations de transports collectifs en moins de 10 minutes à pied.

L'objectif des DIVAT est de valoriser le potentiel foncier à proximité immédiate de ces principaux arrêts en réfléchissant à des aménagements ou projets urbains fonctionnels, mixtes et denses permettant d'améliorer leur accessibilité. Ils consistent principalement en :

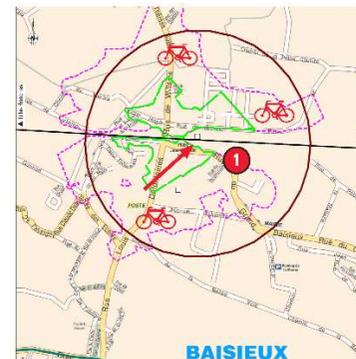
- Développer une stratégie foncière adaptée,
 - Développer une stratégie urbaine d'ensemble,
 - Améliorer l'offre et le service des transports collectifs,
 - Favoriser les modes de déplacements à pied (dans un rayon de 500m) et à vélo (dans un rayon de 2 à 5 km) depuis et vers les stations de transports collectifs,
 - Adapter le stationnement des VP en le limitant et en le réglementant,
 - Mettre en place des stationnements pour les vélos au niveau des arrêts,
 - Mettre en place une signalétique multimodale sur les points d'intérêts à proximité du point d'arrêt.
- } Ces deux points figurent dans le SCOT

→ L'action consiste à renforcer les pôles existants notamment au niveau des P+R du Palm Express et à créer des DIVAT sur les principales gares internes et à proximité du territoire : Gares du Bosquet, de La Frayère, de Ranguin, de Théoule-sur-Mer, de Mandelieu – La Napoule (celles de La Bocca et de Cannes centre étant déjà considérées comme aménagées ou en projet).

→ Au total, une vingtaine de points d'arrêt ont été identifiés comme stratégiques sur le territoire

Indicateurs de suivi

- Nombre de DIVAT identifiés aménagés.
- Pour chaque point réponse aux objectifs listés précédemment.



► 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

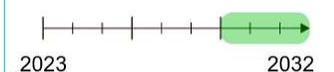
► En termes de stationnement

🚲 } Dimensionner les besoins d'un parking vélos et d'un parc relais
P Mettre en oeuvre une politique en faveur des résidents

Echelle



Temporalité



Coût

5 000 000 €
Communes

AXE 1 – Une accessibilité performante : un levier d’attractivité du territoire

Ville	Divat Identifiés
Cannes	Les différentes gares Hôtel de Ville Marché de La Bocca Pôle Universitaire / Bastide Rouge
Le Cannet	Bas Campon Le Cannet – Rocheville Les Fades Hôtel de Ville/ Le Cannet Centre
Mandelieu	Mandelieu Centre / Gare Routière La Napoule / gare SNCF
Mougins	Val de Mougins / Tournamy Blanchisserie Font de l’Orme
Théoule-sur-Mer	Théoule Mairie Théoule Gare

AXE 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Action C : Améliorer l'accessibilité routière

Contexte & Objectifs : L'échangeur 41 connaît des saturations importantes aux heures de pointes avec tout particulièrement l'accès au rond-point des Tourrades qui est fortement saturé. Afin d'améliorer le fonctionnement de la zone, il est prévu de créer une bretelle depuis la zone commerciale qui permettra l'accès à l'A8 vers Nice sans emprunter les giratoires de l'échangeur.

Apport de la concertation :
Non évoqué.

Porteur(s) :
ESCOTA, Ville de Cannes, Département des Alpes-Maritimes

Partenaire(s) :
Région, Département, Etat, C.A.C.P.L

Sous Action C1

Créer la bretelle des Tourrades vers l'A8

Entrée Ouest de l'agglomération cannoise, l'échangeur n°41 de l'autoroute A8 connaît depuis plusieurs années un trafic croissant proche de la saturation aux heures de pointe.

La réalisation de la bretelle des Tourrades, avec accès direct à l'autoroute A8, doit permettre de fluidifier le trafic dans le secteur (> 30 000 véh./j), et réduire les émissions de gaz à effet de serre.

→ L'opération concerne la réalisation d'une nouvelle bretelle d'entrée en direction de Nice dans le sens 1 de l'autoroute A8.

→ Début des travaux envisagé en 2024

Indicateurs de suivi

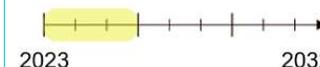
- Réalisation de la bretelle
- Fluidification du réseau viaire du secteur



Echelle



Temporalité



Coût

9 100 000 €

Part financement Cannes
base 2016

AXE 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Action C : Améliorer l'accessibilité routière

Contexte & Objectifs :

Le réseau viaire actuel manque de hiérarchisation pour permettre de réduire les flux sur certaines voiries non dimensionnées pour et les phénomènes de shunt, en les rabattant plutôt sur des axes plus importants. Ce manque de hiérarchisation impacte directement les habitants (bruits, pollution).

Apport de la concertation :

Non évoqué.

Porteur(s) :

C.A.C.P.L, Communes

Partenaire(s) :

Département

Sous Action C2

Proposer une hiérarchisation du réseau et y associer des principes d'aménagement

La hiérarchisation du réseau viaire est un levier utilisé sur de nombreux périmètres afin de permettre d'homogénéiser les aménagements et d'améliorer la lisibilité pour les usagers.

Elle permet en effet de réduire les flux sur certaines voiries non dimensionnées en conséquence, et les phénomènes de shunt, en rabattant les véhicules sur des axes plus importants et où les nuisances (bruit, pollution) sont moins impactantes pour les habitants.

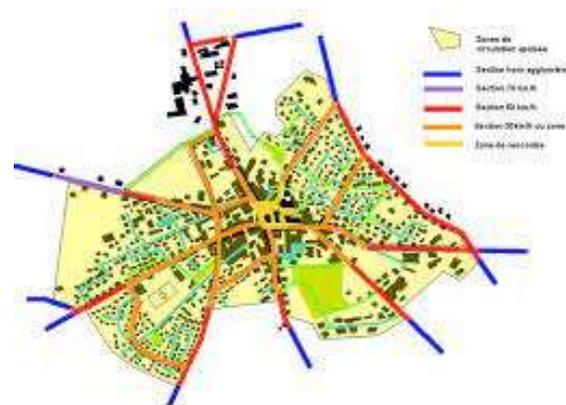
→ Hiérarchiser le réseau viaire et y associer des principes d'aménagement :

- Créer une instance en charge de la hiérarchisation,
- Créer des documents (cartographies, manuels) permettant d'éclaircir, inscrire noir sur blanc et transmettre aux acteurs les principes d'aménagement correspondant à la hiérarchisation.

Cette action est en lien direct avec la création des boulevards urbains multimodaux sur certains axes fortement empruntés (Axe 2 action D4),

Indicateurs de suivi :

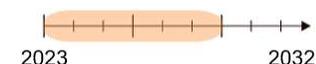
- Création d'une cartographie de hiérarchisation
- Création d'un manuel de principes d'aménagements à diffuser aux acteurs concernés



Echelle



Temporalité



Coût

120 000 €

C.A.C.P.L

AXE 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Action D : Poursuivre le développement et l'amélioration du réseau urbain de transports en commun Palm Bus

Contexte & Objectifs :

Le réseau Palm Bus est un réseau en forte évolution, qui s'adapte chaque année pour proposer un service plus qualitatif sur le territoire. Plusieurs pistes d'améliorations réalisables à court ou moyen terme sont proposées.

Apport de la concertation : Les habitants et usagers sont de manière générale satisfaits du service proposé. La concertation a permis de lister quelques remarques précises d'usagers qui sont reprises dans cette action en tant que pistes d'amélioration.

Porteur(s) :

C.A.C.P.L, Régie Palm Bus

Partenaire(s) :

Communes, CAPG, CASA, Région

Sous Action D1

Améliorer le fonctionnement du réseau Palm Bus en adaptant et renforçant l'offre

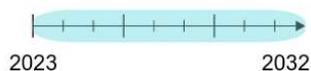
- Conserver une approche « bouquet de services » afin de proposer des réponses adaptées à l'hétérogénéité du territoire.
- Poursuivre le développement selon le schéma : Organisation des lignes régulières et TAD en rabattement vers le TCSP.
- Renforcer les liaisons et la cohérence avec les territoires voisins :
 - Transport en Commun en Site Propre (TCSP) avec terminus à Mouans-Sartoux : pôle d'échanges et d'intermodalité avec le projet de Bus Express de la C.A.P.G,
 - Engagement d'un travail en collaboration C.A.C.P.L / C.A.S.A pour améliorer la desserte de Sophia Antipolis.
 - Etudes liaison avec le Var, et dessertes scolaires.
- Retravailler les horaires du dimanche.
- Renforcer la desserte du littoral en période estivale, mais aussi en hiver :
 - L'été en rabattement vers les « Parkings Plages » (exemples Bocca Cabana et Mimo Plage),
 - Augmenter la fréquence de la desserte le long du littoral, et du littoral depuis les terres.
- Réfléchir à la possibilité d'améliorer légèrement le cadencement sur certains grands axes, notamment entre les différentes lignes grâce à de la gestion de carrefours par exemple.
- Faire évoluer l'offre minimale sur les quartiers les moins desservis, pour la rendre plus facile à utiliser (TAD) : l'hétérogénéité du territoire limite la desserte de certaines zones spécifiques. L'objectif est de réduire les inégalités en faisant évoluer l'offre minimale des transports collectifs dans les quartiers les moins desservis.

Le chiffrage comprend une augmentation 7% du total de km parcourus dans l'échéance du PDM hors renforcement de la ligne Palm Express

Echelle



Temporalité



Coût

21 000 000 € C.A.C.P.L

- Investissement réseau : 6 M d'€
- Renforcement offre Palm Express : 15 M d'€

Indicateurs de suivi

- Km parcourus et fréquences
- Nombre de véhicules
- Temps de parcours type TC
- Fréquentation des lignes
- Ratio V/K
- Recettes
- Ratio Recette/Voyageur



AXE 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Action D : Poursuivre le développement et l'amélioration du réseau urbain de transports en commun Palm Bus

Contexte & Objectifs :

Le Palm Express est un atout important pour le territoire, il desservira à terme 80 000 habitants et 30 000 emplois du territoire. Les aménagements de sites propres réalisés permettent de construire des lignes de transports collectifs à haut niveau de service avec une meilleure vitesse commerciale et fiabilité.

Apport de la concertation : Un questionnaire est émis quant à la desserte dite « Express » du Palm Express A au niveau de La Bocca où les arrêts sont très fréquents. L'information voyageur est aussi un point d'amélioration évoqué ; certains panneaux actuels ne semblent pas fonctionner.

Porteur(s) :

C.A.C.P.L

Partenaire(s) :

Etat, Communes, CAPG

Sous Action D2

Poursuivre le développement du Palm Express comme structure du réseau par le prolongement du BHNS

→ Poursuivre le développement du Palm Express

Prolongement des sites propres vers Mouans-Sartoux et connexion avec la CAPG : le projet d'extension a été sélectionné dans le cadre du dernier appel à projets sur les transports collectifs et bénéficie d'une subvention de l'Etat de 1,33 M d'€.

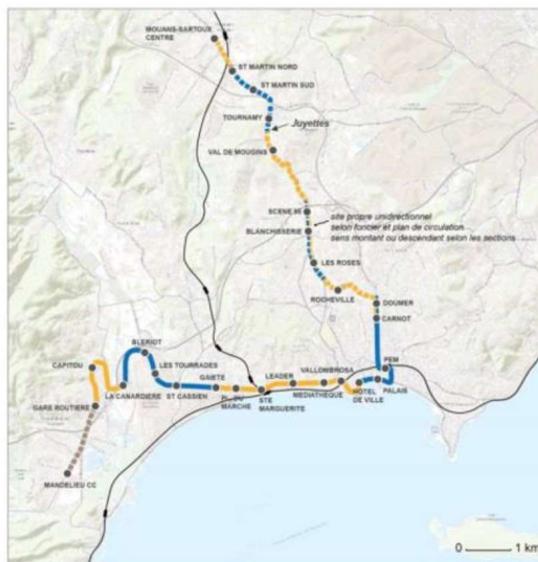
> **Potentiel dans une bande de 500 mètres autour du tracé : 81 000 habitants** (soit 51% de la population de la communauté d'agglomération) **et 33 000 emplois**. Un grand nombre de générateurs de déplacements se situent le long du tracé : établissements d'enseignement (campus universitaire de Bastide Rouge, IUT, 4 lycées, 3 collèges...), 4 centres commerciaux, équipements sportifs et de loisirs (stades, multiplexe...). La ligne assure aussi une desserte du Palais des Festivals et des Congrès, ainsi que du Pôle d'Echange Multimodal de la gare SNCF de Cannes et 3 autres haltes ferroviaires.

> L'ambition est d'atteindre une vitesse commerciale de 16,8 km/h sur les lignes Palm Express.

→ Restructuration des lignes en trois Palm Express : A, B et C

Indicateurs de suivi

- Nombre de kilomètres de site propre créés
- Km annuels et fréquence
- Nombre de véhicules
- Temps de parcours type TC
- Temps de parcours gagné entre Cannes et Mouans-Sartoux
- Fréquentation des lignes Palm Express
- Ratio V/K
- Recettes
- Ratio Recette/Voyageur



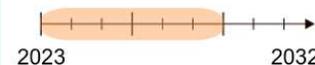
Principes d'insertion du BHNS
Caractéristiques des tronçons
Distance totale BHNS : 21900 m

- PalmExpress existant (BHNS 1)
- Extensions du PalmExpress (BHNS 2)
- Site propre bidirectionnel : 7073 m
- Site propre unidirectionnel selon fonction et plan de circulation sans montant ou descendant selon les sections : 1868 m
- Circulation mixte avec priorités aux feux : 11259 m
- Circulation mixte : 1700 m
- Principales stations

Echelle



Temporalité



Coût

38 700 000 €
C.A.C.P.L

AXE 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Action D : Poursuivre le développement et l'amélioration du réseau urbain de transports en commun Palm Bus

Contexte & Objectifs :

Le développement du Palm Express, notamment au niveau de la desserte des points d'entrée du territoire, implique la création d'une offre de stationnement. Le TCSP deviendrait ainsi la solution privilégiée afin de pénétrer sur le territoire.

Apport de la concertation : Le développement des P+R pour limiter les véhicules dans les cœurs de villes est évoqué à plusieurs reprises en lien notamment avec l'information en temps réel disponible et la réservation de places pour faciliter leur utilisation.

Porteur(s) :
C.A.C.P.L

Partenaire(s) :
CAPG, Communes, Département

Sous Action D3

Poursuivre le développement du Palm Express comme structure du réseau par la réalisation de P+R et l'amélioration du rabattement VP

Le développement de parkings relais, en lien avec la nouvelle définition de la ligne BHNS et son extension, est en cours. 9 nouveaux parkings-relais sont prévus autour des arrêts structurants de Palm Express et à proximité immédiate des grands axes routiers, afin de favoriser le rabattement depuis les entrées de villes vers les transports en commun.

L'intégration d'un stationnement vélos sécurisé est nécessaire au niveau de tous les futurs P+R.

→ L'action comprend la réalisation d'un total de 1 200 places de stationnement à l'horizon du PDM et du projet d'extension des lignes BHNS, pour les 9 parkings relais :

- Les Tourradas
- Bastide Rouge 1
- Bastide Rouge 2
- La Blanchisserie
- Gare Routière Mandelieu
- Rocheville
- Tournamy
- Les Fades
- Le Campon

Le chiffrage réalisé est celui proposé dans l'appel à projet, soit 9M d'€ hors acquisitions foncières

Indicateurs de suivi

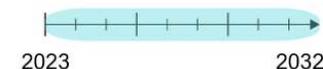
- Nombre de places créées
- Nombre de stationnements vélos
- Taux de remplissage des stationnements



Echelle



Temporalité



Coût

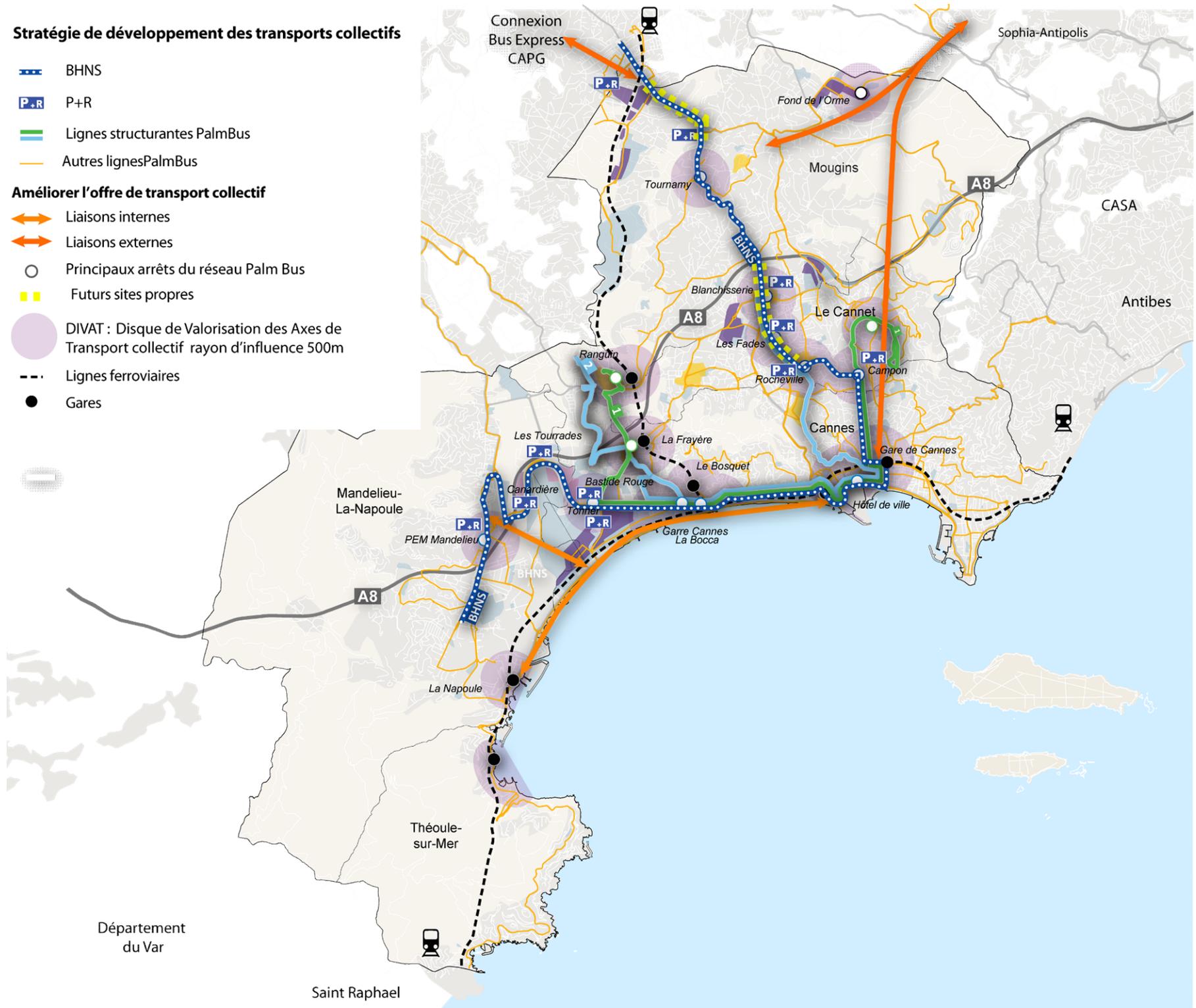
9 600 000 €
C.A.C.P.L

Stratégie de développement des transports collectifs

-  BHNS
-  P+R
-  Lignes structurantes PalmBus
-  Autres lignes PalmBus

Améliorer l'offre de transport collectif

-  Liasons internes
-  Liasons externes
-  Principaux arrêts du réseau Palm Bus
-  Futurs sites propres
-  DIVAT : Disque de Valorisation des Axes de Transport collectif rayon d'influence 500m
-  Lignes ferroviaires
-  Gares



Département du Var

Saint Raphael

AXE 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Action E : Relocaliser et/ou rationaliser l'offre de stationnement pour fluidifier les centres villes

Contexte & Objectifs :

Afin d'améliorer l'accessibilité du territoire tout en limitant les impacts toujours plus importants dans les centres urbains, le développement de parkings stratégiques mutualisés aux entrées du territoire permettrait de conserver les véhicules hors des zones les plus urbaines.

Apport de la concertation :

Développer une application permettant de mutualiser les places de parkings privées et publiques est proposé. Est évoqué aussi le fait de proposer des parkings hors des centres villes pour ne pas attirer trop de véhicules au plus près des habitants

Porteur(s) :

C.A.C.P.L, ESCOTA, Département

Partenaire(s) :

Communes

Sous Action E1

Repenser des parkings stratégiques mutualisés aux entrées du territoire

La création de parkings mutualisés stratégiques aux entrées du territoire permettra de relocaliser des places actuellement présentes à proximité des centres villes (idéalement et prioritairement sur voirie afin de récupérer de la place dans l'espace public) hors des centres urbains. Un service adéquat (vélos libre-service, liaison par bus etc.) ainsi qu'une tarification attractive (en opposition à la tarification du centre-ville) doivent être mis en place afin de proposer une alternative crédible à l'accès 100% voiture.

L'établissement d'un schéma d'accessibilité (Axe 1 Action A1) permettra de définir plus précisément la localisation la plus propice pour implanter des parkings mutualisés et leur mode de fonctionnement (mutualisation avec les P+R en réflexion, disponibilité des terrains, possibilité de mutualiser avec des entreprises/concessionnaires présents sur un périmètre etc.).

Une forte communication sur la mise en place d'un tel dispositif est nécessaire pour permettre son acceptation (qui peut être difficile dans un premier temps, mais qui sera bénéfique dans un second) et son respect.

→ objectif de suppression de 200 places de stationnement sur voirie du centre-ville de Cannes pour les recréer en entrée du territoire.

La carte des entrées du territoire (axe 1 Action A1) donne une première approche des différentes entrées (notamment routières) où une réflexion serait intéressante.

ESCOTA étudie la réalisation de parkings de co-voiturage au niveau des échangeurs 41 et 42, dans le cadre de son contrat de plan avec l'Etat. Ces projets, qui entrent dans l'action de création de parkings stratégiques mutualisés, feront l'objet de cofinancements.

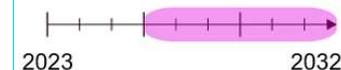
Indicateurs de suivi

- Réalisation de parkings mutualisés
- Suppression de places sur voirie sur les centres-villes des différentes communes repositionnées à l'extérieur des centres urbains

Echelle



Temporalité



Coût

2 800 000 €
C.A.C.P.L

AXE 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Action E : Relocaliser et/ou rationaliser l'offre de stationnement pour fluidifier les centres villes

Contexte & Objectifs :

Pour favoriser l'usage des transports en commun dans les zones les mieux desservies, les autorités publiques peuvent agir sur la norme du PLU qui donne le nombre de places de stationnement par nouveau logement créé. En réduisant celle-ci, les usagers auraient moins de facilité à stationner leur véhicule et privilégieraient l'usage des transports collectifs.

Apport de la concertation : Ce sujet a fait débat, les habitants n'étant pas tous en accord sur ce point, certains souhaitant plus de places pour se garer chez eux, d'autres souhaitant limiter les véhicules dans les centres urbains.

Porteur(s) :
Communes

Partenaire(s) :
Bailleurs, C.A.C.P.L

Sous Action E2

Ouvrir la réflexion sur le ratio de nombre de stationnements par nouveau logement créé dans les PLU en centres villes et proche des zones bien desservies par les transports en commun

L'équipement des ménages en nombre de véhicules n'a cessé d'augmenter ces dernières années avec aujourd'hui des moyennes supérieures à 1 véhicule / ménages. Aujourd'hui une part significative de cette offre privée occupe l'espace public au détriment des modes actifs ou de la qualité de l'espace public.

L'objectif dans le cadre du PDM est d'arriver à un meilleur partage de l'espace public entre les-modes pour favoriser les différentes mobilités.

Pour cela, lors des modifications des PLU, les communes devront se rapprocher de la C.A.C.P.L pour veiller à l'adéquation des règlements avec les enjeux de mobilité et avec l'offre de mobilité autour du projet.

- Réétudier les normes de stationnement du PLU en centre-ville et à proximité des zones bien desservies par les transports en commun.
 - Limiter les normes dans le cœur des communes de Cannes et Mandelieu (hyper centre) qui sont très bien desservis par les transports collectifs et par les aménagements urbains, ainsi qu'autour des DIVAT identifiés à l'action B2 du présent axe. Possibilité d'intégrer des plafonds dans les réglementations existantes,
 - D'une manière plus large, créer un couloir de 500m autour de l'axe du Palm Express sur lequel les planchers peuvent être abaissés,
 - Introduire la possibilité de réduire l'offre de stationnement dans le cadre de mise en œuvre de stationnements mutualisés,
 - Sur les zones où une pression particulière est identifiée, inclure des normes de stationnement des deux roues motorisés.

→ Nécessité que les PLU adaptent l'offre de stationnement à la taille des ménages et en fonction des catégories de logements et du taux de motorisation au sein de l'IRIS.

→ Mise à jour des PLU sur le stationnement cyclable

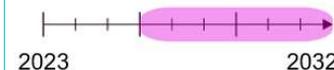
→ Un temps de travail entre les services d'urbanisme des différentes communes et la C.A.C.P.L devra avoir lieu pour définir quelles seront les homogénéisations des règlements mises en œuvre.

	PLU actuel Cannes
Logement	1 pl /45m ² de SDP max 4 pl/lgt. 1 pl visiteur/5 logts
Bureau	1 pl/35m ² SDP
Commerce / Restauration	1 pl 30/m ²
Hébergement Hôtelier	1 pl 45m ² SDP(réduit à 1pl/80m ² si à moins 200m axe transport collectif).

Echelle



Temporalité



Coût

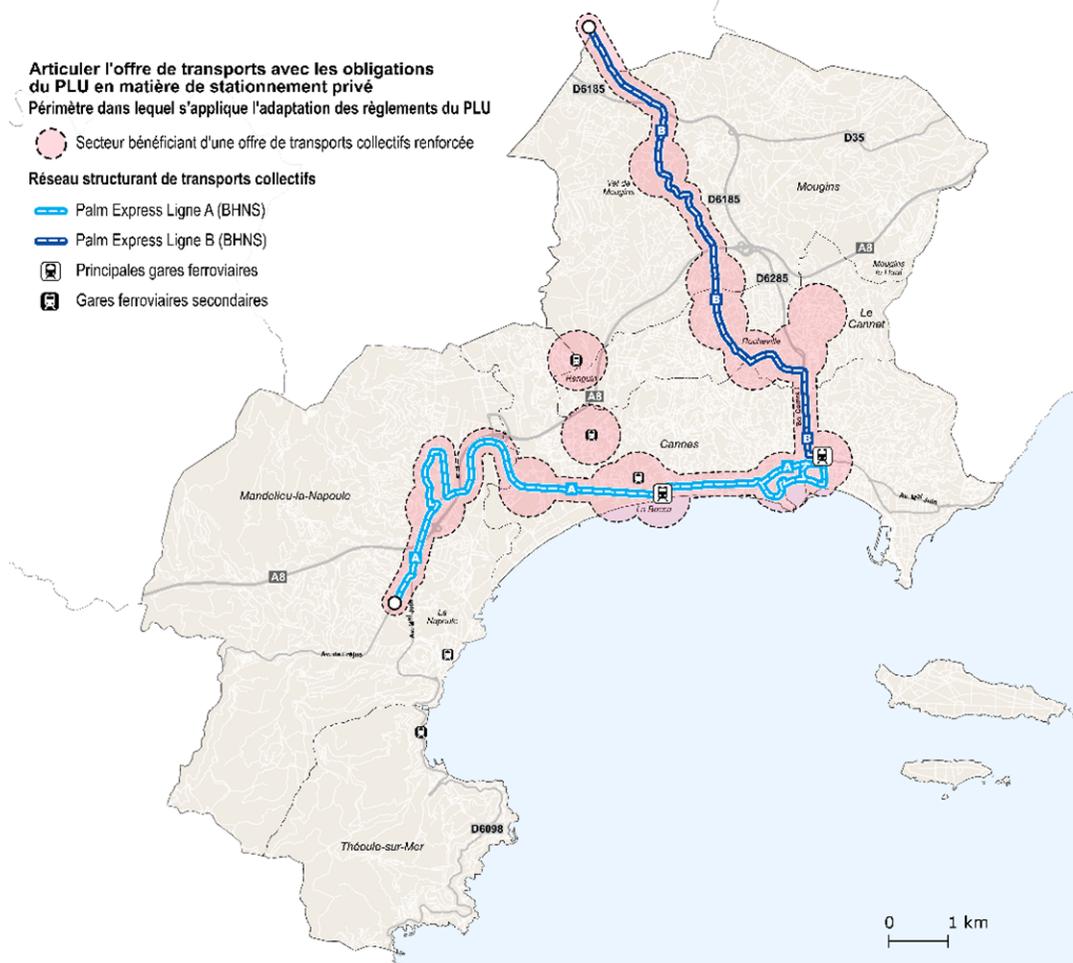
0 €

AXE 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Les secteurs identifiés sur la cartographie ci-dessous correspondent aux secteurs sur lesquels il y a un enjeu que chaque commune réétudie les normes de stationnement des PLU. En veillant à baisser les normes en termes d'obligation de création de stationnement et avec la possibilité d'instaurer des plafonds.

Ils correspondent aux secteurs concernés :

- Soit par la présence d'une Gare rayon de 500m,
- Soit car ils sont desservis par le Palm Express.



Indicateurs de suivi

→ Réalisation des prises en compte aux PLU

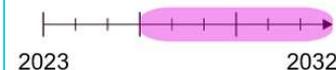
Porteur(s) :
Communes

Partenaire(s) :
Bailleurs, C.A.C.P.L

Echelle



Temporalité



Coût

0 €

AXE 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Action F : Améliorer la logistique urbaine pour un territoire plus accessible et plus agréable

Contexte & Objectifs : La réglementation concernant les livraisons de marchandises est disparate sur les communes et souvent peu lisible, ce qui rend les itinéraires complexes, non anticipables et génère alors de la congestion et des augmentations de kilomètres parcourus, sources de nuisances. L'homogénéisation et la simplification de la réglementation des livraisons sur le territoire est nécessaire.

Apport de la concertation : La logistique urbaine a été principalement abordée par les modes de livraison plus propres. Des participants ont également exprimé le souhait de créer des plateformes logistiques, de modifier les horaires de livraison ou encore d'augmenter le nombre de points relais.

Porteur(s) :

C.A.C.P.L

Communes

Partenaire(s) :

Région , CEREMA, DGITM, CCI
Fédérations et organisations professionnelles, transporteurs, artisans, commerçants, CAPG, CASA.

Donner une cohérence globale à la logistique en la rendant lisible

1. Articuler les réglementations pour une meilleure lisibilité, et communiquer

- Recenser les réglementations, les cartographier et analyser leur cohérence,
- Engager un groupe de travail sur la réglementation à l'échelle intercommunale : travailler avec les communes pour simplifier et articuler les réglementations afin de permettre une cohérence globale et une mise en œuvre sur les itinéraires intercommunaux,
- Partager les paramètres réglementés entre les communes (tonnages, gabarits...), et voir ce qui est le plus pertinent,
- Grâce à la réglementation, mieux adapter les voiries aux véhicules qu'elles sont capables de supporter,
- Jalonner les itinéraires dans une perspective de « ligne verte » de la logistique urbaine, à l'échelle du bassin de vie et pour l'accès aux ZA (y compris avec les CA voisines si possible),
- Communiquer sur la réglementation et sur ses évolutions ; voir l'opportunité d'utiliser une plateforme spécifique (www.datasud.fr mené par la Région Sud en partenariat avec le CEREMA, lien avec le projet « Dialog » -DGITM)....
- Penser aussi la simplification de l'accès aux dérogations (processus de demande, lisibilité).

2. Améliorer la disponibilité des aires de livraison et l'information associée

- Partager une méthodologie concertée à l'échelle de la C.A.C.P.L. pour définir un maillage d'Aires de Livraison sur le territoire,
- Echanger sur la réglementation des aires de livraison et harmoniser lorsque cela est possible (les durées d'occupation, les conditions de partage -dont les horaires- pour les aires de livraison partagées avec du stationnement et/ou de l'arrêt minute, ...),
- Partager des recommandations concernant l'aménagement des aires de livraison : préconisations CEREMA, Etude GART, études Région SUD,
- Intégrer les critères de sécurité des véhicules stationnés et des conditions de travail des livreurs (communiquer sur les « recommandations » professionnelles produites –avec appui des fédérations),
- Améliorer les moyens de contrôles des dispositions mises en œuvre (en lien avec l'action D-1 de l'axe 3). ,
- Mettre en commun les « bonnes pratiques » identifiées sur la communication sur voirie et à distance (internet , applications).

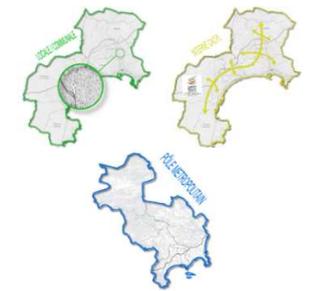
3. Instaurer une stratégie de planification foncière en matière de logistique à l'échelle de la C.A.C.P.L.

Les livraisons et le chargement des véhicules, ne sont pas toujours optimisés. La consolidation des flux pour approvisionner le territoire permet de réduire le nombre de kilomètres, mais aussi le stationnement des véhicules, source de conflits dans des centres villes congestionnés.

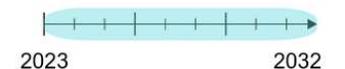
- Recenser les m² privés disponibles pour de la logistique, y compris sur des parcelles et bâtiments déjà partiellement occupés (identifier les entreprises disposant de m² fonciers non exploités, recenser les besoins en adéquation avec les m² disponibles, ...),
- Étudier les possibilités pour favoriser l'implantation d'Espaces Logistique Urbains, en périphérie des centralités, pour massifier la distribution urbaine : identifier les filières potentiellement utilisatrices, distinguer les fonctions des hubs en fonction des positionnements géographique et identifier les échelles en cohérences avec les besoins des filières (urbain, interurbain...), identifier les espaces potentiellement utilisables pour un/des espaces logistiques,
- Prévoir des espaces pour le stationnement et le remisage des poids lourds (PL),
- Intégrer la logistique dans les outils de planification : améliorer la prise en compte de la logistique urbaine dans les documents d'urbanisme.



Echelle



Temporalité



Coût

1 100 000 €

C.A.C.P.L., Communes

AXE 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

4. Prendre en compte les besoins spécifiques des artisans

raisons pour les artisans sont souvent contraintes par le temps et les nombreux besoins en outillage et matériaux au cours d'une journée ; ceci nécessite une proximité entre le lieu d'intervention et le véhicule.

- Identifier de nouvelles opportunités de places de stationnement (surface, ouvrage), les mutualisations possibles, le partage temporel...
- Etudier de nouvelles modalités pour faciliter le stationnement ; forfait « artisans » / abonnement spécial pour le stationnement des professionnels,
- Pour les nouveaux aménagements, envisager de dimensionner le stationnement des artisans en intervention ponctuelle via des emplacements spécifiques.

Fluidifier les modalités de réservation de l'espace public pour les interventions programmées :

- Faciliter la réservation de places de stationnement pour les chantiers planifiés : réfléchir au canal utilisé (site internet, mail...), au délai, aux formalités des échanges entre les professionnels et les services communaux et voir ce qui peut être optimisé, améliorer l'information sur les dispositions mises en œuvre.

5. Mettre en œuvre et animer une instance de concertation sur la logistique urbaine à l'échelle de la C.A.C.P.L.

La logistique urbaine est un secteur transverse qui concerne de nombreux acteurs : collectivités locales, transporteurs, commerçants, grossistes, etc. Afin de mettre en place des orientations pour le territoire, il est nécessaire de **mettre en œuvre une instance de concertation** permettrait l'échange et la prise en compte des propositions des acteurs.

Une instance de concertation unique permet de débattre de l'ensemble des problématiques liées à la logistique urbaine, sans que les multiples questions se diluent au sein de services différents. Elle peut aussi prendre la mesure des problématiques liées à la logistique urbaine et fournir des réponses connectées à l'ensemble des organisations urbaines. La mise en œuvre d'une concertation au long cours permet de faire évoluer le processus de performance de la logistique urbaine.

- Associer les transporteurs, les grossistes, les commerçants, les artisans, les entreprises emblématiques et les acteurs publics,
- Mettre en place des ateliers de concertation afin de détailler l'ensemble des problématiques, des attentes des acteurs économiques et co-construire un plan d'actions. La définition des thématiques s'effectuera en lien avec les objectifs recherchés et les particularités du territoire (dans la continuité de la démarche InTerLUD),
- Elaborer et diffuser des protocoles de bonnes pratiques en matière de livraison,
- Animer une communication à double-sens entre les collectivités et les acteurs économiques : communiquer sur les nouvelles réglementations, sur la cartographie des aires de livraison, permettre aux acteurs de poser des questions, de faire remonter des contraintes opérationnelles spécifiques (réglementation, signalisation, dysfonctionnement lié à une aire de livraison, etc.),
- Faciliter la diffusion de l'information, l'accès aux différents sites internet, en créant par exemple une page ressources (C.A.C.P.L.) avec des liens vers les informations des différents acteurs institutionnels notamment, et un contact dans chaque commune sur le sujet (site internet, adresse mail et/ou téléphone).

Cette action nécessite un référent pour animer la démarche ; l'assistance par une AMO semble nécessaire.

Indicateurs de suivi

Articuler les réglementations pour une meilleure lisibilité et communiquer	Nombre d'actions mises en œuvre, Communications
Améliorer la disponibilité des aires de livraison et l'information associée	Nombre de places livraisons créées, modifiées
Instaurer une stratégie de planification foncière en matière de logistique à l'échelle de la C.A.C.P.L.	Nombre d'études menées, nb espaces LU créés, prise en compte projets
Prendre en compte les besoins spécifiques des artisans	Nombre d'actions mises en œuvre, Communications
Mettre en œuvre et animer une instance de concertation sur la logistique urbaine à l'échelle de la C.A.C.P.L.	Nombre d'ateliers, Nombre de thématiques abordées

Détail du coût par sous actions
 1 : 40 000 €
 2 : 610 000 €
 3 : 50 000€
 4 : 100 000 €
 5 : 300 000 €

Porteur(s) :

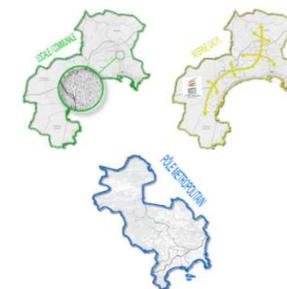
C.A.C.P.L

Communes

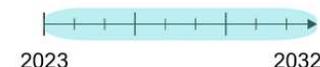
Partenaire(s) :

Région , CEREMA, DGITM, CCI
 Fédérations et organisations professionnelles,
 transporteurs, artisans,
 commerçants, CAPG, CASA.

Echelle



Temporalité



Coût

1 100 000 €

C.A.C.P.L., Communes

AXE 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Action G : Réglementer l'urbanisation en relation avec la mobilité

Contexte & Objectifs :

Le territoire de la C.A.C.P.L est constitué de secteurs très denses vers le littoral et un peu moins denses à l'intérieur des terres. La proximité directe de nouveaux projets de développement urbain avec le réseau de transport collectif (PalmBus/Réseau ferroviaire) contribuera à limiter les déplacements VP et les nuisances qu'ils impliquent.

Apport de la concertation : Le développement d'une urbanisation facilitant les déplacements à pied ou en TC, l'adaptation de l'urbanisation à la réalité du trafic généré, le développement d'espaces de coworking, la création d'écoles le long de l'axe et sont souhaités.

Porteur(s) :

Communes

Partenaire(s) :

C.A.C.P.L, Promoteurs immobiliers

Axer le développement urbain de manière prioritaire autour des gares et du réseau structurant de TCSP

→ Le Document d'orientations et d'Objectifs (DOO) du SCoT'Ouest définit notamment des orientations stratégiques de cohérence territoriale entre développement urbain et transports. Parmi les principaux objectifs du SCoT à 20 ans se trouve la volonté de coordonner toute l'offre de mobilité publique pour composer un maillage dense du réseau de transport en commun.

→ Les orientations en lien avec ces enjeux sont les suivantes :

- **Orientation 2.A.4 :** Rapprocher la production de logements des équipements et des infrastructures de déplacement (obligation de mobiliser les périmètres d'aménagement prioritaires autour des grands axes de transport en commun ou près des grands axes) ;
- **Orientation 2.B.4 :** L'accompagnement des populations spécifiques (localisation de logement d'urgence doit être choisie en fonction de l'offre de transport public, notamment dans les périmètres d'aménagement prioritaires) ;
- **Orientation 3.A.2 :** Protéger le foncier économique (instaurer des périmètres dédiés à l'accueil des fonctions tertiaires notamment aux abords des points d'échanges avec les réseaux de transport de grande capacité) ;
- **Orientation 3.A.3 :** La densification positive des zones économiques existantes (SCoT'Ouest permet aux opérations de renouvellement urbain économiques situées le long des grands axes de transport d'évoluer vers des sites de renouvellement urbain de mixité urbaine) ;
- **Orientation 4.D.2 :** Cohérence territoriale entre réseau de transport et documents d'urbanisme ;
- **Orientation 4.E.3 :** Le déploiement de la micro-logistique et de la distribution décentralisée (documents d'urbanisme prévoient des aires de livraison et des points de collecte et de retrait) ;
- **Orientation 12.A.1 :** Limiter les besoins énergétiques liés aux déplacements (prioriser l'urbanisation dans les espaces desservis par les transports en commun à haut niveau de service) ;

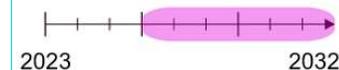
Enjeux identifiés autour de cette action

- Créer des partenariats : Entreprises, Promoteurs, Equipes communales,...
- Réfléchir à la création d'un contrat d'axe, favorisant le développement de nouveaux aménagements autour des infrastructures de transports en commun.
- Faire en sorte que les questions relatives à la mobilité soient prises en compte dans l'ensemble des projets et ce dès leur lancement.
- Faire le lien avec les ratios de stationnements des PLU (Axe 1 action E2).

Echelle



Temporalité



Coût

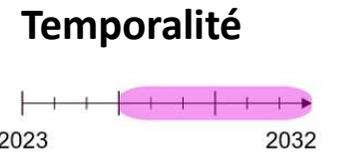
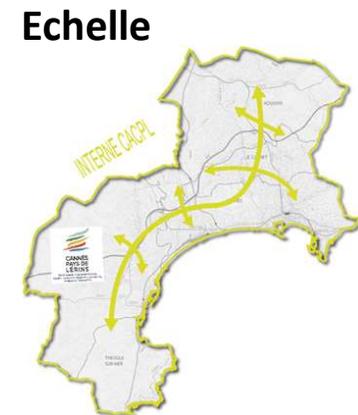
100 000 €

Communes

AXE 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Porteur(s) :
Communes

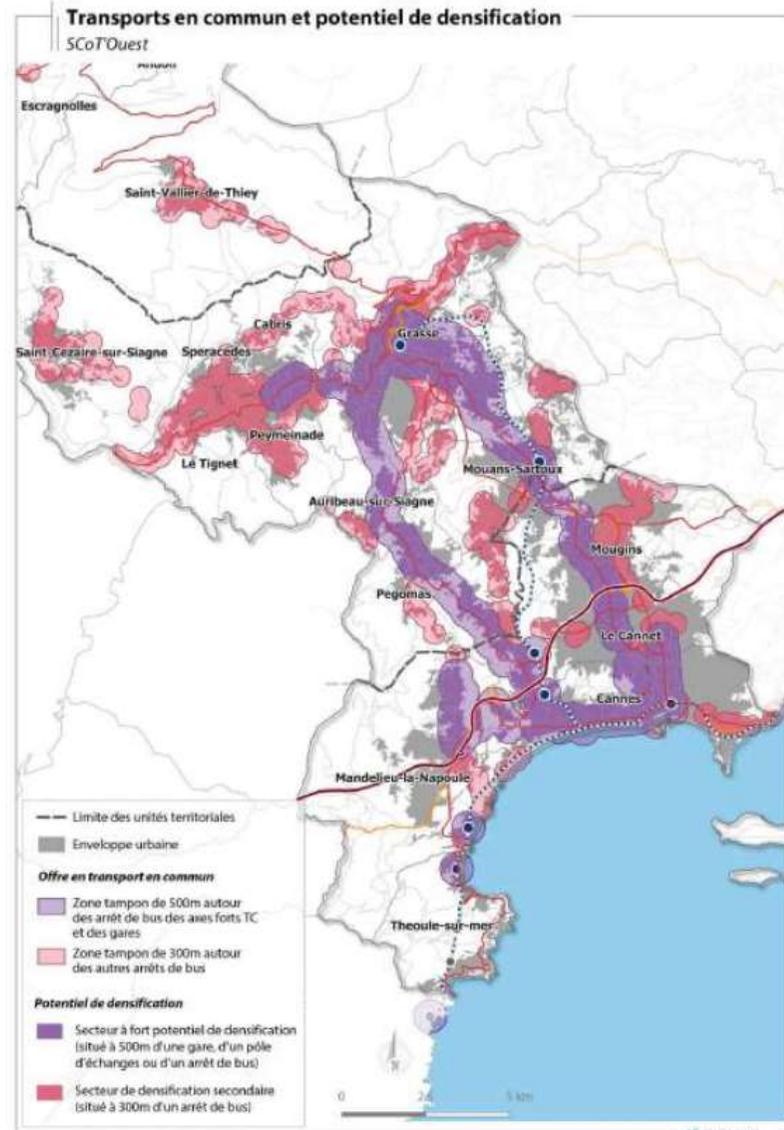
Partenaire(s) :
C.A.C.P.L, Promoteurs immobiliers



Coût
100 000 €
Communes

Indicateurs de suivi

- Nombre de projets réalisés avec prise en compte des mobilités très en amont
- Nombre de sollicitations par les bureaux d'études/promoteurs d'informations relatives aux déplacements



Carte 27 - Transport en commun et potentiel de densification au sein du SCoT'Ouest en 2019

AXE 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Action H : Rendre le territoire accessible à tous

Contexte & Objectifs : L'accessibilité aux transports en commun, obligation réglementaire, est un enjeu majeur pour le territoire de la C.A.C.P.L, dont la population est plutôt vieillissante. Certains arrêts du réseau Palm Bus ne répondent pas encore totalement aux normes d'accessibilité, notamment PMR.

Apport de la concertation :
Les problématiques d'accessibilité sont relevées par des habitants qui souhaitent s'assurer de la prise en compte de cette question pour les arrêts et la nouvelle flotte de bus.

Porteur(s) :
C.A.C.P.L, Communes

Partenaire(s) :
Département 06, Région

Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus et de la nouvelle flotte

- Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus notamment sur les arrêts prioritaires au sens du schéma directeur d'Accessibilité
- Rendre la nouvelle flotte de transports en commun accessible à tous

Détail du coût :

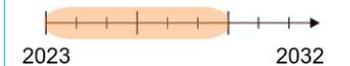
- Mise en accessibilité d'un arrêt : 25 000 € / arrêt,
- Sur les prochaines années, mise en accessibilité de 10 arrêts par an.



Echelle



Temporalité



Coût

1 000 000 €

C.A.C.P.L., Communes

Indicateurs de suivi

- Nombre d'arrêts réaménagés pour les rendre accessibles à tous
- Part des arrêts prioritaires du réseau accessibles à tous
- Part de bus accessibles / parc total

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

Les trois axes du PDM

- Axe 1 : Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire
- **Axe 2 : Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers**
- Axe 3 : Un territoire connecté et décarboné : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Liste des Actions – Axe 2

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

Action A : **Développer un réseau modes doux structuré, efficace et lisible**

Action B : **Simplifier l'accessibilité et promouvoir l'usage des modes doux**

Action C : **Résorber les coupures du territoire en créant des perméabilités / liaisons modes doux**

Action D : **Mieux répartir l'espace public pour donner plus de place aux autres modes que la voiture**

Action E : **Réduire l'accidentologie et développer le savoir vivre**

Action F : **Accompagner la démarche de zone à faibles émissions**

Action G : **Améliorer la logistique urbaine pour réduire son impact sur la vie des habitants tout en la légitimant comme une activité essentielle**

AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Action A

Action A : Développer un réseau modes doux structuré, efficace et lisible

Contexte & Objectifs : La part modale de la marche à pied est importante sur la C.A.C.P.L. Conserver une part modale de la marche à pied forte est un enjeu du PDM. En outre, la pratique régulière de la marche est un enjeu fort de santé publique. Continuer à sécuriser les piétons et aménager la voirie pour l'adapter à tous doit permettre de maintenir cette part modale forte.

Apport de la concertation : De manière générale, les habitants se sont beaucoup exprimés en faveur du développement des modes actifs et sur la nécessité de mettre en place un réseau cyclable et piéton continu et sécurisé, communal et intercommunal.

Porteur(s) :
Communes

Partenaire(s) :
C.A.C.P.L, Associations PMR, CASA, CAPG

Sous Action A1

Travailler sur les réseaux et les continuités des cheminements piétons

L'action repose sur l'amélioration du réseau piéton existant notamment en résorbant les discontinuités piétonnes et en **améliorant l'accessibilité PMR**. La sécurité est au cœur des préoccupations notamment en zones interurbaines particulièrement contraintes.

L'objectif visé est de réaliser 10 km d'aménagement par an, comprenant trottoirs, végétalisation et **dispositifs d'accessibilité**.

Ces dernières années, les différentes communes ont initié un travail sur les continuités et la sécurité des aménagements piétons, sur le réaménagement de chemins communaux, comme le sentier littoral accessible sur Théoule.

Les leviers pour améliorer la marche sur le territoire :

→ Evaluer la qualité du réseau piéton existant et l'améliorer :

- Résorber les empiètements sur les espaces réservés aux piétons (terrasses, étalages, ...)
- Evaluer le stationnement gênant des véhicules sur les trottoirs (recensement sur la plateforme collaborative Vigilo) et résorber les dysfonctionnements.
- Implanter stratégiquement des aménagements améliorant le confort des piétons (bancs, toilettes, distributeurs d'eau potable, lieux de sociabilité).
- S'appuyer sur les chemins ruraux, sentiers communaux existants pour proposer des continuités apaisées.

→ Analyser la qualité d'aménagement des zones à circulation apaisée existantes et la compréhension de ces aménagements par les usagers. Par exemple, pour assurer un fonctionnement optimal, une zone de rencontre doit être dépourvue de stationnement, de trottoirs.

→ Améliorer l'accessibilité piétonne, sur un périmètre de 500m autour des établissements scolaires pour favoriser les déplacements domicile-école et favoriser les déplacements quotidiens des plus jeunes à pied.

→ Etendre le réseau piéton prioritairement en connexion avec les pôles générateurs de déplacements du territoire, et la desserte des zones d'emplois.

→ Limiter la vitesse de circulation des véhicules pour améliorer la sécurité des piétons notamment en zones interurbaines.

→ Mettre en place une signalétique piétonne claire (indiquant les temps de trajets par exemple) aux endroits stratégiques.

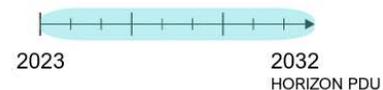
Indicateurs de suivi

- Linéaire d'aménagement réalisé chaque année → Objectif 10 km de trottoir réaménagés /an
- Projets engagés sur l'année suivante

Echelle



Temporalité



Coût

20 M d'€

Communes

Sous Action A1

La ville de Cannes a élaboré un Plan des pistes de jogging et de randonnée. Au total, ce sont 16 itinéraires identifiés pour la pratique de la course à pied ou de la randonnée qui sont matérialisés au sol par des clous de voirie, pour une distance globale supérieure à 60 kilomètres. Pour chaque piste, le plan donne divers indicateurs de distance, de difficulté et de qualité des équipements empruntés. Cette initiative permet de valoriser les pratiques piétonnes et d'identifier des parcours bien aménagés.



Plan des pistes de jogging et randonnées – Ville de Cannes

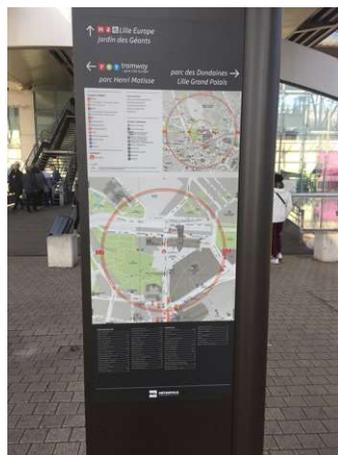


Projet en cours des Allées de la Liberté Esplanade piétonne



Plan nature, Mougins

Indique les chemins pédestres, les pistes cyclables, les zones vertes et les espaces de vie



Totem Piéton Lille Europe



Jalonnement piéton Limoges



Plan Piéton Pontevedra établi sous une forme similaire à un plan de métro

AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Action A

Action A : Développer un réseau modes doux structuré, efficace et lisible

Contexte & Objectifs :

Les communes réalisent des aménagements cyclables sur leur voirie. Cependant le diagnostic a mis en avant les problématiques de continuités de ces réalisations. **Pour développer la pratique vélo, il est donc nécessaire d'avoir un schéma directeur cohérent à l'échelle de la C.A.C.P.L et du Pôle Métropolitain**, et de réaliser ensuite un réseau continu et structuré d'aménagements cyclables.

Apport de la concertation : De manière générale, les habitants se sont beaucoup exprimés sur la nécessité de mettre en place un réseau cyclable continu, sécurisé et de qualité. Différents points durs sont relevés ainsi que la nécessité de liens avec la CASA et la CAPG.

Porteur(s) :

C.A.C.P.L, Communes, Département

Partenaire(s) :

Département, Pôle Métropolitain, associations de cyclistes

Sous Action A2

Réaliser un schéma directeur d'itinéraires cyclables et construire un réseau structuré d'aménagements cyclables

La réalisation d'un **schéma directeur d'itinéraires cyclables** doit permettre de desservir des grandes et petites centralités mais aussi des zones d'activités. Cette étude permettra à la C.A.C.P.L de :

- 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,
- Construire un réseau cyclable permettant de relier les principaux pôles générateurs de déplacements du territoire, dont les établissements scolaires, et d'assurer une connexion aux territoires voisins en lien avec les projets du Département,
- Qualifier les aménagements cyclables en fonction des usages (déplacements du quotidien, sportifs, loisirs ou touristiques par exemple),
- Intégrer le développement des EDPM (Engins de Déplacements Personnel Motorisé) dans cette réflexion globale, mais également le confort des piétons et l'accessibilité des PMR,
- Définir un mode opératoire permettant de réaliser des aménagements cyclables qualitatifs (définition d'un référentiel d'aménagement cyclable permettant d'homogénéiser les pratiques, de proposer des aménagements adaptés aux contraintes du territoire) et d'avoir une bonne sécurisation des traversées de carrefours,
- Identifier les services complémentaires à l'infrastructure (déploiement du stationnement des vélos, du jalonnement, de services dédiés aux cyclistes notamment, définition des modalités d'entretien du réseau cyclable),
- Mettre en œuvre un plan de communication adapté,
- Définir une politique cyclable à cinq ans ainsi que des objectifs de reports modaux,
- Intégrer les associations cyclistes et autres instances (et/ou usagers) dès le début de la réflexion.

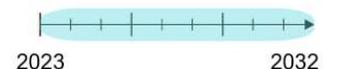
Recommandations :

1. Poursuivre les travaux en cours sur les liaisons cyclables déjà identifiées sur le réseau majeur.
2. Tirer parti de la contribution des cyclistes du territoire dans le cadre du baromètre des villes cyclables. La carte recense les liaisons prioritaires selon les usagers (128 contributeurs sur le territoire) et précise l'effectif de demandes par tronçon. [Parlons-Vélo - Carto \(parlons-velo.fr\)](https://parlons-velo-carto.parlons-velo.fr)
3. Compléter ce recensement par une concertation durant l'étude du schéma directeur cyclable.

Echelle



Temporalité



Coût

19 M d'€

Schéma C.A.C.P.L
Aménagements : Communes
et C.A.C.P.L sur axe BHNS
d'intérêt communautaire

Sous Action A2

Relier les différentes centralités, les principales zones d'emplois, zones commerciales et établissements scolaires

— Aménagements cyclables existants

↔ Maillage cyclable à créer

Pôles d'attractivités à relier

■ Principales centralités urbaines (centres villes)

■ Moyennes et petites centralités urbaines (coeurs de quartiers)

■ Zones d'activités (+ commerciales)

■ Zones uniquement commerciales

● Etablissements scolaires



La construction du réseau cyclable se fera en concertation et coordination continue avec le département des Alpes-Maritimes qui est un partenaire qui sera associé tout au long de la démarche d'élaboration puis de réalisation.

En effet une partie importante des itinéraires seront réalisés sur le réseau routier structurant du territoire à savoir les routes départementales

- Le département a notamment dans son plan vélo 2028 des projets sur Sophia avec le lien Mougins le Haut RD 135 et des aménagements sur la RD 98, ainsi que la finalisation de l'aménagement de l'EuroVelo 8.
- Le département va initier d'ici fin 2022 la déclinaison opérationnelle du Plan vélo en un schéma vélo, cette démarche est en lien direct avec le PDM et le schéma directeur d'itinéraires cyclables.
- Pour la réalisation d'un réseau cyclable cohérent et continu le SDC doit identifier sur le territoire un ensemble, coordinateur des différents aménagements.

Indicateurs de suivi

- Linéaire d'aménagement réalisé chaque année → Objectif 50 km sur la durée du PDM
- Projets engagés sur l'année suivante
- Points de comptages spécifiques aux cycles, fréquentation / comptage cycles
- Nombre d'établissements scolaires desservis par le réseau cyclable
- Validation du SDIC

AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Action A

Action A : Développer un réseau modes doux structuré, efficace et lisible

Contexte & Objectifs :

Le boulevard Carnot est le principal axe routier permettant la liaison entre les centres villes de Cannes et du Cannet. Il concerne un linéaire de près de 3 km avec 85 m de dénivelé. Aujourd'hui il n'est pas sécurisé pour la pratique des vélos

Apport de la concertation : Ce point dur est évoqué à plusieurs reprises lors de la concertation. L'aménagement étant récent, les habitants déplorent qu'une réflexion cyclable sur cet axe n'ait pas été prise en compte.

Porteur(s) :

C.A.C.P.L

Partenaire(s) :

Villes de Cannes et du Cannet, associations cyclistes

Sous Action A3

Instaurer une réflexion commune entre Cannes et Le Cannet pour des solutions cyclables concrètes autour de l'axe Carnot

L'action comprend la **réalisation d'une étude de faisabilité** pour définir le type d'aménagement et son axe pour effectuer une liaison sécurisée entre Cannes et le Cannet.

Aujourd'hui la continuité cyclable sur cet axe est une problématique déjà identifiée par les communes et la C.A.C.P.L, qui présente des contraintes importantes (rues annexes non adaptées à la circulation des cycles, vitesses élevées, rues étroites etc.).

Par ailleurs, il est constaté l'usage du couloir de bus par quelques cyclistes. Si cet usage venait à augmenter, la problématique de la cohabitation avec les bus et de la réinsertion des vélos aux intersections (le couloir de bus étant central) pourrait devenir conflictuelle.

Recommandations:

Une phase de concertation avec les associations locales et des représentants de la société civile est fortement recommandée.

La concertation permettra de tirer parti de l'expérience des usagers en matière de déplacement (identification des points noirs sur l'axe et à proximité), de mettre en exergue les habitudes de déplacement de tous les usagers et d'affiner les cibles d'usagers cyclistes pour lesquels l'aménagement sera conçu.

Enfin, la concertation permettra également d'échanger autour des solutions possibles puis de justifier les partis pris d'aménagement.

Une telle implication des usagers facilite la compréhension et l'approbation des aménagements qui seront réalisés par la suite.

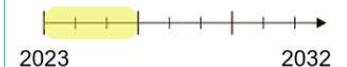
Indicateurs de suivi

- Date d'engagement de l'étude
- Date de validation d'un projet d'aménagement
- Date de démarrage des travaux d'aménagement

Echelle



Temporalité



Coût

Inclus action A2

Communes, et C.A.C.P.L si sur axe BHNS d'intérêt communautaire

AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Action B

Action B : Simplifier l'accessibilité et promouvoir l'usage des modes doux

Contexte & Objectifs :

La circulation est source de nuisances pour les riverains et usagers. Pour permettre une bonne cohabitation des différents utilisateurs de la voirie mais également assurer la sécurité des piétons, les communes ont engagé des actions de pacification de la voirie avec la réalisation de zones de rencontre et de zones 30.

Apport de la concertation : De nombreux participants ont proposé de développer des dispositifs pour ralentir la circulation comme les zones à 20 ou 30 km/h et de renforcer les contrôles pour faire respecter davantage la réglementation.

Porteur(s) :

Communes

Partenaire(s) :

C.A.C.P.L

Sous Action B1

Pacifier l'espace public à une large échelle pour sécuriser les modes doux

L'action a pour but d'améliorer la sécurité des modes de déplacement les plus vulnérables que sont les modes doux. L'action la plus efficace **pour réduire l'accidentologie** impliquant des modes doux consiste à limiter les vitesses automobiles. Il s'agit de plus d'une demande forte de la part des habitants.

Deux orientations sont préconisées :

- Le développement du 30km/h et des zones de rencontre
- L'extension des aires piétonnes en centres villes et sur les centralités urbaines (cœurs de quartiers).

L'objectif est d'augmenter le linéaire de voies apaisées et l'accessibilité PMR en proposant des aménagements supplémentaires de type zone piétonne ou zone de rencontre et penser un espace public confortable pour tous.

Là où la circulation est trop contrainte pour envisager une zone piétonne, le choix d'une zone de rencontre offre une alternative pertinente et une marge de manœuvre permettant de tenir les objectifs de sécurisation des modes actifs.

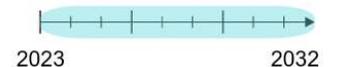
Une attention particulière devra être portée sur les aménagements nécessaires pour accompagner la limitation à 30km/h. Le profil des voies et les aménagements de la chaussée devront contraindre les automobilistes au respect de la vitesse autorisée. De même, la compréhension de l'aménagement proposé constitue un enjeu majeur pour assurer le respect des limitations de vitesse.

Les communes, conscientes de cet enjeu, développent actuellement de tels aménagements avec un nombre important de rues récemment mises à 30km/h (au Cannet, à Mougins-le-Haut, à la Pointe Croisette, dans le centre-ville de La Bocca, ou encore à Cannes sur les axes perpendiculaires aux boulevards Carnot et République). Il y a eu également des centres villes aménagés en zone de rencontre notamment le centre-ville du Cannet, ainsi que l'intégration dans les projets à venir de cette problématique notamment sur Théoule avec la pacification des avenues Dahon et Pastor en lien avec le parking du Vallon.

Echelle



Temporalité



Coût

16 M d'€

Communes

Indicateurs de suivi

- Linéaire de zones 30 et zones de rencontre → Objectifs 60 km de voirie limitée à 30 km avec aménagements de ralentissements sur la durée du PDM
- Linéaire de zones piétonnes aménagées → Objectif 10 km sur la durée du PDM
- V85 observées sur les principaux axes concernés
- Mesures mises en œuvre pour limiter la vitesse là où les zones 30 ne sont pas respectées

AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Action B

Action B : Simplifier l'accessibilité et promouvoir l'usage des modes doux

Contexte & Objectifs :

Un vélo en stationnement prend 10 fois moins de place qu'une voiture. Pourtant, le nombre de places disponibles est insuffisant. Par ailleurs, 47% des participants au baromètre vélo 2016 se sont déjà fait voler ou dégrader leur vélo sur l'espace public. Le risque de vol est identifié comme un frein majeur à l'usage du vélo. C'est aussi un frein à la montée en gamme des vélos.

Apport de la concertation :

Il existe une demande forte de poursuivre le développement de services dédiés aux vélos tels que des stationnements vélos sécurisés adaptés aux différents usages.

Porteur(s) :

Communes & C.A.C.P.L

Partenaire(s) :

Associations cyclistes
Région Sud
C.A.S.A., C.A.P.G.

Sous Action B2

Déployer une offre de stationnement vélo

Usage intermodal : Le décret n°2021-748 relatif au stationnement sécurisé des vélos en gare publié dans le cadre de la LOM prévoit un équipement des gares, d'ici 2024, proportionnel à leur fréquentation. **Le stationnement devra être sécurisé, couvert et éclairé. Sur la gare de Cannes, au niveau du parc vélo existant, la capacité d'extension de l'offre stationnement identifiée est de 166 places** ce qui permettra d'avoir l'offre quantifiée dans le décret et de répondre au besoin. De plus, pour toutes les autres gares du territoire, la région Sud va installer 10 places sécurisées.

Sur cet usage intermodal, l'objectif visé consiste à poursuivre le déploiement du stationnement actuel. L'action vise également à améliorer le stationnement en intermodalité, c'est-à-dire sur les gares, les P+R et les arrêts de bus les plus fréquentés. L'optimisation du stationnement en gare passe par un travail permettant d'assurer de bonnes conditions d'accès au service et notamment en rendant visible l'entrée. L'entretien doit être régulier. **La communication en appui à cette offre est très importante** pour la faire connaître et développer l'usage de ces stationnements.

Usage du quotidien sur l'espace public : Une offre de stationnement vélo est en cours de déploiement sur le territoire notamment sur la ville de Cannes qui a déjà installé 500 arceaux en coordination avec l'association Choisir le Vélo. En complément, du stationnement vélo peut être implanté sur des places de stationnement VL et notamment autour des passages piétons (nouvelle réglementation LOM). La commune du Cannet a déjà commencé cette démarche. La récupération des places de stationnement autour des passages piétons permettrait de **récupérer une centaine de places de stationnement à raison de 7 arceaux par place de voiture récupérée.**

En termes de répartition, **l'offre doit être particulièrement importante et attractive en bordure des centres** pour diminuer les conflits piétons-cyclistes. Sur l'espace public, la stratégie de déploiement doit permettre de rendre le stationnement vélo plus attractif et plus efficace en travaillant sur l'implantation stratégique, le cheminement, la signalétique.

La qualité des stationnements privés des commerces est également à aborder, avec notamment des pince-roues inadaptés. Un travail de sensibilisation avec quelques recommandations techniques simples serait à mettre en œuvre.

Usage résidentiel : Le stationnement résident est une problématique majeure à traiter. L'espace en centre-ville ou dans les quartiers n'est pas toujours disponible. Par ailleurs, les espaces intérieurs sont rares, chers et n'offrent pas forcément une bonne sécurité s'ils sont hors de vue. L'action vise à implanter des consignes collectives double-rack dans 10 parkings stratégiques du territoire.

Indicateurs de suivi

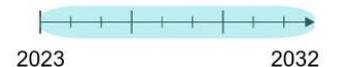
- Nombre de places autour des PEM
- Taux de remplissage des places
- Nombre de parkings vélos réalisés à proximité d'un passage piéton
- Nombre de consignes collectives installées



Echelle



Temporalité



Coût

1,3 M d'€

Voirie : Communes
PEM : C.A.C.P.L

AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Action B

Action B : Simplifier l'accessibilité et promouvoir l'usage des modes doux

Contexte & Objectifs :

Le territoire de la C.A.C.P.L est caractérisé par un relief important. Ce contexte amène à développer le vélo électrique comme une réponse adaptée aux enjeux de mobilité. Consciente de cet enjeu, différentes communes de la C.A.C.P.L proposent des dispositifs d'aide à l'achat pour les vélos électriques.

Apport de la concertation : Dans la continuité du développement de services dédiés aux vélos, les participants souhaitent par exemple que l'offre de location de vélos et de VAE se développe (évoqué sur Cannes, Mandelieu et Théoule).

Porteur(s) :

Communes

Partenaire(s) :

C.A.C.P.L, C.A.S.A., C.A.P.G.

Région & Etat

Sous Action B3

Développer une politique cyclable globale en faveur du vélo électrique : poursuivre les dynamiques engagées d'aide à l'achat

Différentes communes de la C.A.C.P.L proposent actuellement à leurs administrés un dispositif d'aide à l'achat de vélos électriques. Ces aides à l'achat permettent d'avoir des effets de levier importants pour l'achat de vélos plus coûteux qu'un vélo classique.

- Mandelieu : aide à hauteur de 150€ (budget rallongé en 2021 avec 100 dossiers instruits)
- Le Cannet : aide à hauteur de 100 €, 76 dossiers en 2021
- Mougins : aide à hauteur de 300€ maximum (25% du prix d'achat), au total 157 dossiers instruits depuis la création
- Cannes : réflexion en cours sur la possible réintégration d'une aide
- Théoule-sur-Mer : une réflexion est en cours pour la mise en place d'un tel dispositif (+ formation retour à la pratique et kit sécurité)

En termes de report modal, le VAE a un impact fort sur les usagers de la voiture. En effet 70% des nouveaux usagers des vélos à assistance électrique utilisaient avant leur voiture.

L'action consiste donc uniquement à poursuivre cette dynamique tout au long du PDM, en conservant et adaptant (si besoin au vu d'évolutions prochaines) le dispositif d'aide à l'achat de vélos électriques sur le territoire, par les différentes communes et en l'instaurant sur les communes où il n'est pas mis en place.

La C.A.C.P.L communiquera régulièrement auprès des communes les différentes aides auxquelles les administrés ou collectivités peuvent prétendre en fonction de leur évolution.

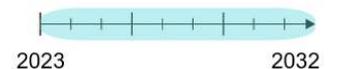
Indicateurs de suivi :

- Nombre d'aides à l'achat / an sur les différentes communes.

Echelle



Temporalité



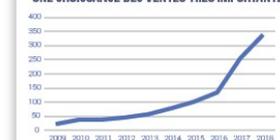
Coût

500 000 €

Communes

LE PHÉNOMÈNE VAE

UNE CROISSANCE DES VENTES TRÈS IMPORTANTE



DES NOUVEAUX PRATIQUANTS

Les séniors (50 ans et plus)



Les femmes



DES NOUVEAUX TERRITOIRES

Milieu rural ou périphérie des grandes villes



LE POTENTIEL EST ENCORE TRÈS FORT

Nombre de VAE vendus par an pour 1 000 habitants :



70% passent de la voiture au VAE

AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Action B

Action B : Simplifier l'accessibilité et promouvoir l'usage des modes doux

Contexte & Objectifs :

Dans le cadre de sa politique de développement de mobilité durable sur son territoire, l'Agglomération Cannes Pays Lérins propose un service de **location de vélos à assistance électrique** (VAE) depuis septembre 2020.

Apport de la concertation : Dans la continuité du développement de services dédiés aux vélos, les participants souhaitent entre autre que l'offre de location de vélos et de VAE se développe (évoqué sur Cannes, Mandelieu et Théoule).

Porteur(s) :

C.A.C.P.L & Communes

Partenaire(s) :

Vélocistes

C.A.S.A., C.A.P.G., CCI

Associations cyclistes

Sous Action B4

Développer une politique cyclable globale en faveur du vélo électrique : étendre le service PALM VÉLO

Afin de développer l'usage du vélo, il est important d'offrir la possibilité aux habitants du territoire de posséder un vélo. Par rapport au coût élevé d'acquisition d'un vélo électrique, le développement d'offres de location permet aux habitants de lever ce frein.

Deux services sont en cours de déploiement :

Le service PALM VELO avec une offre de location de VAE, moyenne durée. La flotte est actuellement de 80 vélos. Il est prévu d'étendre le service à 3 et 6 ans pour passer à 150 vélos à la location. Le dispositif a également été étendu aux actifs travaillant sur le territoire.

Les ratios de dimensionnement moyen des parcs sont les suivants : 30 vélos pour 10 000 habitants en moyenne nationale. Les collectivités avec des parts modales vélo inférieures à 5 % ont des parcs de 15 vélos pour 10 000 habitants en moyenne (source: Etude nationale de l'ADEME sur les services vélo). **En calibrant le service sur la base de ce ratio, il faudrait disposer d'une flotte de 225 vélos.** Il est donc recommandé d'augmenter la flotte de VAE à court terme afin de répondre à la demande.

La communication autour du dispositif est essentielle pour faire connaître ce service. Cibler les actifs du territoire serait une bonne stratégie pour inciter à l'usage du vélo au quotidien et pour les déplacements domicile-travail plus précisément. La CCI peut être un bon partenaire pour diffuser l'information auprès des entreprises.

Des services de location courte durée : la ville du Cannet a conventionné avec la société Bik'Air également présente sur Antibes et Vallauris. Une cinquantaine de VAE sont ainsi disposés sur le territoire sur des emplacements identifiés. Les vélos sont disponibles 24h/24 pour une location avec un coût à la minute, le déploiement du dispositif est porté par l'entreprise privée. Ce service sera susceptible d'être étendu sur d'autres communes du territoire.

Indicateurs de suivi

- Flotte de vélos / habitant
- Nombre de vélos loués / mois



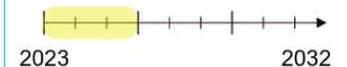
Le coût comprend :

- 460 000 € pour Palm Vélo : développement du service et entretien du parc
- 1 060 000 € pour un service VLS en stations

Echelle



Temporalité



Coût

1 520 000 €

C.A.C.P.L

AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Action B

Action B : Simplifier l'accessibilité et promouvoir l'usage des modes doux

Contexte & Objectifs :

Le vélo est encore peu pratiqué sur le territoire de la C.A.C.P.L. Pour accompagner son développement, il sera nécessaire de développer la communication sur les enjeux du vélo et le nécessaire partage de la voie, en complément des actions précédentes.

Apport de la concertation :

L'organisation d'une journée pour le vélo a été évoquée, afin de faire la promotion de ce mode non polluant.

Porteur(s) :

C.A.C.P.L

Partenaire(s) :

Communes, services des sports, associations cyclistes

C.A.S.A., C.A.P.G.;
Département

Sous Action B5

Organiser des actions de promotion des modes actifs : communication, événementiel, savoir-rouler

L'action consiste à mettre en œuvre un plan de communication ayant pour objectif de rendre les modes actifs désirables et de positiver l'image du vélo et de la marche.

Les campagnes de communication ne doivent pas stigmatiser les automobilistes mais délivrer un message rationnel et positif permettant d'expliquer qu'un changement de mobilité conduit à améliorer son quotidien, sa qualité de vie et la ville plus généralement.

Quelques pistes de sujets sont proposées pour déployer une campagne en faveur de la marche et du vélo :

- Campagne sur les bienfaits du vélo et de la marche (efficacité du vélo par rapport à la voiture en milieu urbain, bénéfiques sur la santé, avantages financiers).
- Campagne ciblée sur les automobilistes réalisant des trajets de courte distance (moins de 5km) en voiture. L'objectif est ici de démontrer l'inefficacité de la voiture pour des trajets courts. Une telle campagne a l'avantage de saluer les pratiques vertueuses des habitants se déplaçant déjà en modes actifs sur leurs trajets courts.

Un visuel peut être réalisé pour chaque thématique et largement diffusé sur les panneaux publicitaires, dans la presse locale, sur les réseaux sociaux et les sites internet institutionnels.

L'organisation d'un évènement identitaire est une autre action possible pour montrer concrètement ce que le changement d'habitude peut induire sur l'espace public et les habitants. Une journée sans voiture par exemple ou une fête du vélo permettent de rompre avec les habitudes et de susciter un changement de comportement via la raison et l'émotion.

Afin de compléter l'instauration d'un système vélo, à Cannes, il est envisagé la création d'ateliers de réparation participatifs, en partenariat avec une association.

Indicateurs de suivi

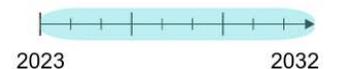
- Budget dédié à la communication
- Campagnes réalisées annuellement



Echelle



Temporalité



Coût

0€ : coût intégré à l'action globale de communication de l'axe 3

C.A.C.P.L

Synthèse actions A et B : carte volet « piéton »

VOLET PIÉTON

Développer un réseau modes doux structuré, efficace et lisible



Travailler sur le réseau et les continuités des cheminements piétons et mettre en place une signalétique piétonne claire



Elaborer un plan piéton

Accompagner ce développement et promouvoir l'usage des modes doux



Généralisation des zones 30



Poursuivre la piétonnisation des centres villes et centralités urbaines

Résorber les coupures du territoire



Créer des perméabilités de franchissement de la voie ferrée en bord de mer



Créer des traversées sécurisées de l'A8



Principales centralités urbaines (centres villes)



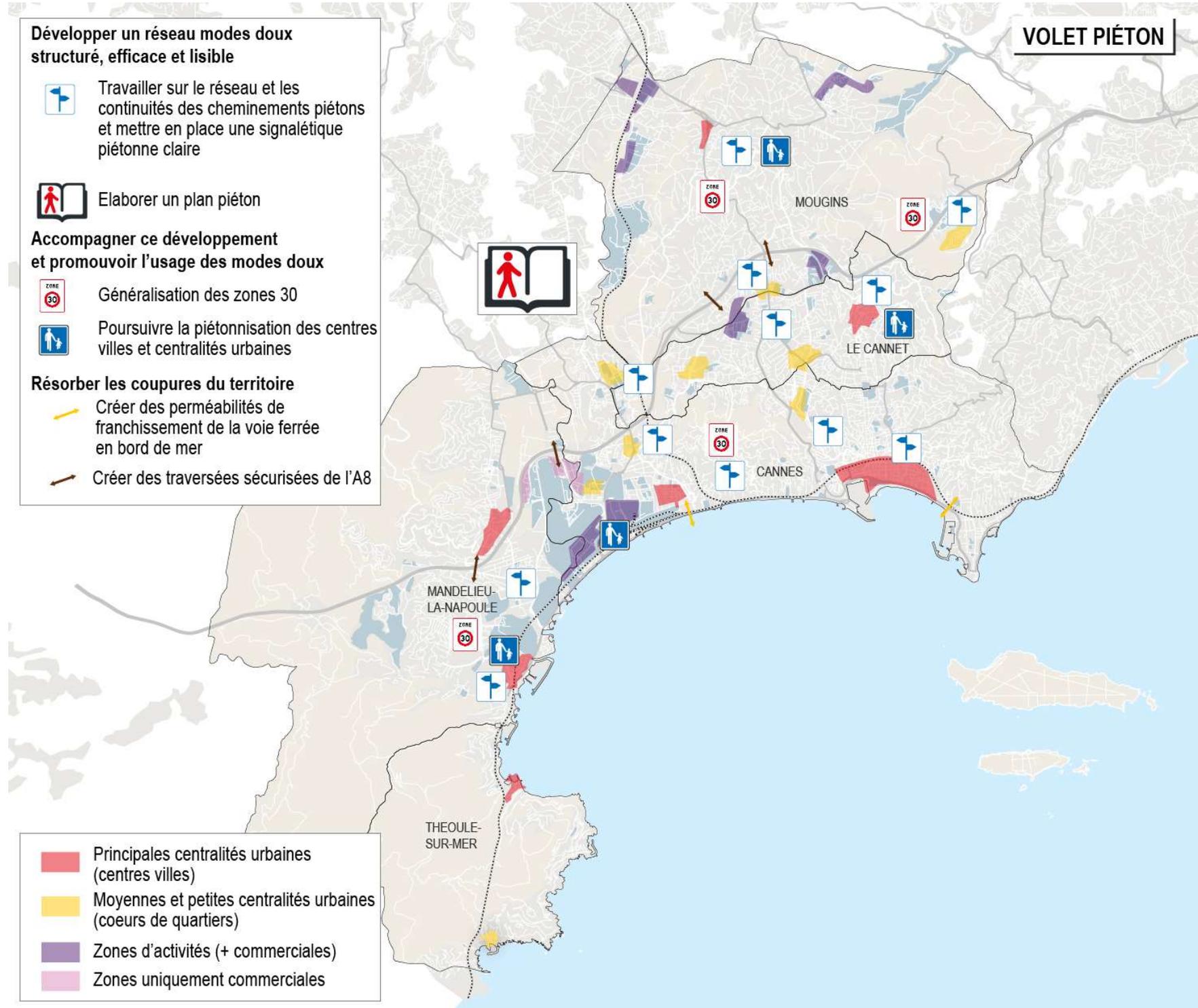
Moyennes et petites centralités urbaines (coeurs de quartiers)



Zones d'activités (+ commerciales)



Zones uniquement commerciales



Synthèse actions A et B : carte volet « vélo »

VOLET VÉLO

DÉVELOPPER UN RÉSEAU MODES DOUX

Construire un réseau structuré d'aménagements cyclables

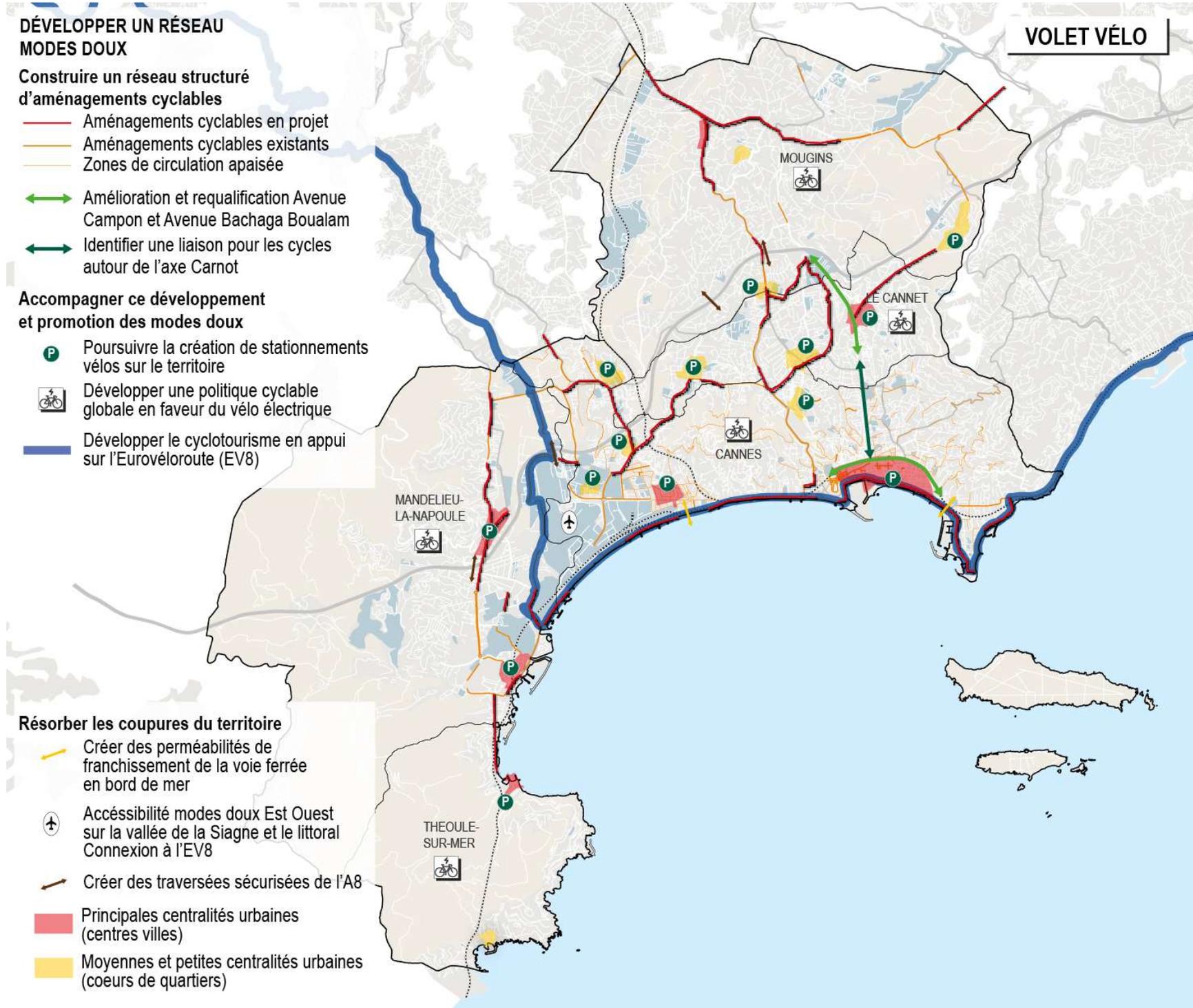
- Aménagements cyclables en projet
- Aménagements cyclables existants
- Zones de circulation apaisée
- ↔ Amélioration et requalification Avenue Campon et Avenue Bachaga Boualam
- ↔ Identifier une liaison pour les cycles autour de l'axe Carnot

Accompagner ce développement et promotion des modes doux

- P Poursuivre la création de stationnements vélos sur le territoire
-  Développer une politique cyclable globale en faveur du vélo électrique
- Développer le cyclotourisme en appui sur l'Eurovéloroute (EV8)

Résorber les coupures du territoire

- Créer des perméabilités de franchissement de la voie ferrée en bord de mer
-  Accessibilité modes doux Est Ouest sur la vallée de la Siagne et le littoral Connexion à l'EV8
- Créer des traversées sécurisées de l'A8
- Principales centralités urbaines (centres villes)
- Moyennes et petites centralités urbaines (coeurs de quartiers)



AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Action C

Action C : Résorber les coupures du territoire en créant des perméabilités / liaisons modes doux

Contexte & Objectifs :

La voie ferrée et l'autoroute A8 ceinturent le territoire de la C.A.C.P.L et créent des coupures urbaines importantes qui ne sont pas toujours sécurisées pour les traversées des modes actifs. Certains aménagements récents permettent de renforcer les traversées notamment le passage Châteaudun sur le centre-ville de Cannes.

Apport de la concertation :

Porteur(s) :

Communes, Département 06

Partenaire(s) :

SNCF réseau, Escota, Etat, Associations vélos et PMR

Sous Action C1

Améliorer les perméabilités pour les modes actifs des infrastructures voies ferrées et autoroute

Cette action vise à traiter les discontinuités des cheminements cyclables et piétons liées à la présence de la voie ferrée en bord de mer et de l'autoroute. L'ambition serait d'assurer un franchissement régulier de ces infrastructures offrant ainsi une bonne perméabilité du territoire.

L'objectif cible est la **réalisation d'un projet par an**, sur la voie ferrée ou l'autoroute, soit un projet tous les deux ans pour chaque infrastructure. Les projets peuvent être de nouveaux franchissements ou le réaménagement de franchissements existants pour mieux sécuriser les modes actifs. La création d'un franchissement de la voie ferrée et de l'autoroute est estimée à 5M€ et l'amélioration d'un franchissement existant entre 500K€ et 2 M€.

A ce stade et au regard des caractéristiques spécifiques des sites, il serait envisageable de créer un nouveau franchissement et de réaménager une quinzaine de passages existants.

Différentes traversées ont été identifiées par les communes :

- **Cannes** : création d'une nouvelle traversée de la voie ferrée sur la Bocca, besoin d'amélioration sur l'A8 : avenue Michel Jourdan, Bretelle Tourrades
- **Mandelieu** : amélioration des continuités sur l'avenue de Cannes et au niveau de l'échangeur des Tourrades
- **Le Cannet** : bd Jean Moulin en continuité av Michel Jourdan en lien avec Cannes, chemin Carimai RD809 en lien avec Mougins
- **Théoule-sur-Mer** : traversée de la voie ferrée au bout de l'Avenue du Languedoc
- **Mougins** : différents franchissements ont été identifiés comme difficiles sur l'A8 : et tout particulièrement le rond-point de la Libération. Sont également identifiés la RD135, le pont reliant le ch. du Ferrandon au ch. Pablo Picasso, le ch. du Belvédère, le ch. Carimai, la RD809.
- Sur la voie ferrée le ch. des Peyroues et le ch. du Grand Vallon
- Améliorer la lisibilité de la passerelle piétonne existante entre les 2 aires de l'A8 et les cheminements communaux en accès pour créer un potentiel lieu de prise de covoitureurs

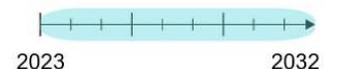
Indicateurs de suivi

- o Nombre d'études de faisabilité réalisées
- o Nombre de validation Etat
- o Nombre de projets réalisés → Objectif 15 projets sur la durée du PDM

Echelle



Temporalité



Coût

19 M d'€

Communes

Sous Action C1

Améliorer les perméabilités pour les modes actifs des infrastructures voies ferrées et autoroute

Afin de limiter les facteurs d'insécurité ressentis par les usagers, dans la mesure du possible, la longueur du tunnel doit permettre à l'utilisateur d'apercevoir l'extrémité. Un éclairage est à prévoir si la longueur de traversée est importante (> 15 m environ) et la visibilité médiocre.

Les conditions de réalisation sont :

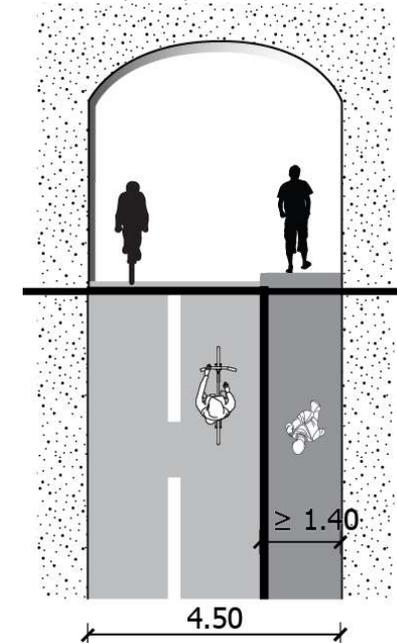
- Des parois peintes avec couleur claire,
- Un éclairage diurne, gradué pour éviter l'éblouissement (tunnel long, non rectiligne),
- Un tunnel réservé aux cycles seuls : $2,50\text{m} < l < 3,50\text{m}$,
- Une hauteur libre à dégager toujours supérieure à 2,50 m.

CARACTERISTIQUES

Largeur

- La norme est d'1,80 m, avec a minima une largeur de 1,40 m.
- Idéalement, **pour plus de confort** pour le cycliste prévoir une **largeur de 2 m**,
- Si le tunnel est ouvert aux piétons et cyclistes, la largeur passe alors de 3,50 à 4,50 m (minimum 3 m). Un trottoir peut y être aménagé pour distinguer les cheminements.

Schéma de principe de tunnel vélo avec espace piéton



Exemple reconfiguration du passage
Châteaudun



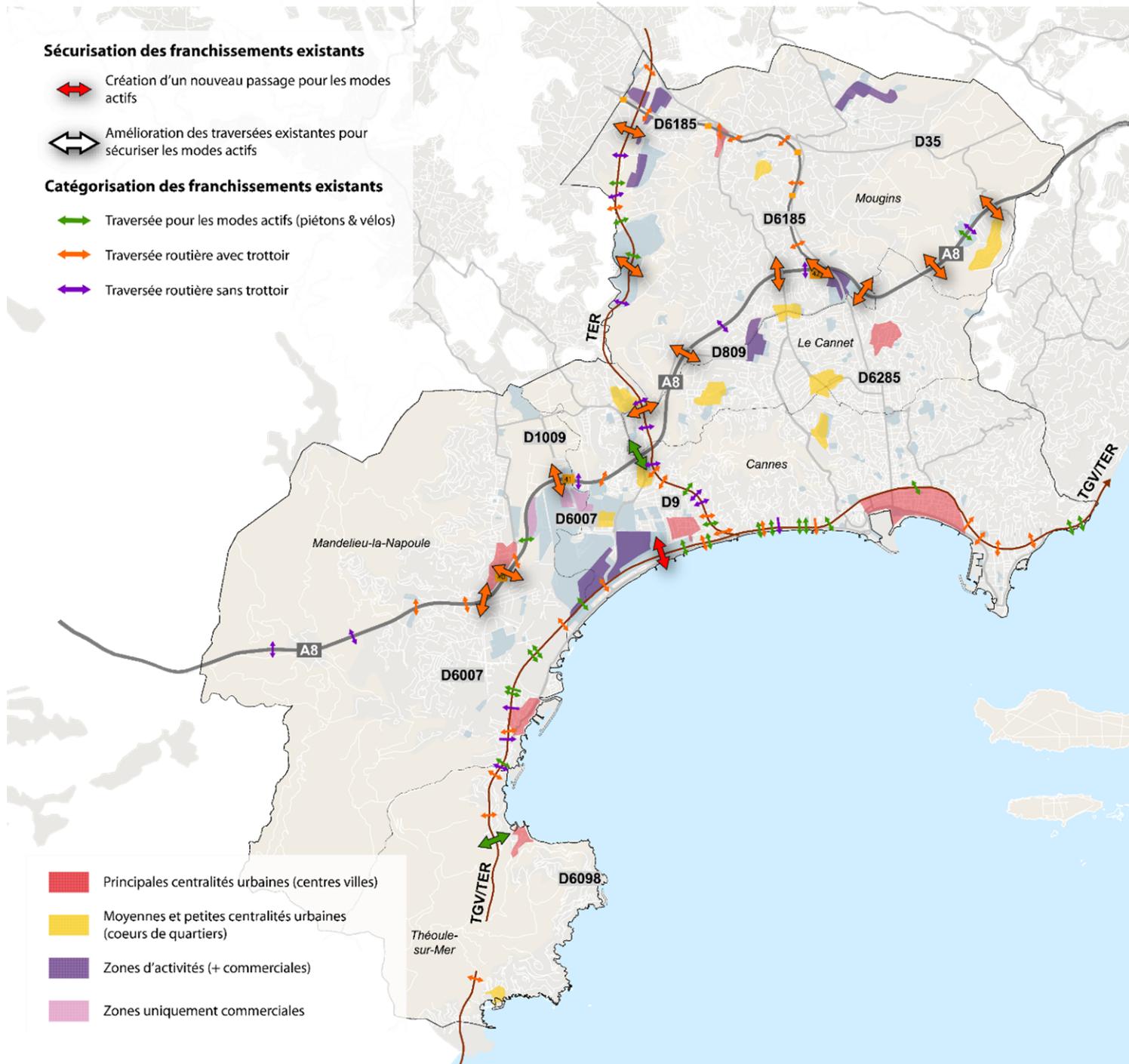
Passerelle modes actifs réalisée sur la
Frayère



Exemple de projet de passerelle modes doux
au-dessus d'une autoroute à Paris

Sous Action C1

Améliorer les perméabilités pour les modes actifs des infrastructures voies ferrées et autoroute



AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Action D

Action D : Mieux répartir l'espace public pour donner plus de place aux autres modes que la voiture

Contexte & Objectifs :

L'offre de stationnement voiture sur le territoire est très importante que ce soit sur la voirie ou au sein des parcs en ouvrage. Le diagnostic du PDM a identifié l'absence de données récentes sur les usages du stationnement sur l'ensemble du territoire.

Apport de la concertation :

Non évoqué.

Porteur(s) :

Communes, Régies, C.A.C.P.L

Partenaire(s) :

Gestionnaires stationnement intelligent

Sous Action D1

Améliorer la connaissance des usages du stationnement sur le territoire à travers des enquêtes régulières, notamment en analysant l'aspect événementiel

Le diagnostic du PDM a permis d'identifier qu'il y avait une connaissance partielle du territoire sur le stationnement. Les enquêtes ont également permis de mettre en avant la diminution des pratiques illicites de stationnement par rapport à 1999. Les communes connaissent l'offre de stationnement au sein des parcs de stationnement mais peuvent manquer de données sur les pratiques réelles de stationnement. De plus, la C.A.C.P.L est un nouvel acteur du stationnement avec la réalisation de P+R en lien avec le PALM EXPRESS.

Cette situation entraîne une connaissance parfois partielle des usages du stationnement sur les communes et une vision de pression sur l'offre existante de stationnement. Aujourd'hui le déploiement de stationnement intelligent sur la commune de Mandelieu et sur les places de livraison du Cannes permet d'avoir une connaissance en temps réel des places équipées. Demeure néanmoins le besoin de réaliser des enquêtes régulières sur le stationnement sur les secteurs à enjeux.

Dans le cadre de l'élaboration d'un plan d'actions sur le stationnement, la ville de Cannes réfléchit actuellement à l'amélioration de sa connaissance des usages du stationnement au travers un relevé effectué à l'aide d'un véhicule Lapi. Cela permettra d'avoir un suivi très complet des usages du stationnement.

Proposition dans le cadre du PDM :

→ Identifier un nombre de places de stationnement à enquêter régulièrement, ces places doivent être réparties sur l'ensemble des communes et sur les différentes temporalités. L'analyse de nouveaux projets urbains devra également s'accompagner d'enquêtes sur le stationnement aux abords des projets.

Méthodologie :

→ Réaliser un programme d'enquête régulier sur le stationnement (1 enquête tous les deux ans). Ces enquêtes doivent permettre de suivre l'évolution de la demande mais également des pratiques : durées de stationnement / nombre de stationnements ventouse au regard des enjeux du secteur.

→ Réaliser un suivi et un reporting des données des bornes de stationnement intelligent.

→ Réaliser un reporting et un suivi des indicateurs des données sur le stationnement

(Recettes, FPS, nombre d'amendes sur les zones bleues, taux de fraude)

Indicateurs de suivi

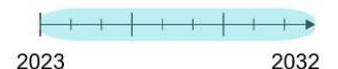
- Nombre de places enquêtées
- Intégration du stationnement à l'observatoire des mobilités

Cette première action sur le stationnement est en lien direct et sert de base à la réalisation des autres actions visant à améliorer le stationnement, évoquées tout au long du PDM.

Echelle



Temporalité



Coût

50 000 €

Communes

AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Action D

Action D : Mieux répartir l'espace public pour donner plus de place aux autres modes que la voiture

Contexte & Objectifs :

La place du stationnement dans les centres villes des communes est très importante, particulièrement sur voirie. Les deux-roues motorisés sont souvent stationnés de manière sauvage par manque d'offre. L'idée est donc de réguler l'offre de stationnement sur voirie dans les centres-villes afin de redonner plus de place aux autres modes.

Apport de la concertation : La mise en œuvre de nouvelles tarifications sur le stationnement (zones bleues, etc.) peut permettre d'éviter d'attirer les véhicules en centre-ville. L'optimisation des parkings en ouvrage est aussi évoquée pour limiter l'emprise sur voirie.

Porteur(s) :

Communes, Régies

Partenaire(s) :

C.A.C.P.L

Sous Action D2

Repenser la politique de stationnement, en rationalisant l'offre sur voirie dans les centres villes, et en gérant l'offre pour les deux roues motorisés

→ Rationaliser le stationnement sur voirie dans les centres-villes en faveur des modes actifs :

Il s'agit principalement de poursuivre la dynamique visant à favoriser le stationnement de courte durée pour favoriser la rotation des véhicules :

- Les différentes communes de la C.A.C.P.L mènent toutes des politiques de contrôle du stationnement : zones bleues avec durée du stationnement limitée, zones de stationnement payantes courtes durées et/ou journées. Au regard des nombreuses polarités du territoire, il s'agit d'étendre ce dispositif à d'autres secteurs à enjeux notamment autour des polarités commerciales.
- Les politiques locales de stationnement, notamment avec des temps de stationnement gratuit sur la voirie ont des effets sur la rotation. Ils permettent, cumulés à la pause méridienne, de stationner sur de longues durées sur des secteurs à enjeux ; il est nécessaire de questionner les objectifs des politiques mises en œuvre.
- L'enjeu est également en accompagnement des projets urbains de récupérer de l'espace sur voirie utilisé par des véhicules motorisés en faveur d'espaces commerçants ou au profit des modes actifs (réduction du stationnement sur voirie).

→ Gérer le stationnement des deux-roues motorisés :

Sur les secteurs où la pression des deux roues motorisés est importante :

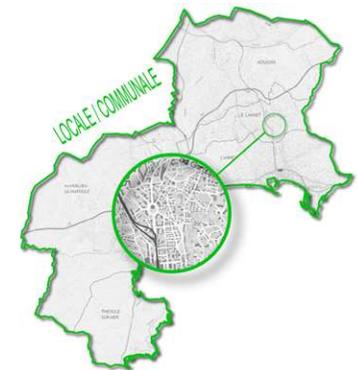
- Matérialiser les secteurs où le stationnement deux-roues est autorisé, sécuriser avec de la vidéosurveillance, contrôler et verbaliser les usages gênants,
- Créer de l'offre dédiée et récupérer de l'espace sur le stationnement VP non-utilisé dans les parcs en ouvrage.
- Expérimenter une régulation de l'usage des deux roues motorisés

Indicateurs de suivi

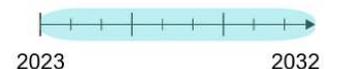
- Nombre de places de stationnement VP sur voirie
- Nombre de places de deux-roues motorisés en centres villes,
- Nombre de places de stationnement réallouées à d'autres usages,
- Nombre de places de stationnement supplémentaires réglementées / Superficie de la zone réglementée,
- Analyse de l'évolution des recettes moyennes / place en fonction des sectorisations.



Echelle



Temporalité



Coût

Aucun coût pour cette action : les dépenses s'équilibrent avec les redevances.

Sous Action D2

Repenser la politique de stationnement, en rationalisant l'offre sur voirie dans les centres villes, et en gérant l'offre pour les deux roues motorisés

Deux projets de stationnement en infrastructure liés à des offres réduites sur voirie, en cours sur le territoire :

- Théoule : le projet du parking lié à une rationalisation de l'offre existante sur voirie sur le cœur de ville en faveur des modes actifs est un exemple de mise en œuvre de cette politique.
- Projet à Mougins sur le cœur de ville avec le parking de Tournamy qui répondra à plusieurs besoins : services, nouveaux logements et logements existants, commerces et qui sera desservi par le Palm Express

→ Synthèse des réglementations actuelles du stationnement sur voirie

Cannes

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

Théoule-sur-Mer

	Gratuit	Payant
Réglementation	Stationnement gratuit limité à 7 jours selon la loi	Durée maximale 10 heures 3€ les deux premières heures, 35€ 10h. Réductions possible résidents et professionnels de santé.

Mandelieu

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

Le Cannet

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

Mougins

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

Sous Action D2

Repenser la politique de stationnement, en rationalisant l'offre sur voirie dans les centres villes, et en gérant l'offre pour les deux roues motorisés

Développer une stratégie d'organisation du stationnement

Secteurs à enjeux de réglementation & de rationalisation de l'offre au profit des modes actifs et aménagements urbains

 Secteurs à enjeux de rationalisation de l'offre de stationnement sur voirie

Diversification de l'offre de stationnement

 Projets de parkings lié à la rationalisation de l'offre

 Projets de parkings de covoiturage

 Gestion améliorée du stationnement des 2 roues motorisés

Offre de stationnement actuelle

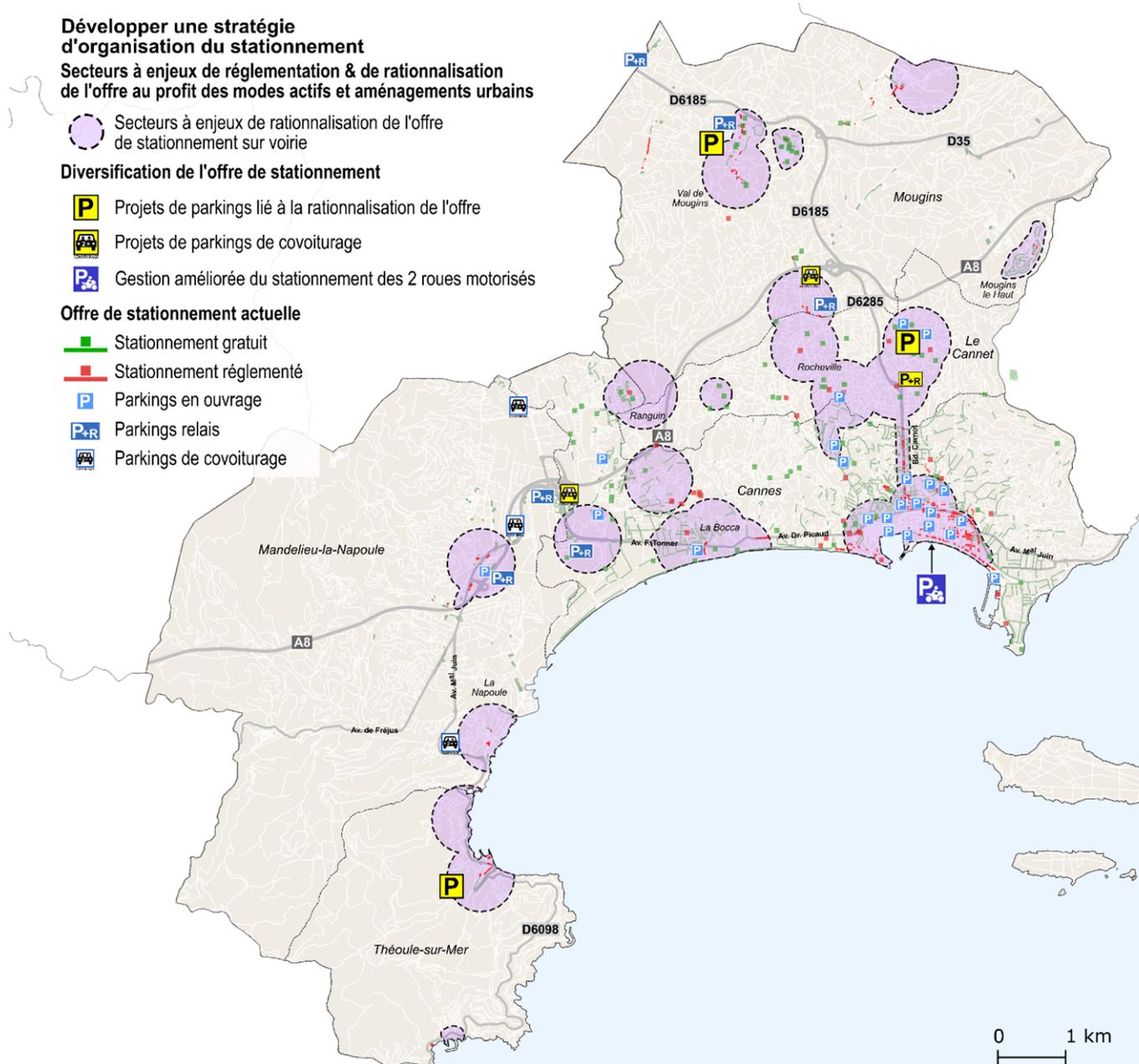
 Stationnement gratuit

 Stationnement réglementé

 Parkings en ouvrage

 Parkings relais

 Parkings de covoiturage



AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Action D

Action D : Mieux répartir l'espace public pour donner plus de place aux autres modes que la voiture

Contexte & Objectifs :

La C.A.C.P.L bénéficie d'une surface de littoral très importante et très attractive. Jusqu'alors très routière, le réaménagement, au profit de l'espace public et des modes actifs, a été engagé depuis quelques années, notamment par le projet Bocca Cabana (mené par la ville de Cannes)..

Apport de la concertation :

Le projet Bocca Cabana est globalement très bien accueilli. Le développement des modes actifs sur le littoral, en continuité, ressort de la concertation.

Porteur(s) :

Ville de Cannes

Partenaire(s) :

Sous Action D3

Réaménager le littoral en rationalisant la place de la voiture au profit des modes doux : poursuivre le projet Bocca Cabana

→ **Poursuivre la réalisation du projet d'embellissement du littoral** qui est un projet urbain complet en faveur des modes actifs avec des espaces piétonniers renforcés et des aménagements cyclables. Le projet vise également à donner une identité au secteur avec la mise en place d'un mobilier urbain spécifique. La végétalisation est également une part importante du projet.

La réalisation du projet Bocca Cabana a également permis d'améliorer les liens entre la plage et le quartier de La Bocca avec l'élargissement de certains passages inférieurs sous la voie ferrée.

En outre, la réalisation du projet Bocca Cabana permet à la ville de Cannes de réaliser la continuité de l'aménagement de l'EuroVelo 8 sur son littoral.

Echéancier du projet Bocca Cabana :

- Phases 1 à 4 terminées,
- Phase 5 et 6 prévues.

Indicateurs de suivi

- Nombre de places sur voirie réorganisées sur le littoral
- Nombre de kilomètres de pistes cyclables et de cheminements piétons en lien avec le littoral

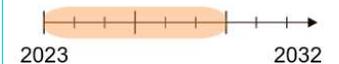
Aménagements réalisés projet Bocca Cabana



Echelle



Temporalité



Coût

16 000 000 €

Communes

AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Action D

Action D : Mieux répartir l'espace public pour donner plus de place aux autres modes que la voiture

Contexte & Objectifs :

L'enjeu d'une transition vers des espaces plus apaisés et plus en faveur des modes alternatifs passe par la requalification de certains axes viaires qui sont aujourd'hui le support d'un trafic automobile important et qui créent de l'insécurité et des imperméabilités pour les modes actifs.

Apport de la concertation :

Un meilleur partage de l'espace et le réaménagement d'axes larges qui pourraient être végétalisés sont cités dans la concertation.

Porteur(s) :

Communes, Département

Partenaire(s) :

Financement partagé entre le Département, la Région et la C.A.C.P.L

Sous Action D4

Requalifier et réaménager certains axes urbains qui supportent des niveaux de trafics importants et créent des fractures pour les dynamiques urbaines

Le diagnostic du PDM a permis d'identifier deux axes qui ont été conçus comme des artères structurantes pour les voitures et qui nécessitent aujourd'hui d'être requalifiés.

→ **Requalifier des axes urbains** supportant des niveaux de trafic importants et à l'origine de fractures pour les dynamiques urbaines :

○ L'avenue du Campon

Localisée sur les villes du Cannel et de Mougins, il s'agit d'une artère départementale en lien direct avec l'échangeur de l'A8 et la Pénétrante Cannes – Grasse par Mougins.

Elle est sur toute sa longueur en 2*2 voies séparées par un terre-plein enherbé et ponctuellement sur deux hauteurs différentes. Il n'y a aucun aménagement sécurisant les piétons malgré la présence ponctuelle de stationnements. De plus l'axe est imperméable pour les piétons avec peu de carrefours qui ne sont pas toujours équipés de passages piétons.

L'enjeu sur ce boulevard est une requalification complète de l'espace au profit d'un boulevard urbain. A terme cela pourrait permettre une mutation des espaces adjacents fortement axés aujourd'hui sur des concessionnaires automobiles dans une dynamique de revalorisation des entrées de ville. L'opportunité d'un lien TC fort entre une offre de transport sur l'A8, des espaces de covoiturage et le lien avec le Palm Express pourrait également être étudiée.

La commune du Cannel a lancé des études il y a plusieurs années sur le sujet. Cependant, elle ne pourra porter seule ce projet. La ville de Mougins a des résidents sur l'avenue du Campon qui sont enclavés et pour lesquels il est nécessaire de requalifier l'axe.

A court terme, la ville du Cannel prévoit de réaliser une voie vélos en sens montant, dans la contre-allée parallèle au sens VL descendant.



Echelle



Temporalité



Coût

33 000 000 €

Communes et Département

AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Action D

Action D : Mieux répartir l'espace public pour donner plus de place aux autres modes que la voiture

Contexte & Objectifs :

L'enjeu d'une transition vers des espaces plus apaisés et plus en faveur des modes alternatifs passe par la requalification de certains axes viaires qui sont aujourd'hui le support d'un trafic automobile important et qui créent de l'insécurité et des imperméabilités pour les modes actifs.

Apport de la concertation :

Un meilleur partage de l'espace et le réaménagement d'axes larges qui pourraient être végétalisés sont ressortis dans la concertation.

Porteur(s) :

Communes, Département

Partenaire(s) :

Financement partagé entre le Département, la Région et la C.A.C.P.L

Sous Action D4

Requalifier et réaménager certains axes urbains qui supportent des niveaux de trafics importants et créent des fractures pour les dynamiques urbaines

○ L'avenue Bachaga Boualam & le Boulevard de la 1^{ère} division Française Libre :

En bordure du centre-ville de Cannes, ces avenues ont été créées suite à la couverture de la voie ferrée. Les deux axes ont donc la spécificité d'être en viaduc.

En termes d'aménagement, ce boulevard comporte jusqu'à 5 voies dédiées à la circulation, ainsi qu'une contre-allée, des espaces pour les piétons très réduits et aucune sécurisation pour les cyclistes. Quelques espaces verts ont été aménagés.

A l'horizon du PDM, l'apaisement du boulevard de la Croisette va concentrer le trafic sur cette avenue qui doit rester capacitaire afin d'écouler le trafic Est <> Ouest. Une étude pour requalifier l'axe doit être menée afin d'améliorer les traversées piétonnes entre les différents quartiers et la continuité piétonne le long de l'axe, notamment afin de résorber les problématiques de non-respects des normes en vigueur sur la circulation et de traversées piétonnes de certaines voies, en particulier sur la Place du 18 juin.

- Dans un premier temps, une étude de circulation devra permettre de déterminer les futurs accès aux parkings et au centre-ville qui sont connectés à l'axe ainsi que de dimensionner les différents carrefours.
- Les réaménagements des contre allées Bd Victor Turby, Ferrage, Bd d'Alsace sont également intégrés au projet, l'enjeu étant de pouvoir identifier des parcours pour les modes actifs sur ces axes moins circulés.

Les projets de requalification de l'avenue du Campon et de la couverture de la voie ferrée ne sont, aujourd'hui, pas engagés à l'échelle du territoire. Le PDM prévoit donc la réalisation des études sur les 2 axes et l'achèvement d'un de deux axes. Pour le second axe, des aménagements plus légers pourront être faits afin d'améliorer sa perméabilité et sa sécurité.

Indicateurs de suivi

- Avancement des études
- Linéaire de voirie requalifié, parts dédiées aux différents modes sur les projets
- Pourcentage de réduction de la population exposée aux polluants et à la nuisance sonore



Echelle



Temporalité



Coût

33 000 000 €

Communes et Département

AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Action E

Action E : Réduire l'accidentologie et développer le savoir vivre

Contexte & Objectifs :

Le diagnostic a permis d'identifier une augmentation de l'accidentologie entre 2016 et 2018 sur le territoire de la C.A.C.P.L. La forte implication des deux roues motorisées est également notable. L'objectif est de réduire cette accidentologie par différents moyens de prévention.

Apport de la concertation :

Le respect mutuel, l'éducation aux bons comportements ont été fréquemment évoqués par les habitants qui observent régulièrement des comportements dangereux sur le territoire.

Porteur(s) :

C.A.C.P.L, Communes

Partenaire(s) :

Sécurité routière, Polices Municipales & Nationale, Département, réseau d'autoécoles, associations de cyclistes

Sous Action E1

Réaliser des campagnes de sensibilisation à la circulation des cycles et des deux-roues motorisés, ainsi qu'au partage de la voirie et au savoir vivre

Pour répondre au besoin spécifique du territoire de la C.A.C.P.L et de la Côte d'Azur où la pratique des deux roues motorisés est nettement au-dessus des pratiques nationales, le PDM prévoit la réalisation de campagnes de sensibilisation et de prévention routière dirigées vers ces modes plus fragiles. En effet, au niveau national les motards ne représentent qu'1.9% des usagers de la route contre 5% sur la C.A.C.P.L.

→ **Réalisation de campagnes et initiatives régulières** afin de sensibiliser un maximum d'usagers aux bonnes pratiques, mais également les non usagers à la vulnérabilité de ces derniers.

Quelques exemples d'initiatives qui peuvent être développées :

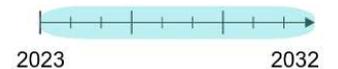
- Campagne d'affichage, journée de sensibilisation (cf exemple page suivante), communications dans les médias, actions auprès des auto et moto écoles... Chaque campagne doit identifier une cible et un objectif clair.

En complément, il est également important de sensibiliser aux risques spécifiques d'autres modes plus sensibles : les modes actifs (piétons / cyclistes) qui comme les deux-roues motorisés sont surexposés au risque d'accident et les nouveaux usages en cours de développement (EPD) : trottinettes etc., pour lesquels des messages spécifiques seront nécessaires.

Echelle



Temporalité



Coût

200 000 €

C.A.C.P.L

Indicateurs de suivi

- Nombre de campagnes réalisées
- Public ciblé
- Financements utilisés pour réaliser les campagnes



Sous Action E1

Réaliser des campagnes de sensibilisation à la circulation des cycles et des deux-roues motorisés, ainsi qu'au partage de la voirie et au savoir vivre



Exemple journée d'actions

Seine et Marne 2021, 15 cyclomotoristes.

Une journée d'actions : atelier de maîtrise avec conseil de la Police Nationale, présentation des équipements obligatoires, test gilet Airbag, présentation des trajectoires de sécurité.

Exemple campagne de sécurité Ville de Cannes - 2022

AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Action F

Action F : Accompagner la démarche de zone à faibles émissions

Contexte & Objectifs :

La Loi pour l'Orientation des Mobilités a obligé les villes qui dépassent régulièrement les normes de qualité de l'air à mettre en place des ZFE, zones à faibles émissions. Ces dernières ont pour objectif de protéger les habitants des grandes agglomérations et diminuer les niveaux de pollution dans l'air qui sont aujourd'hui importants.

Apport de la concertation : La ZFE a uniquement été évoquée du point de vue de la logistique urbaine (limiter les livraisons en centre-ville, ou trouver des fonctionnements alternatifs tels que les horaires décalées ou les livraisons en modes doux)

Porteur(s) :
C.A.C.P.L

Partenaire(s) :
Communes, DREAL, Préfecture Métropole Niçoise

Sous Action F1

Accompagner la démarche de Zone à Faibles Émissions, pour améliorer la qualité de vie des habitants et proposer des modes alternatifs

Depuis la loi LOM, toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants ont pour obligation de réaliser un plan veillant à la mise en place de zone à faibles émissions (ZFE). La C.A.C.P.L comptant environ 160 000 habitants, elle est soumise à cette obligation.

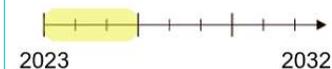
La C.A.C.P.L ne fait pas partie des agglomérations soumises à l'élaboration d'une ZFE par la loi résilience et climat. Cependant du fait de la densité du territoire et, sur Cannes, de la densité de la problématique des livraisons, le préfet des Alpes-Maritimes a défini une première mesure, à savoir une zone de circulation différenciée en cas d'épisode de pollution. Elle concerne le centre de Cannes et elle n'a pas encore été déclenchée depuis sa mise en place.

- En complément, la C.A.C.P.L a **lancé en parallèle de son PCAET une réflexion globale sur la définition d'une future ZFE** sur son territoire en considérant que le périmètre à l'étude est une première étape. Cette action permettra ensuite sur la durée du PDM de déployer la stratégie de mise en œuvre des ZFE et d'être directement en lien avec les démarches de PCAET du territoire (PCAET existant sur la CAPCL et en cours d'élaboration à l'échelle du Pôle Métropolitain).
- L'enjeu dans l'échéance du PDM est d'accompagner la **mise en œuvre des ZFE** notamment en étoffant l'offre de mobilité alternative existante sur le territoire.
- Concertation à mener dans cette démarche avec les acteurs du fret et de la logistique.

Echelle



Temporalité



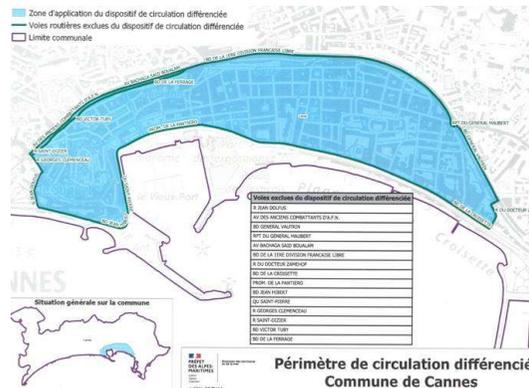
Coût

200 000 €

C.A.C.P.L

Indicateurs de suivi

- Réaliser des études et un suivi des indicateurs de la ZFE actuellement envisagée
- Dépenses liées à la mise en œuvre de la ZFE
- % de la population résidant dans un secteur soumis à ZFE
- Baisse des expositions aux Nox



AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

Action G

Action G : Améliorer la logistique urbaine pour réduire son impact sur la vie des habitants tout en la légitimant comme une activité essentielle

Contexte & Objectifs : La logistique urbaine impacte fortement la qualité de vie des habitants du territoire. La spécificité de Cannes entraîne des besoins de logistique très importants, avec des répercussions sur la circulation, le stationnement et la qualité de l'air. Il convient d'étudier rapidement des solutions permettant d'améliorer la gestion de cette logistique.

Apport de la concertation : La logistique urbaine a été principalement abordée à travers les modes de livraison souhaités plus propres en vue de créer, dans les centres-villes, des zones à faible émission.

Porteur(s) :

Communes

C.A.C.P.L

Partenaire(s) :

CEREMA, Bureaux d'études, communes, AMO / ALMO / Chambre d'agriculture

La forte densité commerciale de l'agglomération cannoise constitue un élément favorable pour la mise en place de ces solutions locales. La distribution en moyens adaptés au centre-ville (véhicules électriques, cyclo logistique, à pied) permet de réduire l'impact environnemental et les nuisances sonores. La cyclo logistique propose notamment des outils pertinents à la fois pour orienter la livraison de marchandises vers une logistique verte et mieux organiser les flux de livraison.

1. Faire émerger des services optimisant la desserte du centre-ville en modes doux et véhicules faiblement émissifs

- Identifier des espaces de logistique de proximité permettant de favoriser la consolidation des flux au plan local, la livraison en modes doux, plus adaptés aux centres villes : « micro hubs » en zone dense pour la distribution du dernier kilomètre,
- Étudier les filières pouvant transiter vers le vélo-cargo,
- Étudier la possibilité d'apporter des services de proximité aux commerçants, aux artisans et aux habitants à partir de ces espaces : retraits de colis, stockage déporté avec option de relivraison (commerçants, artisans...), acheminement d'outillages et matériel, mise à disposition de petits véhicules électriques...

2. Prendre en compte les livraisons en modes doux dans les aménagements

- Adapter la voirie à ces modes de livraison : étudier les itinéraires et l'insertion des véhicules sur la voirie, adapter les infrastructures et aménagements cyclables pour les vélos-cargos (largeur 1m-1,2m), jalonner les itinéraires vélo,
- Étudier la localisation des espaces de stationnement spécifiquement dédiés aux vélos-cargo,
- Adapter la réglementation si nécessaire.

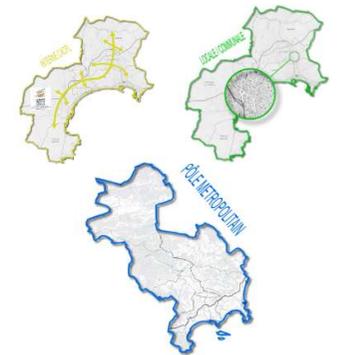
3. Concevoir la logistique à travers une logique de mutualisation

Afin de réduire le nombre de VUL (Véhicules Utilitaire Léger) et apporter des services aux commerçants et aux artisans, une mise en commun de moyens au travers d'une **flotte de VUL électriques partagés** pourrait être proposée, et éventuellement élargie à des **vélo-cargos**.

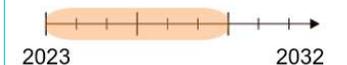
- L'action comprend le lancement d'un appel à projet pour trouver un opérateur (participation des communes avec la mise à disposition d'espaces de stationnement, de bornes électriques), avec une étude d'évaluation de l'impact et AMO de la collectivité.
- Les initiatives peuvent être privées et facilitées par des conventionnements avec la collectivité permettant ainsi la mise à disposition de places ou la facilitation du stationnement pour les véhicules de livraisons du dernier kilomètre.



Echelle



Temporalité



Coût

1 600 000 €

Communes

AXE 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers

4. Le développement très rapide du e-commerce et des colis livrés à domicile impose de trouver des solutions de consolidation des flux afin de réduire l'impact environnemental et la congestion

Le e-commerce et en conséquence le nombre de colis livrés aux particuliers connaît une croissance de plus de 10% par an. La livraison à domicile est parfois source de congestion et de trajets supplémentaires (absence du client par exemple). La création de points relais permet de limiter les trajets en concentrant les livraisons et en réduisant les échecs à la livraison.

Les solutions de mutualisation sont multiples et concernent par exemple des espaces mobiles sur des espaces de livraisons, des consignes de retrait de colis dans les immeubles, des conciergeries de quartier, etc. Les technologies évoluant rapidement, des expérimentations peuvent être utiles pour choisir les modèles les plus adaptés au territoire.

- Mise en place d'un Appel à Projets afin d'expérimenter de nouvelles solutions livraison / retrait de colis e-commerce (avec évaluation des expérimentations) adaptées au contexte local. Les projets proprement dits sont financés par les sociétés retenues.

5. Développer les circuits courts et le e-commerce local

Le développement de la commercialisation de produits en circuits courts permet de réduire l'impact carbone des approvisionnements et crée des modes de consommation et de production vertueux. Ce développement se heurte souvent à une organisation logistique peu adaptée.

Il convient donc d'aider le développement de ces circuits courts par :

- une réflexion la mise en place d'un outil de type « market place » permettant la commercialisation de ces produits sur internet, pour les commerçants et les producteurs locaux,
- une organisation logistique et des solutions de mutualisation comprenant la collecte (voire l'emballage) et la livraison.

Avec études spécifiques et benchmark de solutions existantes, qui pourraient être déclinées localement.

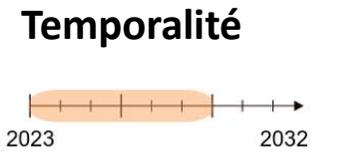
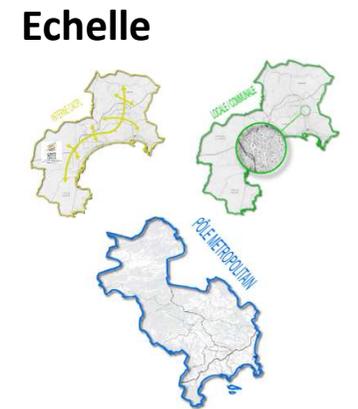
Indicateurs de suivi

Faire émerger des services optimisant la desserte du centre-ville en modes doux et véhicules faiblement émissifs	Nombre de projets réalisés
Promouvoir les livraisons en modes doux	Nombre d'aménagements créés, modifiés
Concevoir la logistique à travers une logique de mutualisation	Nombre de projets mis en œuvre
e-commerce et des colis livrés à domicile	Nombre de solutions créées, expérimentées, Nombre de colis consolidés, Impact environnemental
Développer le e-commerce local et les circuits courts	Nombre de projets mis en œuvre

Détail du coût par sous actions
 1 : 100 000 €
 2 : 200 000 €
 3 : 600 000 €
 4 : 50 000 €
 5 : 650 000 €

Porteur(s) :
 Communes
 C.A.C.P.L

Partenaire(s) :
 CEREMA, Bureaux d'études, communes, AMO / ALMO / Chambre d'agriculture



Coût
1 600 000 €
 Communes

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

Les trois axes du PDM

- Axe 1 : Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire
- Axe 2 : Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers
- **Axe 3 : Un territoire décarboné et connecté : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable**

Liste des Actions – Axe 3

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

Action A : **Mettre en place expérimentations ou tests en faveur de l'écomobilité ou mobilité décarbonée**

Action B : **Accompagner le changement de comportement**

Action C : **Expérimenter l'innovation au service de l'adaptabilité estivale et événementielle pour que le territoire reste agréable en été**

Action D : **Expérimenter pour une logistique urbaine moins impactante**

Action E : **Poursuivre le développement du compagnon de mobilité vers un MaaS**

Action F : **Améliorer le suivi des données : proposer des données exhaustives et en libre accès**

AXE 3 - Un territoire décarboné et connecté : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Action A : Mettre en place des expérimentations ou tests en faveur de l'écomobilité ou mobilité décarbonée

Contexte & Objectifs :

L'expérimentation est le meilleur moyen de tester de nouvelles manières de fonctionner, de nouveaux aménagements, et d'en appréhender l'usage, l'appropriation par les usagers et les bénéfiques. Elle est aujourd'hui nécessaire à tous les niveaux pour trouver des solutions aux impacts environnementaux toujours plus importants.

Apport de la concertation : La mise en place de nouveaux dispositifs pour fluidifier le stationnement est évoqué (panneaux dynamiques, application mobile etc.). Plusieurs participants font le souhait de renforcer les places pour les modes décarbonés.

Porteur(s) :
Communes

Partenaire(s) :
C.A.C.P.L, Diverses subventions

Sous Action A1

Expérimenter des nouveaux types de stationnement (parkings connectés, parkings partagés, information à message variable, etc.) pour un gain de place

La problématique du stationnement est un point crucial de la gestion des mobilités dans les territoires. Afin de faire évoluer les pratiques, mais également de mieux diriger les automobilistes vers les places libre. En effet, dans les cœurs de villes on estime que les voitures en recherche de places peuvent représenter jusqu'à 20% du trafic quotidien sur une rue. Ainsi, le PDM propose d'expérimenter différentes solutions ayant pour enjeu **d'optimiser le fonctionnement des stationnements existants** pour permettre de gagner de la place sur l'espace public et faciliter le stationnement des usagers :

- **Parkings partagés** : réalisation d'un projet de parking mutualisé sur le territoire en lien avec un projet de développement urbain. En fonction des différents usages (commerces, logements, bureaux) la mutualisation permet ainsi d'optimiser 30 % des places pour un projet d'aménagement donné ce qui représente une économie sur le projet. La logistique peut aussi être intégrée directement dans le parking avec des accès dédiés.
- **Stationnement intelligent** : pour limiter les nuisances liées aux véhicules cherchant à se garer, développer l'information tant sur les parkings en ouvrage et les aires de stationnement que sur l'offre disponible sur la voirie (guidage à la place, sortie rapide avec lecture de plaques).

Différents relais de cette information sont nécessaires :

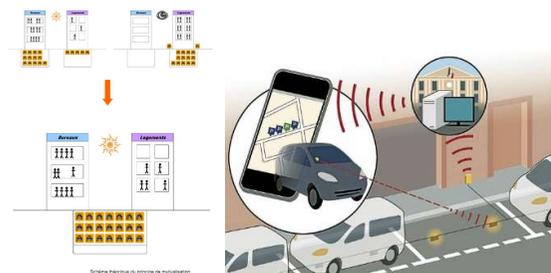
- Panneaux à messages variables sur certains axes stratégiques (déjà en cours à certains endroits).
- Intégration des parkings et de leur disponibilité en temps réel dans le compagnon de mobilité, dans une logique de MaaS : Mobility As A Service (repris dans l'action E1-Axe 3)
- **Stationnement à usage variable** : par exemple place « Livraison » ouverte aux autres usagers la nuit, possibilité de contrôler le respect avec des capteurs. Cela peut être rendu possible par un affichage statique ou de nouveaux dispositifs dynamiques, par exemple l'éclairage de la place en fonction de son usage (Technologie Flowell).
- **Intermodalité** : favoriser l'intermodalité au niveau des parkings plus éloignés pour les rendre plus attractifs pour les usagers des plages ou du centre-ville.

Indicateurs de suivi

- Nombre d'expérimentations lancées
- Nombre de places en système mutualisé
- Nombre de places équipées d'un système de disponibilité
- Nombre de panneaux à message variable (comptant les places etc.)



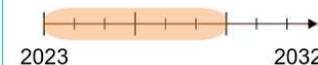
Exemple parking mutualisé Toulouse



Echelle



Temporalité



Coût

3 000 000 €

Communes

AXE 3 - Un territoire décarboné et connecté : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Action A : Mettre en place des expérimentations ou tests en faveur de l'écomobilité ou mobilité décarbonée

Contexte & Objectifs :

Le territoire de la C.A.C.P.L est très contraint et se prête particulièrement au développement du covoiturage comme alternative au tout voiture individuelle. La C.A.C.P.L, bien consciente de l'enjeu, a initié une réflexion large sur la problématique ainsi qu'une expérimentation depuis 2022 avec l'entreprise KLAXIT pour proposer une plateforme unique.

Apport de la concertation : La démarche Rézo Pouce est évoquée comme exemple (un réseau de covoiturage/d'auto stop quotidien fonctionnant sous forme de communauté). Les voies et aires de covoiturage sont aussi demandées (notamment à Cannes/Mougins/Théoule).

Porteur(s) :

Différents en fonction des sous actions :

- (1)&(2) C.A.C.P.L, Pôle Métropolitain
- (3) Pôle Métropolitain, Département, Escota
- (4) Escota & Région
- (5) Communes

Partenaire(s) :

Région, Département, ESCOTA, Pôle Métropolitain, Communes

Sous Action A2

Développer une politique de covoiturage sur le territoire

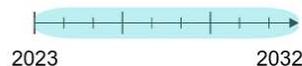
Le développement du covoiturage passe par différentes actions qu'il convient d'organiser ensemble pour mettre en place un réseau cohérent et efficace. L'objectif est donc de poursuivre les démarches initiées et de les développer afin qu'elles perdurent sur toute la durée du PDM :

- **Poursuivre les actions avec des opérateurs de covoiturage**, afin de développer le covoiturage Domicile – Travail sur une plateforme unique à l'échelle de l'aire métropolitaine (1),
- **Proposer une participation financière** aux usagers incluse dans les Plans de Déplacements Entreprises (PDE ou PDIE). Cela est déjà inclus dans l'expérimentation de engagée en 2022 (2).
- Inciter **la réalisation d'un Schéma d'aires de covoiturage à l'échelle du Pôle Métropolitain** et **coordonner le développement d'aires de covoiturage** de la C.A.C.P.L avec les territoires voisins, le Département et les employeurs du territoire : créer 100 places de stationnement covoiturage sur 5 ans. (3)
- **Engager une réflexion et des études pour la création de voies réservées de covoiturage** (ou VR2+) et les matérialiser par une possible expérimentation : Pénétrante Cannes – Grasse (D6185 : sens Nord → Sud), A8 (réflexion engagée par Escota), Accès à Sophia Antipolis, Vallée de la Siagne. (4)
- **Réfléchir dès à présent à la réalisation de réservations sur le PLU** ainsi qu'à l'utilisation d'emplacements réservés actuels (pour la réalisation des points (3) et (4) (5). Intégration du schéma d'aire de covoiturage dans les PLU.

Echelle



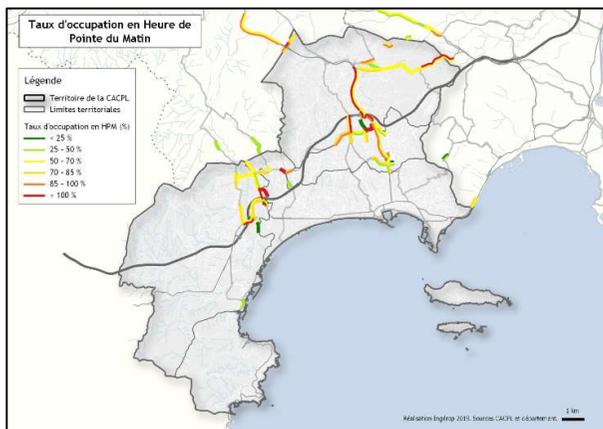
Temporalité



Coût

1 100 000€

C.A.C.P.L, Communes



Sous Action A2

Développer une politique de covoiturage sur le territoire

Indicateurs de suivi

- Nombre d'inscrits sur les plates formes de covoiturage
- Nombre de trajets de covoiturage réalisés
- Nombre de kilomètres covoiturés
- Nombre de communes ayant des aires de covoiturage & nombre d'aires de covoiturage
- Nombre de places de covoiturage créées



Porteur(s) :

Différents en fonction des sous actions :

(1)&(2) C.A.C.P.L, Pôle Métropolitain

(3) Pôle Métropolitain, Département, Escota

(4) Escota & Région

(5) Communes

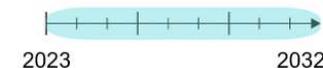
Partenaire(s) :

Région, Département, ESCOTA, Pôle Métropolitain, Communes

Echelle



Temporalité



Coût

1 100 000€

C.A.C.P.L, Communes

Détail du coût :

- (1) Mise à disposition plateforme covoiturage domicile/travail : 25 K€ / an,
- (2) Participation financière pour les usagers : 55 K€/an, sur 10 ans
- (3) Places de stationnement covoiturage : 20 000 € / an
- (4) Réalisation des études des VR2+ : 100 000 €

AXE 3 - Un territoire décarboné et connecté : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Action A : Mettre en place des expérimentations ou tests en faveur de l'écomobilité ou mobilité décarbonée

Contexte & Objectifs :

Le Pôle Métropolitain a engagé depuis 2019 le développement d'un système commun de bornes de recharge électrique WiiiZ. Les bornes ont ainsi été déployées sur toutes les communes de la C.A.C.P.L.

Apport de la concertation :

Le réseau WiiiZ n'est pas évoqué spécifiquement dans la concertation, bien que le développement de modes plus propres soit un aspect de la mobilité fortement discuté.

Porteur(s) :

C.A.C.P.L

Partenaire(s) :

Pôle Métropolitain élargi à l'Est du Var, Communes, Régies parking

Sous Action A3

Poursuivre le développement du réseau WiiiZ

Le marché des véhicules électriques connaît une très forte progression avec, en 2021, 15% des véhicules neufs qui sont électriques ou hybrides rechargeables. Cela se confirme au niveau de l'usage du réseau de bornes de recharge électrique, qui est en constante progression. L'enjeu global de transition énergétique passe nécessairement par la poursuite du développement de la politique en faveur de l'électromobilité et du développement des bornes de recharge WiiiZ.

Actuellement, 46 bornes de recharge WiiiZ sont présentes sur l'intercommunalité, et 123 au total sur l'ensemble du Pôle Métropolitain. Au cours de l'année 2022, 10 nouvelles bornes vont être installées sur la C.A.C.P.L. L'objectif est fixé à 600 bornes WiiiZ à l'horizon 2026 sur le Pôle Métropolitain.

Le coût de recharge électrique pour la première heure (en journée) sur le réseau WiiiZ est de 2€ pour les abonnés, et de 3€ pour les non-abonnés. Les autres réseaux, également disponibles sur le territoire de la C.A.C.P.L, proposent des tarifs plus élevés (7€ pour le réseau compatible Chargemap). La C.A.C.P.L a conventionné pour alimenter les bornes avec une électricité à haute valeur environnementale.

Le Pôle Métropolitain est actuellement accompagné par le prestataire du marché des bornes WiiiZ sur la réalisation d'un Schéma Directeur des Infrastructures de recharge pour véhicules électriques, ce qui permettra d'identifier le déploiement des prochaines années.

L'objectif est donc de **poursuivre le développement du réseau WiiiZ et les bornes de recharge électrique** :

- Réserver des emplacements de recharge électrique au niveau des nouvelles infrastructures en suivant les prescriptions réglementaires
- Réaliser un total de 60 bornes de recharge électrique WiiiZ sur 10 ans sur le domaine public - Chiffres à confirmer après l'élaboration du SDIRVE
- Poursuivre la démarche d'observatoire mise en place.

En parallèle, l'attention sera portée sur les possibilités d'aides à l'installation des points ou bornes de recharge pour l'usage résidentiel.

Indicateurs de suivi

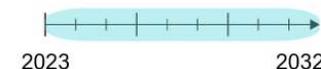
- Nombre de bornes supplémentaires : bornes classiques et bornes de recharge rapide
- Nombre de recharges effectuées
- Nombres d'aides proposées pour l'usage résidentiel



Echelle



Temporalité



Coût

1 500 000 €

C.A.C.P.L, communes

Sous Action A3

Points de recharge WiiiZ existants sur le territoire de la C.A.C.P.L :

- Théoule : **3 points** de recharge
- Mandelieu : **7 points** de recharge
- Cannes : **18 points** de recharge
- Le Cannet : **11 points** de recharge
- Mougins : **7 points** de recharge



OÙ TROUVER LES BORNES DE RECHARGE ?

Retrouvez l'intégralité des emplacements des bornes du réseau WiiiZ ainsi que les bornes de vos partenaires sur le site internet wiiiiz.fr

service-client@wiiiiz.fr
04 22 48 04 06*

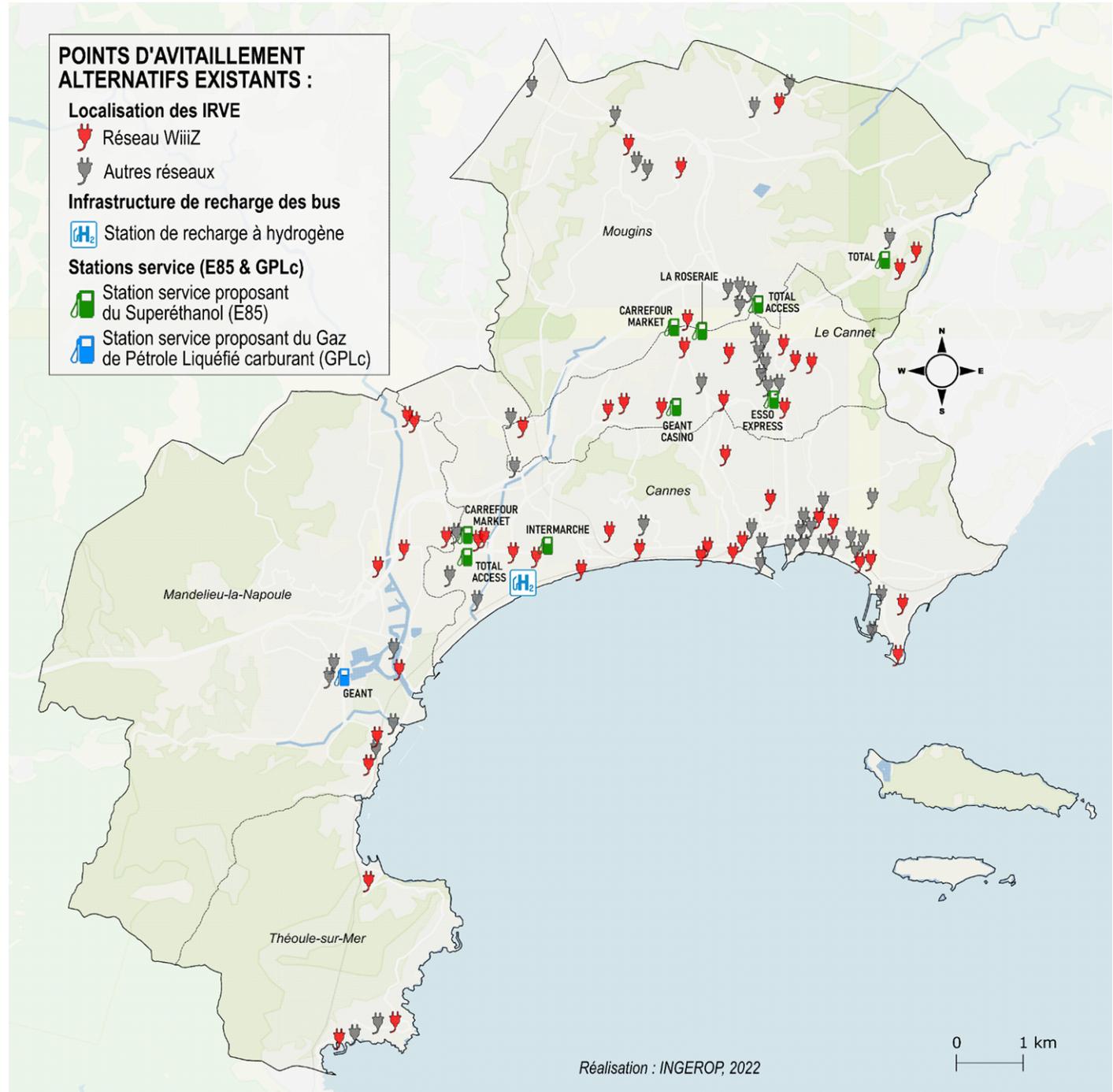
* Numérique au numéro de 04 22, hors zones blanches, 10ct de service fixe.

Retrouvez les Conditions Générales de Vente du Pass sur le site wiiiiz.fr

WiiiZ
Faites le plein d'énergie

VOTRE SERVICE DE RECHARGE POUR VEHICULES ELECTRIQUES SUR L'OUEST 06

Poursuivre le développement du réseau WiiiZ en continuant l'augmentation progressive du nombre de bornes



AXE 3 - Un territoire décarboné et connecté : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Action A : Mettre en place des expérimentations ou tests en faveur de l'écomobilité ou mobilité décarbonée

Contexte & Objectifs :

Depuis la loi sur la transition énergétique, les agglomérations doivent réfléchir à d'autres motorisations que le Diesel. La Loi LOM est venue encore renforcer cet enjeu avec la fin des carburants classiques et la mise en œuvre des ZFE. La C.A.C.P.L a donc engagé une réflexion sur le devenir de sa flotte de bus.

Apport de la concertation : La décarbonation du réseau de transport par l'hydrogène n'est pas évoquée spécifiquement dans la concertation, bien que le développement de modes plus propres soit un aspect de la mobilité fortement discuté.

Porteur(s) :

C.A.C.P.L

Partenaire(s) :

Europe, Etat, Région, Département (pour véhicules) ADEME

Sous Action A4

Développer la flotte de transports en commun à hydrogène, et poursuivre la dynamique de décarbonation des transports

La C.A.C.P.L est lauréate de l'appel à projet « Ecosystèmes territoriaux hydrogénés » pour lequel elle a proposé un programme ambitieux de transition de sa flotte de transports en commun à l'hydrogène vert produit à partir d'électricité solaire. Cela représente au total 41 véhicules à l'hydrogène d'ici 2032, le début de renouvellement de la flotte en hydrogène étant prévu pour 2025.

L'agglomération a effectué en 2021 les premières acquisitions de véhicules standards électriques.

Le projet hydrogène pourra aller au-delà des transports collectifs, puisque c'est un projet de production d'hydrogène à partir d'électricité verte et qui pourra couvrir la décarbonation d'autres transports :

- Les bennes de collecte de déchets et de la propreté urbaine de Cannes,
- Les bateaux desservant les îles de Lérins,
- Des hélicoptères assurant la liaison Cannes – St Tropez.

Indicateurs de suivi

- o Nombre de bus à hydrogène acquis chaque année

Détail du coût :

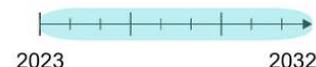
Achat d'un bus standard à hydrogène : 800 000 € l'unité (x 41),
Installation d'une centrale de production + frais d'études et MOD : 16 000 000 €,
Surcoût d'exploitation annuel : + 230 000€ / an (différence coût diesel / H2)



Echelle



Temporalité



Coût

51 100 000 €

C.A.C.P.L
Projet subventionné
à hauteur de 58%

AXE 3 - Un territoire décarboné et connecté : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Action A : Mettre en place des expérimentations ou tests en faveur de l'écomobilité ou mobilité décarbonée

Contexte & Objectifs :

Une dynamique quant aux mobilités alternatives et innovantes est observée sur le territoire et favorisée par la proximité de la technopôle de Sophia Antipolis. Dans ce contexte, la C.A.C.P.L souhaite réfléchir à la mobilité dans les secteurs peu denses.

Apport de la concertation :

Non évoqué.

Porteur(s) :

C.A.C.P.L, villes de Cannes et Mandelieu

Partenaire(s) :

Imredd, constructeurs et équipementiers

Sous Action A5

Véhicules autonomes : tester une nouvelle offre adaptée aux zones peu denses et aux quartiers les moins desservis

Le territoire de la C.A.C.P.L est urbanisé de manière continue. Cependant différentes contraintes complexifient sa desserte en transports collectifs : d'une part le relief important qui conditionne le réseau viaire et d'autre part une urbanisation qui dans les pentes est peu dense. La desserte de ces quartiers en transports collectifs est complexe et s'effectue le plus souvent en Transport à la Demande, mais cette forme d'offre de transport n'est pas toujours satisfaisante surtout en lien avec le Palm Express.

→ L'enjeu dans le cadre du PDM est de tester une nouvelle offre de transport adaptée aux zones peu denses et aux quartiers les moins bien desservis tout en apportant fiabilité et flexibilité.

→ Plusieurs pistes sont à étudier

- Transport à la Demande (TAD) innovant (déployé sur d'anciennes lignes ou pour certaines gares moins desservies en lien direct avec certains trains par exemple),
- Taxis classiques ou taxis autonomes en rabattement vers le TCSP.

Indicateurs de suivi

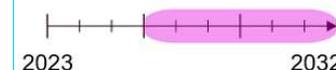
- Nombre de kilomètres d'expérimentation réalisés



Echelle



Temporalité



Coût

2 000 000 €

Répartition C.A.C.P.L /
Communes à déterminer

AXE 3 - Un territoire décarboné et connecté : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Action A : Mettre en place des expérimentations ou tests en faveur de l'écomobilité ou mobilité décarbonée

Contexte & Objectifs :

L'autopartage s'inscrit dans la catégorie des modes de transports alternatifs. Son développement sur le territoire permettrait de réduire le nombre de véhicules, et aurait de nombreuses retombées positives sur la C.A.C.P.L (moins de demande de stationnement, moins de congestion, meilleur remplissage des véhicules, etc.).

Apport de la concertation : Les participants ont demandé la mise en œuvre de services pour faciliter l'accès aux mobilités douces et partagées. Ils ont notamment évoqué les systèmes de location de véhicules entre particuliers.

Porteur(s) :

C.A.C.P.L

Administrations (engagement sur la flotte d'autopartage)

Partenaire(s) :

Partenaires privés (CITIZ, Clem etc.)

Pôle Métropolitain

Sous Action A6

Initier une dynamique d'autopartage

Afin d'engager une dynamique d'autopartage sur le territoire, plusieurs actions doivent être mises en place, avec une communication adaptée sur les nouveaux services proposés aux habitants/usagers :

- **Contactez des opérateurs d'autopartage**, comme Citiz ou Clem, afin d'évaluer le potentiel développement d'une offre d'autopartage sur l'Agglomération.
- **Accompagner le développement et le déploiement de l'autopartage sur les parkings publics** du territoire avec des places identifiées au sein des parkings publics.
- **Travailler avec les administrations du territoire pour que la flotte d'autopartage vienne remplacer une partie du parc de véhicules de services.**
- **Expérimenter l'installation de véhicules en autopartage dans une opération de logement, en travaillant avec le promoteur.**
- **Intégrer l'autopartage au compagnon de mobilité, ainsi qu'au site de la collectivité.**
- **Développer la location de véhicules entre particuliers.**

Cette action comprend une part d'ETP pour l'organisation, l'animation et l'accompagnement de la démarche.

Indicateurs de suivi

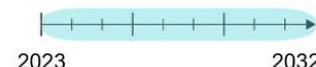
- Nombre de véhicules en autopartage
- Taux d'utilisation du système d'autopartage



Echelle



Temporalité



Coût

400 000 €

C.A.C.P.L

AXE 3 - Un territoire décarboné et connecté : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Action B : Accompagner le changement de comportement

Contexte & Objectifs :

De nombreuses actions réalisées ces dernières années semblent méconnues des usagers et habitants, alors qu'ils en sont la principale cible. Il se peut qu'elles ne bénéficient pas de la communication adéquate permettant de les faire connaître (et de permettre leur utilisation à leur juste valeur).

Apport de la concertation :

Durant la concertation, il est remarqué que plusieurs actions réalisées ne sont pas connues de tous, ce qui ne favorise pas les changements de comportement.

Porteur(s) :

C.A.C.P.L, Communes

Partenaire(s) :

Communes, acteurs de la mobilité, associations,

C.A.S.A., C.A.P.G.;
Département

Sous Action B1

Donner la priorité à la communication pour mieux faire connaître les actions publiques actuelles et futures

→ **Mettre en place une communication lisible et efficace, tout au long du PDM**, pouvant comprendre :

- Des journées d'actions,
- Des affichages,
- Une communication innovante,
- Des films,
- Un relai par les médias locaux,
- Une vraie dynamique sur les réseaux sociaux, etc.

→ **Mise en place d'une communication spécifique sur le savoir-rouler** et organisation d'actions de formation au vélo...

Cette action comprend une part d'ETP pour l'organisation, l'animation et le suivi des actions.

Indicateurs de suivi

- Nombre d'évènements organisés et nombre de participants
- Evolution du nombre d'abonnés / de lecture / partage des articles dématérialisés
- Evolution du nombre d'abonnés aux différents dispositifs (Application Palm Bus etc.)

Détail du coût

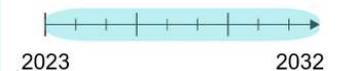
Création de documents de communication : 50 000 € / an,
Organisation d'actions pour la promotion des modes actifs : 1 172 000€
Part d'ETP



Echelle



Temporalité



Coût

1 872 000 €

C.A.C.P.L, Communes

AXE 3 - Un territoire décarboné et connecté : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Action B : Accompagner le changement de comportement

Contexte & Objectifs :

La mise en œuvre de PDME doit être encouragée par les autorités publiques. Cette mesure permet d'augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité d'une entreprise, mais aussi d'atténuer les émissions de gaz à effet de serre et polluants atmosphériques, et de réduire la congestion des infrastructures de transports sur le territoire.

Apport de la concertation :

Non évoqué.

Porteur(s) :

C.A.C.P.L

Partenaire(s) :

Partenaires, Entreprises privées, CCI, CASA

Sous Action B2

Accompagner les entreprises et administrations pour encourager une mobilité plus durable des salariés et visiteurs

Avant l'élaboration du PDM, différentes dynamiques de Plans de Mobilité Employeurs ont été réalisées sur le territoire, notamment sur le secteur du Font de l'Orme et un PDMIE sur la zone Roubine-Frayère. L'enjeu est de poursuivre ces dynamiques et de les déployer à des secteurs d'activités moins conventionnels notamment en termes d'horaires.

→ Accompagner les entreprises dans la réalisation de démarches de mobilité et pour les entreprises souhaitant engager ces démarches, de Plans de Mobilité Employeurs :

- Identifier les référents au sein des entreprises et communiquer sur leurs obligations,
- Mettre à disposition des données publiques utiles : flux pendulaires, parts modales, etc.,
- Proposer une aide technique à l'élaboration d'actions,
- Mettre en place un onglet d'informations à propos de l'accompagnement des entreprises sur le site internet de l'agglomération dans le volet Mobilité,
- Encourager les employeurs à la mise en place du Forfait Mobilité Durable (FMD),
- Encourager à la décarbonation des flottes de véhicules.

→ Utiliser les acteurs du territoire comme garants des bonnes pratiques :

- Commerçants,
- Administrations (exemples concrets : équiper les différents lieux de travail d'arceaux vélos, diminuer le nombre de véhicules, développer une flotte d'autopartage ou de vélos à destination des salariés).

Cette action un part d'ETP pour l'animation et la gestion de l'accompagnement.

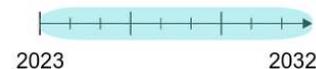
Indicateurs de suivi

- Nombre de sollicitations de la C.A.C.P.L par les entreprises
- Nombre d'entreprises ayant mis en place une démarche de mobilité

Echelle



Temporalité



Coût

200 000 €

C.A.C.P.L



AXE 3 - Un territoire décarboné et connecté : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Action B : Accompagner le changement de comportement

Contexte & Objectifs :

En lien direct avec le compagnon de mobilité, la création d'une Maison de la Mobilité ouverte depuis 2021, à l'emplacement de l'ancienne agence Palm Bus a pour vocation à apporter des conseils aux habitants et visiteurs de la C.A.C.P.L sur les possibilités qui s'offrent à eux en matière de mobilités.

Apport de la concertation :

La mise en place d'actions en faveur du mieux vivre ensemble et le besoin d'information sont ressortis plusieurs fois dans la concertation.

Porteur(s) :

C.A.C.P.L, Acteurs sociaux

Partenaire(s) :

Conseil Départemental (06)

Sous Action B3

Créer une Maison de la Mobilité ayant connaissance de toutes les actions de mobilité du territoire et réalisant des conseils personnalisés

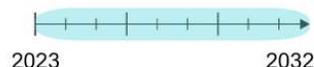
- **Faire vivre la Maison de la Mobilité** (agence Palm Bus, devenue Agence de la mobilité en 2021), qui :
 - A connaissance de l'ensemble des actions initiées en matière de mobilités sur le territoire,
 - Accompagne régulièrement de manière individualisée et réalise des conseils personnalisés pour chaque personne sur les solutions possibles,
 - Organise des temps d'information / échanges spécifiques sur différents thèmes liés à la mobilité.
- **Mettre en place des actions sociales en matière de mobilité**, permettant de favoriser l'accessibilité des publics vulnérables aux différents modes de transport (quartiers concernés : Ranguin et La Frayère). Proposer des services adaptés et complémentaires.

L'utilisation de deux Équivalents Temps Plein (ETP) pour cette action est envisagée, dans la continuité de ce qui est actuellement mis en place au sein de l'Agence de la Mobilité.

Echelle



Temporalité



Coût

3 000 000 €

C.A.C.P.L

Indicateurs de suivi

- Nombre de personnes sollicitant le service
- Nombre de personnes pour lesquelles au moins une solution a été identifiée



AXE 3 - Un territoire décarboné et connecté : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Action B : Accompagner le changement de comportement

Contexte & Objectifs :

La mobilité est pratiquée dès le plus jeune âge. L'un des meilleurs moyens pour modifier durablement les comportements est l'éducation. Ainsi, l'éducation très tôt des enfants semble nécessaire pour qu'ils comprennent les enjeux des mobilités durables, pour le futur et pour l'influence qu'ils peuvent avoir sur leur entourage.

Apport de la concertation :

Les participants ont évoqué le besoin d'actions pédagogiques auprès des scolaires..

Porteur(s) :

Etablissements scolaires
C.A.C.P.L

Partenaire(s) :

ADEME, communes

Sous Action B4

Accompagner la réalisation des Plans de Mobilité Scolaires et réaliser des actions pédagogiques dans les écoles afin de promouvoir les mobilités douces

→ Accompagner la réalisation de Plans de Mobilité Scolaires :

- Mettre à disposition des données de diagnostic et l'actualiser. La ville de Cannes avait initié il y a quelques années une démarche d'identification des potentiels pédibus à partir de la localisation des différents enfants accueillis au sein des écoles, cependant la démarche datant un petit peu les localisations ne sont plus à jour.
- Proposer une aide technique à l'élaboration d'actions, diffuser les informations sur les outils existants : Programme Moby avec le CEE, portail Mobiscol réalisé par le Club des Villes et Territoires Cyclables et Vivacités...

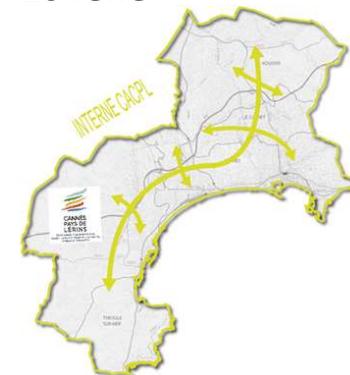
→ Réaliser des actions dans les écoles afin de promouvoir les mobilités douces :

- Réaliser des actions pédagogiques au sein des établissements,
- Mettre en place des journées dédiées à la mobilité douce :
 - Différentes initiatives sont déjà menées, notamment dans le cadre du programme « tous à vélo » dans les écoles cannoises (Pagnol, Mistral, Croisette, la Frayère), le plan vélo du Cannel prévoit également ces démarches,
 - La réflexion sur la mise en place d'un site sécurisé dédié à l'apprentissage pourrait être intéressante,
 - Des démarches Développement Durable, abordant la mobilité, sont initiées chaque année au sein des écoles,
 - Cette action s'inscrit dans la continuité des actions d'ores et déjà réalisées par la Police Municipale qui doivent être poursuivies.

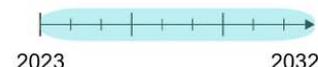
LE PORTAIL NATIONAL DE
L'ÉCOMOBILITÉ
SCOLAIRE



Echelle



Temporalité



Coût

500 000 €

C.A.C.P.L

Indicateurs de suivi

- Nombre d'élèves concernés par des sensibilisations aux enjeux de mobilité
- Nombre d'élèves formés au plan « savoir rouler »

Détail du coût :

Cette action un part d'ETP pour l'animation et la gestion de l'accompagnement.
10 classes par an : 25 000 € / an (2 500 € par classe).

AXE 3 - Un territoire décarboné et connecté : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Action C : Expérimenter l'innovation au service de l'adaptabilité estivale et événementielle pour que le territoire reste agréable en été

Contexte & Objectifs :

Le territoire de la C.A.C.P.L est très attractif en été et lors d'évènements mondialement connus. Cela nécessite une adaptabilité importante de l'offre de mobilité pour répondre à une demande en déplacements variable.

Apport de la concertation : Le développement des navettes estivales et maritimes est évoqué. Globalement, les habitants aimeraient que certaines mesures présentes en périodes estivales se poursuivent toute l'année.

Porteur(s) :
Communes

Partenaire(s) :
Offices de tourisme

Au vu de l'attractivité du territoire en période estivale et lors d'évènements mondialement connus, l'adaptabilité du territoire face à de fortes variations de fréquentation est un enjeu majeur. Plusieurs actions, souvent en continuité de ce qui a déjà commencé à être mis en place sont envisagées :

→ Généraliser le test des zones piétonnes estivales (1)

Une zone piétonne est déjà testée sur le territoire, sur le Boulevard du Midi Louise Moreau à Cannes. Depuis 2016, chaque dernier dimanche du mois, une portion d'1,8 km est fermée à la circulation motorisée entre 9h et 16h. Cette première expérimentation d'aire piétonne temporaire est un franc succès, très apprécié des usagers et doit être développée. La ville de Mandelieu a également des neutralisations ponctuelles de circulation routières liées à des animations (marché Nocturne de La Napoule et marché de Noël).

- Généraliser le test de zones piétonnes en période estivale, lorsque la fréquentation touristique est forte (réfléchir à une zone piétonne tous les dimanches, ou tous les week-ends par exemple, ainsi que sur d'autres secteurs).
- Cibler certaines zones stratégiques : zones touristiques, trait de côte, aires commerciales, etc.
- Intégrer les dessertes maritimes.



→ Parking et lieux aux usages adaptatifs (2)

- Approfondir les recherches quant aux emplacements de stationnement qui nécessiteraient un changement d'usage selon la temporalité (heure, jour, saison, événement, etc.). Réfléchir à la solution de signalisation évolutive en fonction de la temporalité, et adaptée aux périodes.

→ Continuer de développer une offre de transports en commun estivale adaptée aux besoins (3)

- Etablir des changements si nécessaires afin d'optimiser les coûts et tenter d'augmenter l'offre (horaires / lignes circulant).

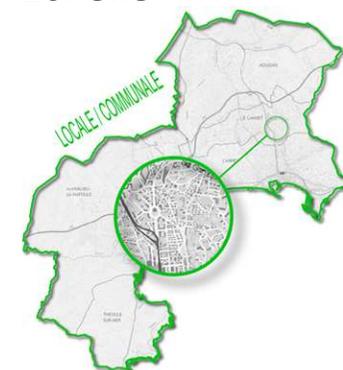
Indicateurs de suivi

- Nombre d'évènements de zones piétonnes testées (1)
- Nombre de services TC adaptés / mis en œuvre (3)

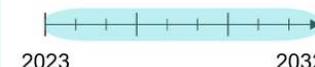
Détail du coût :

- (1) Pour l'organisation et la communication de cette action : 20 000 € / an, Moyens matériels et humains pour la mise en place opérationnelle : 30 000 € / an.
- (2) Le coût est inclus dans l'action A1 – Axe 3, cette action comprend l'identification des secteurs à enjeux.
- (3) Le coût est inclus dans le fonctionnement du réseau Palm Bus : Action D - Axe 1. Cette action comprend l'identification potentielles modifications.

Echelle



Temporalité



Coût

500 000 €

Communes

AXE 3 - Un territoire décarboné et connecté : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Action D : Expérimenter pour une logistique urbaine moins impactante

Contexte & Objectifs :

L'évolution de la logistique urbaine a augmenté les impacts sur les habitants et usagers du territoire. S'agissant d'une problématique relativement récente, les innovations (notamment relatives au digital) sont le meilleur moyen de trouver une organisation lisible, efficace et adaptée aux problématiques spécifiques du territoire..

Apport de la concertation :

La logistique urbaine a été principalement abordée à travers les modes de livraison souhaités plus propres en vue de créer, dans les centres-villes, des zones à faible émission. La création de plateformes logistiques a été évoquée.

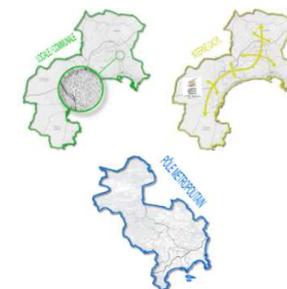
Porteur(s) :

Communes
C.A.C.P.L.

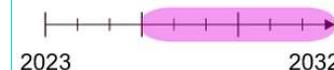
Partenaire(s) :

Commerçants
ADEME, associations de commerçants, livreurs, transporteurs professionnels, laboratoires, experts

Echelle



Temporalité



Coût

1 630 000 €

Communes, C.A.C.P.L.

La logistique urbaine est un domaine propice aux innovations organisationnelles, techniques et technologiques. Expérimenter sur le territoire permet d'identifier les solutions les plus adaptées et de fédérer les acteurs publics et économiques.

Le territoire de la C.A.C.P.L. est particulièrement riche en entreprises de technologies de pointe, ce qui peut permettre d'associer des acteurs économiques locaux sur ces sujets.

1. Améliorer le contrôle de l'utilisation des aires de livraison, pour optimiser leur usage et l'information

- Utilisation de capteurs (en cours d'expérimentation à Cannes),
- Rôle possible de la vidéo-surveillance,
- Méthodes et moyens de verbalisation,
- Etudier les possibilités pour communiquer en amont les emplacements et les disponibilités des aires de livraisons aux professionnels.



2. Expérimenter les livraisons en horaires décalés

Les livraisons en horaire décalé permettent de désengorger les voiries en journée. Mais elles nécessitent une présence du destinataire ou une livraison en sas et surtout une gestion de la chaîne du bruit, notamment en milieu urbain dense. Compte tenu de ces contraintes, cela nécessite des expérimentations au plan local (à Cannes, cette démarche est déjà existante, certaines activités sont concernées par les livraisons nocturnes).

- Etudier les technologies de livraison en l'absence du destinataire (par exemple interphone connecté) qui se développent et pourraient faciliter des modifications d'organisation,
- Développer les services de conciergerie de livraison permettant de dé-corréler la livraison de l'ouverture du commerce,
- Suivre les expérimentations en cours sur les « livraisons de nuit silencieuses », la démarche « Certibruit », les équipements de véhicules (certification PIEK),
- Voir l'opportunité pour certaines activités de s'appuyer sur des sas et stocks déportés (lien avec la création d'ELP).

3. Penser la logistique inverse, optimiser la logistique retour

Certaines filières nécessitent une analyse plus fine et la mise en œuvre de solutions d'optimisation afin de réduire les flux. Il est nécessaire d'expérimenter des pratiques nouvelles de fonctionnement.

- La filière déchets est l'une des plus impactante en logistique urbaine. Il s'agit de **mettre en œuvre sur le territoire des expérimentations pertinentes**, avec l'aide des communes, puis d'en évaluer les impacts.
- Penser la logistique inverse et l'inclure dans les conditions d'approvisionnement : gestion des cartons, des déchets recyclables, etc... (potentiellement décalées dans le temps),
- Proposer des collectes mutualisés de déchets et emballages/consignes (exemple de la livraison des boissons pour la restauration avec récupération des bouteilles en verre).

AXE 3 - Un territoire connecté et décarboné : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

4. Accompagner les professionnels en matière de transition énergétique

La transition énergétique est un sujet de préoccupation des acteurs. Mais malgré une volonté de s'engager dans la transition vers des modèles vertueux, les professionnels ont des difficultés à réaliser des choix énergétiques, du fait de nombreux facteurs concomitants (offre de véhicules PL et VUL adaptés parfois restreinte, investissements importants, maturité technologique, délais de livraison, prix des énergies, évolutions des réglementations, conjoncture ...).

- **Mieux informer les opérateurs et acteurs économiques sur les politiques énergétiques :**
 - Identifier des points de contacts au sein des fédérations et collectivités ainsi que des « relais » au niveau national (fédérations, GART, CEREMA...),
 - Informer les professionnels sur les démarches d'accompagnement existantes : Chambre de Métiers et de l'Artisanat - Déclic « Environnement », les accompagnements CCI...,
 - Faire connaître les aides disponibles (bonus écologique, prime à la conversion, retrofit, aides des collectivités...), avec communications régulières,
 - Expérimenter le partage de véhicules.
- **Faire émerger des stations d'avitaillement** (la solution passera par un mix énergétique - électrique, gaz, H2..)
 - Analyser la demande et cartographier les flux pour identifier les localisations pertinentes pour de nouvelles stations (lien avec l'étude menée par le Département des Alpes-Maritimes pour l'établissement d'un schéma d'approvisionnement à l'échelle du Département),
 - Développer des stations multi-énergies pour sécuriser les conditions d'approvisionnement dans toutes les énergies pour les opérateurs. Le déploiement de telles stations rejoint le sujet foncier (identifier des emplacements possibles), car il faut des parcelles pour les implanter,
 - Impliquer les acteurs nationaux dans la création d'infrastructures énergétiques, voir la faisabilité d'ouvrir l'accès à des stations « privées » à des opérateurs,
- **Accompagner les acteurs vertueux via des avantages réglementaires** (à plus long terme, et en lien avec la thématique sur la réglementation)
 - Donner plus de souplesse aux véhicules moins émissifs (horaires élargis, durée autorisée plus longue, accès facilité à certains secteurs...),
 - Expérimenter, en l'adaptant aux professionnels, des dispositifs de type « disque vert » (en vigueur sur Cannes pour les V.L.) offrant 2h de stationnement gratuit en surface aux véhicules faiblement émissifs.

5. Les chantiers comme une opportunité d'expérimentation de nouvelles solutions

Les chantiers en ville qui perturbent la circulation et les organisations de livraison peuvent-être pris comme des opportunités de réfléchir à la mise en œuvre (puis au maintien) de nouvelles organisation.

Indicateurs de suivi :

Améliorer le contrôle de l'utilisation des aires de livraison, pour optimiser leur usage et l'information	Nombre d'expérimentations réalisées
Expérimenter les livraisons en horaires décalés	Nombre d'expérimentations réalisées Nombre de points de vente concernés Bilan / retours d'expérience des expérimentations
Penser la logistique inverse, optimiser la logistique retour	Quantité / Tonnage des déchets collectés Bilan / retours d'expérience des expérimentations
Accompagner les professionnels en matière de transition énergétique	Nombre de professionnels concernés
Les chantiers comme une opportunité d'expérimentation de nouvelles solutions	Nombre d'expérimentations « chantier » réalisées Bilan / retours d'expérience des expérimentations

Détail du coût par sous actions

1	: 1 100 000 €
2	: 30 000 €
3	: 300 000 €
4	: 50 000 €
5	: 150 000 €

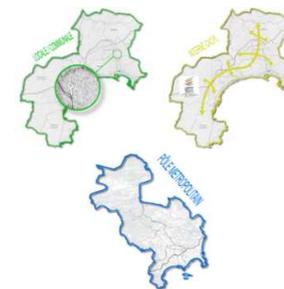
Porteur(s) :

Communes
C.A.C.P.L.

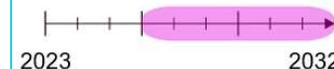
Partenaire(s) :

Commerçants
ADEME, association commerçants, livreurs, transporteurs professionnels, laboratoires, experts

Echelle



Temporalité



Coût

1 630 000 €

Communes, C.A.C.P.L.

AXE 3 - Un territoire décarboné et connecté : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Action E : Poursuivre le développement du compagnon de mobilité vers un MaaS

Contexte & Objectifs :

Le compagnon de mobilité est un outil numérique qui permet de regrouper différents modes (bus, vélo etc.) pour en faciliter l'usage. Il s'agit d'un outil créé en lien avec les territoires voisins (CAP AZUR) qui doit continuer à être développé, en y intégrant l'ensemble des modes de transports disponibles sur le territoire.

Apport de la concertation : La promotion de l'outil, pour le faire connaître auprès des habitants, est aussi importante que son développement. Certains habitants présents en concertation n'en connaissaient pas l'existence.

Porteur(s) :

C.A.C.P.L

Pôle Métropolitain

Partenaire(s) :

ADEME, Etat, Département, Région, Acteurs des mobilités, du stationnement et du covoiturage

Promouvoir fortement l'outil Compagnon de mobilité et ses diverses applications tout en continuant à développer l'outil

- Promouvoir de manière importante l'outil Compagnon de Mobilité et ses différentes applications par le biais de campagnes de communication sur internet et les réseaux sociaux, ou encore par des affichages et des événements.
- Continuer de développer l'outil en y intégrant tous les modes de déplacement, tout en conservant une régularité de mise à jour pour le rendre évolutif : intégrer notamment le stationnement et le covoiturage, voir comment intégrer les données présentes sur le portail de la ville de Cannes notamment sur les temps de parcours. Enjeu de le faire évoluer à terme vers un MaaS complet (Le MaaS, "Mobility as a Service" en anglais intègre les systèmes numériques qui offrent à l'utilisateur une mobilité comme un service, avec une plate-forme de données à laquelle l'utilisateur se connecte par smartphone). L'enjeu au travers de ces outils est de **développer l'intégration fonctionnelle et l'interopérabilité** pour proposer une offre de transports la plus exhaustive possible sur une même application

Ce développement doit s'effectuer, en continuité de la dynamique actuelle, en lien direct avec les territoires alentours et notamment le Pôle Métropolitain.

Détail du coût :

- Promotion de l'outil prise en compte dans l'action B1 de l'Axe 3,
- Maintenance et hébergement CM : 30 000 € / an,
- Développement de nouvelles solutions pour l'application : 15 000 € / an.

Indicateurs de suivi :

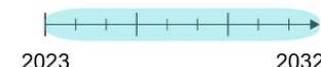
- Nombre de téléchargements de l'application
- Nombre de connexions et de recherches sur l'outil
- Nombre de tickets achetés en ligne



Echelle



Temporalité



Coût

450 000 €

C.A.C.P.L

AXE 3 - Un territoire décarboné et connecté : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Action F : Améliorer le suivi des données : proposer des données exhaustives et en libre accès

Contexte & Objectifs :

Afin de mieux comprendre le fonctionnement et l'évolution des mobilités du territoire, ainsi que les actions réalisées, un suivi et une analyse régulière des données est primordiale. Le libre accès à ces données permettra à d'autres acteurs (publics ou privés) de s'en servir pour améliorer la mobilité de tous pour un territoire plus apaisé à une large échelle.

Apport de la concertation :

Les habitants sont demandeurs d'informations chiffrées (statistiques d'évolution etc.) sur les comportements de mobilité sur leur territoire.

Porteur(s) :

C.A.C.P.L

Partenaire(s) :

Département, sécurité routière, Région, communes, Pôle Métropolitain, CCI NCA

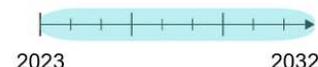
Créer un observatoire des mobilités permettant en plus le suivi du PDM

- Créer un observatoire de toutes les mobilités et des données associées : Véhicules Particuliers (VP), Transports en commun (TC), Mobilités douces (piétons et cyclistes), Stationnement, Logistique, Accidentologie, etc.
- Rendre les données ouvertes et les partager régulièrement aux acteurs du territoire et des territoires voisins, ce qui permettra d'aider le développement d'innovations et la mise en oeuvre d'actions.
- Réaliser le suivi du PDM grâce à la création d'une instance de suivi composée de personnel administratif, des acteurs du territoire, ou encore d'associations. Les résultats du suivi pourraient être présentés chaque année, avec une évaluation obligatoire après 5 ans.

Echelle



Temporalité



Coût

400 000 €

C.A.C.P.L

Indicateurs de suivi

- Mise en place de l'observatoire
- Suivi et analyses régulières des thématiques observées

Détail du coût :

Création de l'observatoire : 100 000 €,
 Enquêtes ponctuelles : 20 000 € / an,
 Suivi de l'observatoire et du PDM : 10 000 € / an



Coordonner les dynamiques sur la mobilité à différentes échelles

Action T1

Contexte & Objectifs : Dans le contexte actuel il est primordial d'agir en cohérence entre territoires pour permettre une modification de la mobilité dans sa globalité, à grande échelle. L'ensemble des informations et des données, qui constitue un outil précieux d'analyse et de décision, doit pouvoir être partagé et échangé régulièrement.

Apport de la concertation : Tout au long de la concertation, les liaisons avec les territoires voisins sont ressorties régulièrement avec des questionnements sur la possibilité de réaliser des actions en lien direct avec les instances des territoires voisins concernés.

Porteur(s) :

C.A.C.P.L, Communes, Région, Département, Etat + Régie Palm Bus

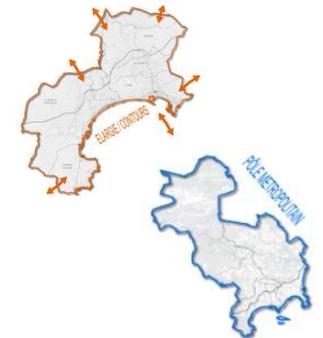
Partenaire(s) :

Associations de cyclistes, ADPO, AVF, Vivre ensemble services familiaux (personnes âgées)

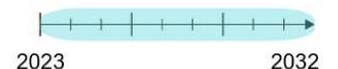
Agir ensemble et en cohérence pour des aménagements adéquats et une meilleure qualité de vie

- **Animer les réseaux d'acteurs**
 - Entre les communes de la C.A.C.P.L, pour avoir une dynamique de suivi du PDM et des diverses actions mises en œuvre sur le territoire,
 - Avec les territoires alentours, et à l'échelle du Pôle Métropolitain,
 - Avec les populations et les acteurs (associations, habitants etc.), notamment le réseau d'acteurs de la logistique urbaine qui sera engagé dans le programme InTerLUD.
 - **Coordonner les acteurs de la mobilité à l'échelle de l'aire urbaine, notamment en facilitant leur mise en réseau par un plus grand partage de l'information et plus globalement des données**
 - Structurer et favoriser le partage des données publiques mobilités / transports entre les acteurs du territoire.
- Cette action s'effectue en lien avec l'action Axe 3- Action F Création d'un observatoire de la mobilité

Echelle



Temporalité



Coût

500 000 €

C.A.C.P.L

Indicateurs de suivi

- Nombre de COTECH / COPIL, réunions de concertation réalisées chaque année
- Nombre d'actions communes réalisées

Prise en compte de données de l'EMC², des évolutions de parts modales et calcul des impacts du PDM

Action T2

Contexte & Objectifs :

Les données de mobilité du territoire datent de l'EMD de 2009. Ces éléments anciens ne permettent pas d'avoir une analyse précise des impacts du PDM notamment du fait de pratiques de mobilité ayant évoluées et d'un modèle départemental MM06 basé cette EMD. L'objectif sera de réanalyser ces éléments à la réception des résultats de l'EMC² de 2022.

Apport de la concertation :

Éléments demandé par la Région et par la MRA dans leurs remarques sur le PDM

Porteur(s) :

C.A.C.P.L

Partenaire(s) :

Département, AtmoSud

Réévaluation des objectifs de parts modales et analyse des impacts de la mise en œuvre du PDM

Sur la base des parts modales issues de l'Enquête Ménage Déplacements de 2009, l'évolution de celles-ci à l'horizon du PDM visent à :

- Une **réduction de la part modale de la voiture de 8%** (de 55% en 2009 à 47% en 2032) ;
- Une **augmentation de la part modale des transports collectifs de 2%** (de 5% en 2009 à 7% en 2032) ;
- Une **augmentation de la part modale piétonne de 2%** (de 34% en 2009 à 36% en 2032) ;
- Une **augmentation de la part modale cyclable 4%** (de 1% en 2009 à 5% en 2032) ;
- Un **maintien à niveau de la part modale des 2 roues motorisés (5%)**.

Aux vues des actions réalisées sur le territoire en matière de transports collectifs et de cheminements pour les modes actifs, mais également en lien avec le développement du télétravail, le territoire a connu des évolutions de pratiques de mobilité entre 2009 et 2022. Les résultats de l'EMC² réalisée en 2022/2023 permettront de connaître ces évolutions et d'avoir l'état initial de la mobilité avant la mise en œuvre du PDM avec les indications suivantes :

- Agrégation de données à l'échelle de la C.A.C.P.L. (le périmètre de l'EMD de 2009 correspondant à l'ancien découpage intercommunal SITP),
- Mise à jour des taux de mobilité quotidienne, des distances, des temps moyens de déplacements et des parts modales.

A l'issue de la réception des résultats de l'EMC², la C.A.C.P.L. engagera une analyse complémentaire au PDM qui comportera deux volets :

- D'une part la **mise à jour des évolutions des parts modales**. Ces réajustements d'objectifs se doivent d'être ambitieux, et correspondront aux ambitions fixées par le SRADDET en matière d'évolution des parts modales. Un échange sera réalisé sur ces nouvelles propositions avec les différents acteurs concernés.
- D'autre part la **quantification des impacts du PDM** sur les différents volets environnementaux : trafic, bruit, qualité de l'air, dispersion des polluants, détaillée sur la page suivante.

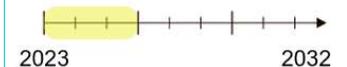
Indicateurs de suivi

- Résultats de l'EMC² 2022/2023
- Nouvelles parts modales et écarts entre les objectifs initialement fixés et ceux réajustés
- Mise à jour du Modèle MM06 et intégration du scénario référence et PDM
- Analyse des impacts du PDM volets : GES, Bruits, Qualité de l'air

Echelle



Temporalité



Coût

150 000 €

C.A.C.P.L

Prise en compte de données de l'EMC², des évolutions de parts modales et calcul des impacts du PDM

Action T2

Contexte & Objectifs :

Les données de mobilité du territoire datent de l'EMD de 2009. Ces éléments anciens ne permettent pas d'avoir une analyse précise des impacts du PDM notamment du fait de pratiques de mobilité ayant évoluées et d'un modèle départemental MM06 basé cette EMD. L'objectif sera de réanalyser ces éléments à la réception des résultats de l'EMC² de 2022.

Apport de la concertation :

Éléments demandé par la Région et par la MRA dans leurs remarques sur le PDM

Porteur(s) :

C.A.C.P.L

Partenaire(s) :

Département, AtmoSud

La quantification des impacts du PDM passe par la réalisation de différentes modélisations aux horizons du PDM 2032 : le scénario de référence (sans la mise en œuvre du PDM) et du scénario PDM 2032

→ Impacts trafics : Intégration du scénario PDM dans le modèle MM06

A la suite de la réception des résultats de l'EMC² de 2022, la C.A.C.P.L. se rapprochera du Département pour pouvoir utiliser la mise à jour du modèle multimodal MM06. Le Département envisage la mise à disposition du modèle réactualisé en 2025.

A partir de ce modèle, un scénario de référence et un scénario PDM seront établis. Ce travail sera effectué de manière concomitante à la réévaluation des évolutions de parts modales. Il permettra d'avoir les cartes de trafics à l'horizon 2032 avec l'extraction des trafics journaliers.

→ Quantification des impacts sur les GES

Pour compléter le volet environnemental du PDM, les données de trafics des deux scénarios, à l'horizon du PDM, seront utilisées pour calculer les émissions de GES et de polluants atmosphériques du scénario référence et PDM. Pour quantifier l'impact propre au PDM les deux scénarios seront analysés à parc roulant constant (hors décarbonation du réseau de bus dont l'impact est déjà calculé dans le projet de décarbonation).

→ Quantification des impacts sur le bruit

Pour connaître les bénéfices du PDM sur le bruit, la C.A.C.P.L. engagera un travail de modélisation de l'évolution des nuisances sonores à l'horizon du PDM. Ce travail sera effectué sur les trafics 2032 extraits de la modélisation du trafic routier du scénario PDM et sur la base des cartes de bruits stratégiques déjà disponibles.

→ Dispositif de modélisation de polluants

A l'issue de la réalisation de ces différents compléments d'analyses des impacts du PDM, la C.A.C.P.L. engagera, en partenariat avec AtmoSud, le développement des moyens supplémentaires de surveillance de la qualité de l'air sur son territoire. Ces moyens permettront de compléter l'ensemble des dispositions envisagées pour renforcer la capacité de suivi et d'évaluation des politiques publiques engagées par la collectivité, dans les domaines de la mobilité, des émissions de polluants et de GES.

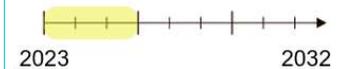
→ Évaluation du PDM

A l'horizon 2028, une actualisation de l'EMC² est envisagée. Cette dernière permettra à la C.A.C.P.L. lors de l'évaluation à mi-parcours du PDM, de disposer d'éléments actualisés et d'avoir une visibilité sur les impacts de la mise en œuvre de la politique de mobilité. Cette approche pourra venir compléter le travail d'évaluation de la mise en œuvre de la stratégie de mobilité et du plan d'actions.

Echelle



Temporalité



Coût

150 000 €

C.A.C.P.L

Synthèse financière

Répartition du budget par axe

Hiérarchisation	N°	Titre	Nombre d'actions	Coût prévisionnel
Action transversale - une dynamique collective sur la mobilité				
	T1	Coordonner les dynamiques sur la mobilité	1	500 000 €
	T2	Prise en compte résultats EMC ² sur l'évolution des parts modales et calcul des impacts PDM	1	150 000 €
			2	650 000 €
Actions Axe 1 - Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire				
PHARE	A	Organiser l'accessibilité du territoire en créant des pôles d'échanges (ferrés ou routiers) aux entrées du territoire	2	15 100 000 €
	B	Optimiser les échanges entre les réseaux et développer largement l'intermodalité sur le territoire	2	5 000 000 €
	C	Améliorer l'accessibilité routière	2	9 220 000 €
PHARE	D	Poursuivre le développement et l'amélioration du réseau urbain de transports en commun Palm Bus	3	69 300 000 €
	E	Relocaliser et/ou rationaliser l'offre de stationnement pour fluidifier les centres villes	2	2 800 000 €
	F	Améliorer la logistique urbaine pour un territoire plus accessible et plus agréable	1	1 100 000 €
	G	Réglementer l'urbanisation en relation avec la mobilité	1	100 000 €
	H	Rendre le territoire accessible à tous	1	1 000 000 €
			14	103 620 000 €
Actions Axe 2 - Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie des quartiers				
PHARE	A	Développer un réseau modes doux structuré, efficace et lisible	3	39 000 000 €
	B	Simplifier l'accessibilité et promouvoir l'usage des modes doux	5	19 320 000 €
	C	Résorber les coupures du territoire en créant des perméabilités / liaisons modes doux	1	19 000 000 €
PHARE	D	Mieux répartir l'espace public pour donner plus de place aux autres modes que la voiture	4	49 050 000 €
	E	Réduire l'accidentologie et développer le savoir vivre	1	200 000 €
	F	Accompagner la démarche de zone à faibles émissions	1	200 000 €
	G	Améliorer la logistique urbaine pour réduire son impact sur la vie des habitants tout en la légitimant comme une activité essentielle	1	1 600 000 €
			16	128 370 000 €
Actions Axe 3 - Un territoire décarboné et connecté : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable				
PHARE	A	Mettre en place des expérimentations ou tests en faveur de l'écomobilité ou mobilité décarbonée	6	59 100 000 €
PHARE	B	Accompagner le changement de comportement	4	5 572 000 €
	C	Expérimenter l'innovation au service de l'adaptabilité estivale et événementielle pour que le territoire reste agréable en été	1	500 000 €
	D	Expérimenter pour une logistique urbaine moins impactante	1	1 630 000 €
	E	Poursuivre le développement du compagnon de mobilité vers un MaaS	1	450 000 €
	F	Améliorer le suivi des données : proposer des données exhaustives et en libre accès	1	400 000 €
			14	67 652 000 €
Total			46	300 292 000 €

Synthèse financière

Répartition du budget par thématique

	Répartition du budget	Principaux Porteurs
Transports en commun, dont "Train"	27%	C.A.C.P.L
Politique cyclable	21%	Communes / Département 06
Déplacements piétons	21%	Communes
Transition Energétique (Hydrogène)	17%	C.A.C.P.L / Etat / Europe
Stationnement (P+R, régulation de l'offre, stationnement innovant, etc.)	5%	Communes et C.A.C.P.L
Voiture Individuelle	3%	Communes / Département 06
Communication, Animation, Accompagnement Mobilité et changement comportement, Compagnon de mobilité, Partage de données, sui du PDM	2%	Communes et C.A.C.P.L
Logistique Urbaine	2%	Communes
Alternatives au VP (covoiturage, autopartage, etc.) et Véhicules Electriques	2%	C.A.C.P.L, Département 06

Répartition du budget par thématique

