

PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

DIAGNOSTIC

PLAN DE MOBILITE ?

La Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins est en cours d'élaboration de son Plan De Mobilité (PDM) 2023– 2032. Le **PDM** est un outil de planification de l'organisation de la mobilité qui prend en compte l'ensemble des modes de déplacement et identifie les mesures à prendre pour répondre aux enjeux de mobilité et d'accessibilité du territoire. Le diagnostic du PDM dresse l'état des lieux de la mobilité et les initiatives déployées par les communes et l'intercommunalité.

L'élaboration d'un PDM est un temps fort de **concertation et de réflexions partagées** sur la vision de la mobilité de demain pour l'agglomération, il permet d'associer les différentes parties prenantes et de co-construire le projet de territoire.



LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION CANNES PAYS DE LÉRINS

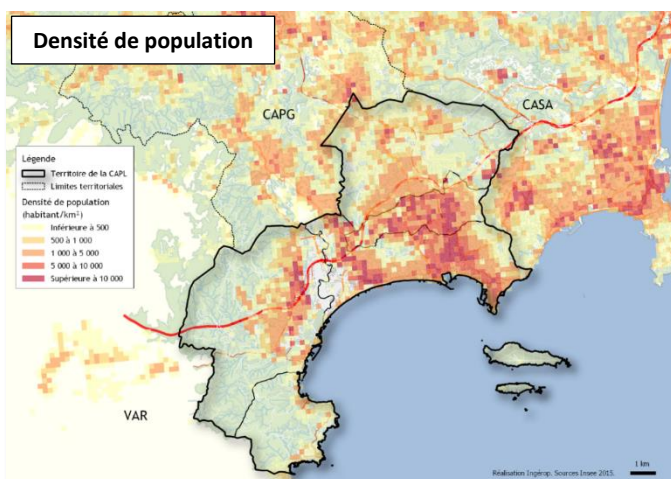
La CACPL, créée le 1er janvier 2014, est devenue à la même date Autorité Organisatrice de la Mobilité sur son ressort territorial. La CACPL a la compétence d'organisation des transports collectifs, mais également le développement des services en faveur des modes actifs (vélos, marche à pied) ou des usagers partagés des véhicules (covoiturages, autopartages). Elle peut également organiser des services de logistique urbaine.

Depuis fin 2019 et l'approbation de la loi Mobilité, les AOM ont également le rôle d'organisation des mobilités solidaires et de réflexion sur la création de zones à faibles émissions.



LE TERRITOIRE ET LA POPULATION

La CACPL regroupe 158 000 habitants. Le territoire est situé sur le littoral de la Côte d'Azur à l'ouest du département des Alpes-Maritimes. Il est composé d'une frange littorale fortement urbanisée où les échanges avec les agglomérations voisines sont très nombreux (Sophia Antipolis, Nice, Pays de Grasse). Sur le territoire, le relief est une contrainte importante qui a façonné son développement viaire et urbain. La CACPL se caractérise également par la présence d'espaces naturels remarquables (îles de Lérins, Massif de l'Estérel).

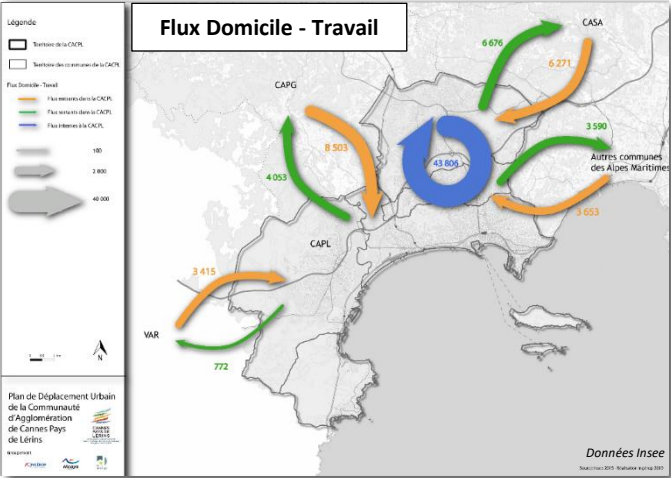


La CACPL est un territoire attractif pour sa qualité de vie et sa renommée internationale. Consciente de ces nombreux atouts, la CAPCL souhaite que le PDM apporte une réflexion globale pour faire de son offre de mobilité un atout.

LA DEMANDE DE DÉPLACEMENTS
SUR LE TERRITOIRE

De nombreux échanges avec les autres
territoires

Il y a autant de déplacements domicile-travail internes au territoire qu'en lien avec l'extérieur. On voit donc l'insertion de la CACPL dans une zone urbaine dense plus large. Cependant, le territoire de la CACPL possède plus d'emplois que d'actifs y résidant : il est fortement attractif pour les habitants du Var et du Pays de Grasse. Avec la CASA, les échanges sont également très importants mais équilibrés.

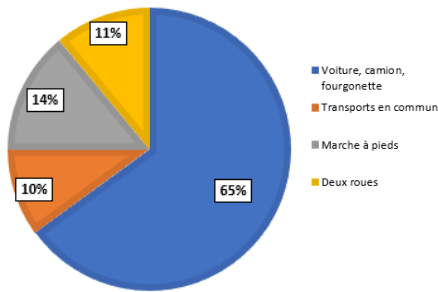


Pour les déplacements domicile-travail internes à la CACPL, les 2/3 d'entre deux se font à l'échelle de la commune de résidence. Ceux entre les communes de la CAPCL se font principalement vers Cannes puis vers Mougins, qui possède de nombreux emplois avec le pôle du Font de l'Orme intégré à la technopole de Sophia Antipolis.

Des modes de transport qui se diversifient

Les déplacements **domicile-travail**, qu'ils soient internes ou sortants, se font **principalement en voiture**, avec respectivement 65% et 84% d'utilisateurs. On note que les transports collectifs et les deux roues (principalement motorisés) ont également un usage important avec 10% des déplacements. La marche à pied ne représente que 14% des déplacements internes au territoire, ce qui est plutôt faible.

FLUX INTERNES À LA CACPL

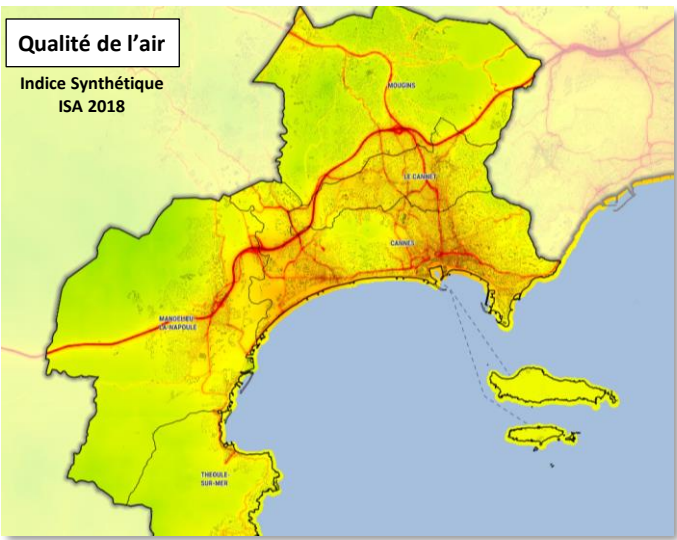


IMPACT ENVIRONNEMENTAL
DE LA MOBILITÉ

Une qualité de l'air qui s'améliore

Sur la CACPL, les transports sont la **première source d'émission** des principaux éléments polluants liés à l'activité humaine (CO₂, Nox et particules fines). Le secteur des transport émet entre 40 et 80% des émissions pour chaque polluant. Ainsi, les secteurs les plus impactés se trouvent le long des axes routiers et notamment de l'A8.

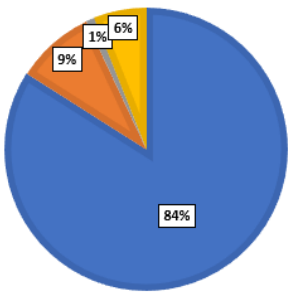
Il faut noter que les améliorations apportées aux véhicules ont permis une **diminution des émissions des différents polluants** depuis 2017, mais ces efforts doivent perdurer.



Une pollution sonore élevée

Autre enjeu environnemental, **le bruit** : **25 % de la population** (42 000 personnes) est exposée à des niveaux de bruits supérieurs à la limite réglementaire de 68dB(A). Le trafic routier est une source importante de bruit qui impacte tous les secteurs habités situés à proximité de l'A8, mais également les autres voiries structurantes (axe Carnot, Tonner, Picaud, RD809...).

FLUX EXTERNES À LA CACPL



ETAT DES LIEUX DE LA MOBILITE AU SEIN DE LA CACPL

1. La circulation

Deux axes qui structurent le territoire

L'autoroute A8 et la pénétrante Grasse - Mougins sont les deux voiries structurantes du territoire. L'A8, qui est l'axe de connexion avec les territoires voisins, dessert les différentes communes de la CACPL au travers de 3 échangeurs. Cependant, ces voiries sont relativement éloignées du littoral et les voiries d'accès entre le centre-ville de Cannes et l'A8 sont encombrées.

L'accès depuis le Haut et Moyen Pays au Nord est également très contraint avec des saturations sur la vallée de la Siagne et sur la pénétrante Grasse - Mougins. Le pôle d'emploi de Sophia Antipolis crée des perturbations importantes sur la commune de Mougins, caractérisée par un réseau viaire contraint par de faibles largeurs de voiries et des pentes importantes.

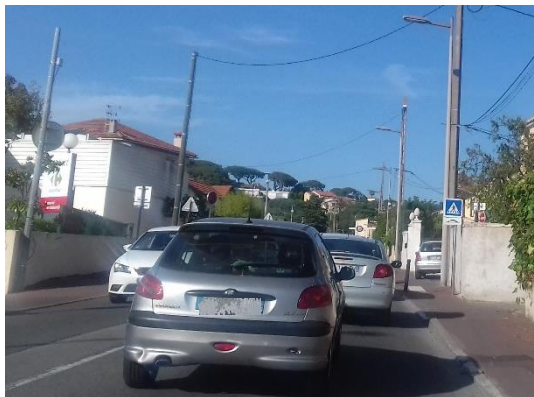
Relevé de saturation (08h30)

Légende

- Fluide
- Chargé
- Perturbé
- Saturé
- Bloqué



Les conditions de circulation sur le territoire sont plutôt satisfaisantes, mais tendent à se détériorer sur certains secteurs. Les dernières enquêtes réalisées auprès des usagers montrent que **la circulation** est aujourd'hui perçue comme un point noir du territoire.



2. Le stationnement

L'offre de stationnement existante

L'offre de stationnement publique se compose de :

- 21 parcs en ouvrage,
- 250 aires ou poches de stationnement.

Cette offre, dimensionnée pour la population estivale du territoire, est nettement supérieure à celle observée sur des agglomérations non touristiques (9000 places payantes à Cannes soit une offre comparable à la ville de Lille (300 000 habitants)).

Sur Théoule et Mougins, les stationnements sont plus limités. A Théoule, l'offre est concentrée sur le littoral où l'espace est réduit, différents parkings sont répartis. A Mougins, l'offre sur voirie est très faible et le stationnement s'effectue sur des espaces privés. Le futur parking de Tournamy apportera 350 places au niveau de la nouvelle centralité de la ville.

Une demande en stationnement qui évolue :

Sur le centre-ville de Cannes, les deux roues motorisés sont de plus en plus nombreux. Pour réguler les usages, des poches de stationnement dédiées ont été créées. Toutefois, elles sont saturées au détriment des espaces piétonniers.



Des réglementations du stationnement hétérogènes :

- Gratuité temps réglementé : Mandelieu, Mougins, La Bocca ;
- Payant : Cannes centre-ville – Le Cannet ;
- Payant en période estivale : Théoule-sur-Mer.

Suite à la dépénalisation du stationnement, aucune commune n'a délégué le contrôle du secteur payant à des entreprises privées. Les redevances post stationnement sont faibles (17€), à l'exception de Théoule. La ville de Cannes a repris en 2018 la gestion en régie de ses parcs en ouvrage.

Des volontés d'innovation :

- Parcs en ouvrage : des espaces de qualité, des projets de stationnement intelligent à Cannes et à Mandelieu avec indication du nombre de places disponibles,
- Paiement du stationnement par téléphone avec l'application Whoosh à Cannes et au Cannet.

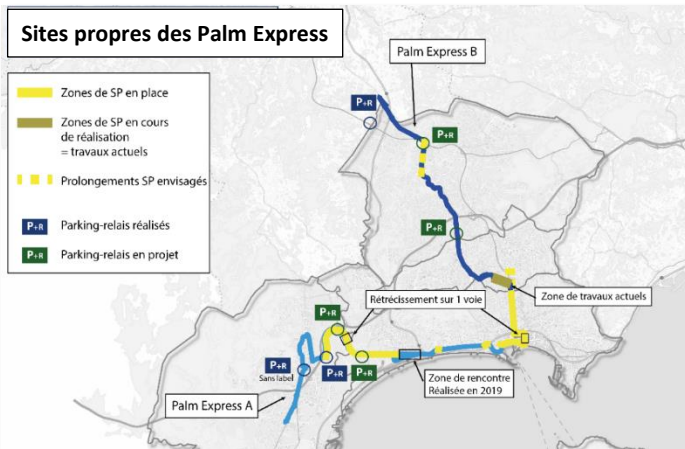
3. Les Transports Collectifs

Un usage important des transports collectifs

Le réseau urbain Palm Bus a une attractivité importante notamment sur la cible des actifs. En effet, 10 % des déplacements domicile-travail sont effectués en transports collectifs.

Le réseau Palm Bus

Palm Bus est le réseau urbain géré par la CACPL. Sa fonction principale est la desserte des emplois et des résidents du territoire. Il est composé de 32 lignes régulières, et est articulé autour de 2 lignes structurantes : les Palm Express A et B qui desservent 4 communes du territoire en connectant Mandelieu, La Bocca, le centre-ville de Cannes jusqu'à Tournamy sur Mougins et la connexion avec le réseau Sillages sur la CAPG. Différents parcs relais sont en cours d'aménagement autour du TCSP.



Le réseau Palm Bus est complété par une offre nocturne importante : Palm Night, qui circule jusqu'à 3 heures du matin en fin de semaine et tous les soirs en période estivale. C'est une offre adaptée aux besoins touristiques.



Offre et usages du réseau :

La fréquentation du réseau Palm Bus est concentrée autour des lignes A, 1 et 2, (62% des voyages) et qui passent toutes les 10 à 15 minutes.

Les autres lignes ont des fréquences plus faibles allant jusqu'à un trajet par heure et irriguent les secteurs moins denses. L'offre est complétée par une offre de Transport à la demande.



La part modale des transports collectifs est de 5% sur la dernière EMD. Pour les trajets domicile-travail, selon les chiffres de l'INSEE (2016), elle est supérieure à 10% et 13,5% pour les Cannois. Ces résultats sont légèrement en deçà de la moyenne des Alpes-Maritimes (13,7%), mais plutôt dans la moyenne haute d'agglomérations de tailles similaires.

La **densité du littoral** et le caractère très urbain des communes de Cannes, Le Cannet et Mandelieu sont donc des **points forts pour l'usage des transports collectifs**. Les communes de Théoule et Mougins, moins denses et plus éloignées des axes de transports structurants, ont un usage des transports collectifs plus faible avec 3% des trajets domicile-travail.

Le réseau interurbain

Le réseau Régional ZOU vient en complément du réseau Palm Bus. Il est composé des lignes interurbaines et de l'offre TER avec notamment la ligne ferrée Grasse – Cannes. Le réseau interurbain permet de connecter les deux intercommunalités voisines. Des besoins sont également identifiés avec l'Est du département du Var mais les dessertes sont moindres.

Une tarification intermodale

La région Sud a mis en œuvre une tarification intermodale qui permet d'emprunter avec le même abonnement le réseau TER et les réseaux interurbains. Cette offre permet de faciliter l'intermodalité sur ce territoire où les échanges entre agglomérations sont nombreux.

La gare de Cannes a été réaménagée et permet un transfert modal de qualité. Le projet de développement de la gare TGV sur la Bocca desservie par le Palm Express est également un enjeu de repositionnement d'un pôle intermodal.



4. Les modes actifs

Le territoire de la CACPL est marqué par un relief important qui contraint la pratique des modes actifs. La marche à pied est très utilisée, principalement sur les secteurs centraux où les aménagements sont plus nombreux. En revanche, l'usage du vélo sur le territoire est faible, avec seulement 1% des déplacements.

Le vélo

Pratique existante

Les différentes enquêtes montrent une faible pratique du vélo pour des motifs utilitaires sur le territoire. Cependant, une pratique cycliste existe et est fortement développée sur le territoire. Il s'agit de la pratique sportive et loisirs, principalement observée sur les massifs naturels et sur l'Esterel. De très nombreux groupes de cyclistes empruntent ainsi la RD6098 et doivent partager la route avec les voitures.

Itinéraires et aménagements existants

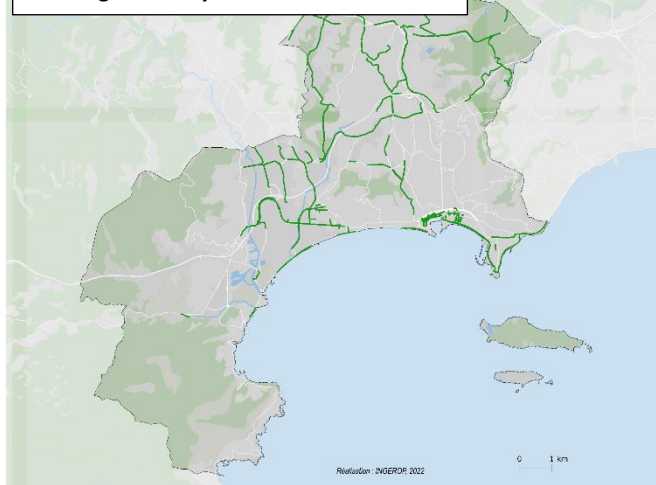
Environ 40 Km d'aménagements cyclables existent sur le territoire de la CACPL en 2019. Aujourd'hui, en l'absence de schéma directeur cyclable, les aménagements manquent de continuité et sont de qualité très variables.

Le développement de la pratique du vélo nécessite un travail important d'amélioration de la sécurité des cyclistes sur la voirie.

Quelques discontinuités d'aménagement sont particulièrement visibles :

- Le littoral, où il n'y a pas d'aménagements continus permettant de connecter Cannes à La Napoule,
- L'absence d'axes Nord - Sud sécurisés reliant Cannes au Cannet et à Mougins et le franchissement de l'A8,
- Franchissements des infrastructures autoroutières et ferroviaires ainsi que les intersections créent des ruptures dans les aménagements existants. Le PDM se devra de résorber ces discontinuités.

Aménagements cyclables existants en 2019



En complément, d'autres actions en faveur du vélo sont en cours de déploiement : stationnements (la ville de Cannes a installé des arceaux vélos), intermodalité Train avec l'abri sécurisé à la gare de Cannes, location de vélos à assistance électriques par la CACPL, aides à l'achat de VAE sur différentes communes, box vélo sur les P+R...

CANNES



L'EuroVéloroute 8 un itinéraire touristique :

La réalisation de l'itinéraire de le long du littoral de Cannes et Mandelieu qui remonte vers l'arrière pays par la vallée de la Siagne est en cours. Le département a récemment aménagé tout une partie de l'itinéraire sur la vallée de la Siagne.

La marche à pied

La marche est un enjeu important des politiques urbaines, avec comme pour le vélo des bénéfices importants sur la santé des pratiquants (diminution du stress, lutte contre l'obésité, baisse de la tension artérielle ...).

La marche à pied est fortement pratiquée sur le territoire de la CACPL, le PDM doit donc permettre de pérenniser et renforcer la pratique.

Les cœurs de ville apaisés : des exemples intéressants (Le Cannet, Avenue Tonner). La nécessité de poursuivre ces démarches et d'apporter une cohérence sur le territoire de la CACPL.

L'accessibilité du territoire : des aménagements de qualité sont réalisés dans les centres villes. Le besoin de sécuriser la pratique demeure en dehors des secteurs centraux et dans les voiries où la pente est importante.

L'accessibilité du réseau Palm Bus : des arrêts prioritaires en grande partie accessibles, un matériel roulant qui le deviendra avec les derniers renouvellement de bus.



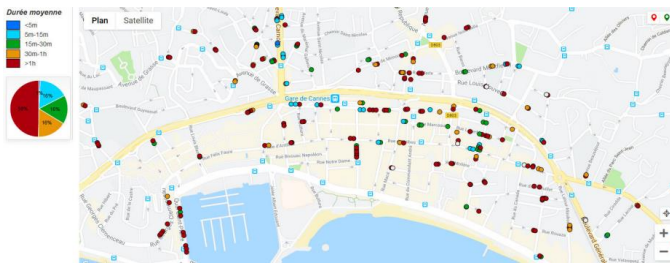
5. La logistique urbaine

Le tissu économique de l'agglomération

Le territoire de la CACPL est **particulièrement actif en termes d'entreprises et de commerces**. 47 208 établissements sont susceptibles de recevoir ou d'expédier des marchandises. Ils sont concentrés dans les centres villes et le long des axes structurants des communes.



Capteurs d'occupation des aires de livraison



Le flux de marchandises

Quelques chiffres sur l'impact du transport de marchandises :

- Environ 4 000 heures de stationnement en double-file par semaine (tous véhicules de livraison confondus),
- Plus de 14 000 véhicules de livraisons circulent chaque jour et effectuent 19 300 mouvements de livraison,
- L'ensemble des livraisons sur le territoire de la CAPCL est de 293 000 kilomètres par semaine, soit plus de 55 000 km par jour.

La ville de Cannes, de part son caractère touristique et évènementiel, concentre dans son hypercentre de très nombreux établissements recevant des livraisons. Le Palais des Festivals lors des événements importants draine des flux tout à fait particuliers. A ce titre, un schéma de livraison spécifique existe sur le Palais. Consciente de l'enjeu particulier autour de la logique urbaine, la ville de Cannes a lancé un diagnostic spécifique sur la logistique urbaine qui a conduit à la mise en œuvre de plus de 350 capteurs sur les places de livraison, permettant de mesurer et d'améliorer la rotation sur ces places.

6. Les mobilités innovantes

La CACPL, associée à la CASA et la CAPG, travaillent conjointement dans le cadre du pôle métropolitain CAP AZUR sur différentes actions concrètes déployées sur les 3 territoires. En termes de transports différentes actions et réflexions ont ainsi été menées :

- Déploiement d'un réseau de recharges de véhicules électriques le réseau WiiiZ,

- Mise en place d'une application smartphone commune déployée dans un premier temps sur l'information des 3 réseaux de transports urbain et sur l'achat de titres mais qui peut s'étendre vers d'autres offres (covoiturage, stationnement ...),
- Réflexion sur un schéma d'itinéraires cyclables métropolitain.

Le « Compagnon Mobilité », recense toutes les données des réseaux PALM BUS, SILLAGES et ENVIBUS, permet l'achat des tickets et intègre l'information sur les parcs de stationnement.



Covoiturage

Un outil commun d'information sur la mobilité

Mobilité ALTERNATIVE

Autopartage

Cannes accueillait depuis 2012 un concept d'autopartage entre particuliers : Koolicar Aujourd'hui le système a évolué vers des locations professionnelles

PALM BUS

L'appli PALM BUS
Votre mobilité en temps réel!



Pas encore d'expérimentations sur le territoire.

Véhicules autonomes

Véhicules électriques

EN 2019 : 28 stations WIIIZ sur la CACPL pour un total de 2550 charges. Le nombre total d'abonnés et de charges est en forte augmentation depuis.



PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

ENJEUX

LE DIAGNOSTIC EN 6 POINTS CLEFS

Le diagnostic du PDM peut se résumer en 6 points :

- **Circulation** : un réseau contraint et saturé aux heures de pointe, à l'origine de nuisances sonores et de pollution de l'air ;
- **Stationnement** : une offre très importante afin de répondre à la forte demande estivale, qui est consommatrice d'espace public ;
- **Transports collectifs** : une offre diversifiée, avec des aménagements récents augmentant l'attractivité du réseau ;
- **Modes actifs** : une part modale piétonne importante, mais une pratique du vélo faible malgré une progression récente liée aux aménagements réalisés ;
- **Logistique urbaine** : des flux de marchandises conséquents provoquant une gêne pour les résidents, une démarche innovante a été lancée sur ce thème à Cannes ;
- **Mobilités innovantes et partagées** : des initiatives engagées en développement sur le territoire (WiiZ, Compagnon de mobilité, etc.).



BILAN DE LA CONCERTATION

Le diagnostic a permis, lors d'ateliers de travail en concertation avec les acteurs locaux, d'identifier les premières grandes orientations et les principaux enjeux du PDM. Ces derniers peuvent diverger selon la commune concernée.

Les points à consolider

Améliorer les fréquences et itinéraires de certaines lignes du réseau Palm Bus, notamment lors de la période estivale, afin de réduire autant que possible l'usage de la voiture particulière.

Développer également les itinéraires cyclables et la pratique des modes actifs, en maillant le territoire d'aménagements qualitatifs et sécurisés.

Les défis à relever

Les défis à relever concernent notamment le changement des mentalités et des pratiques en faveur des modes doux, et au détriment du véhicule personnel. Cela passera donc par une meilleure communication des modes alternatifs, tout en continuant d'améliorer la qualité des services proposés.

3 AXES DE TRAVAIL RETENUS

Les orientations et enjeux identifiés lors du diagnostic ont permis d'élaborer 3 axes de travail pour les scénarios du PDM. Les réponses aux enjeux du PDM sont détaillées dans chacun de ces axes.



Le projet du PDM a été construit autour de différents piliers qui font consensus sur le territoire :

- Le cadrage réglementaire du PDM ;
- Le cadrage financier afin d'engager un projet soutenable ;
- La réponses aux enjeux déterminés dans le diagnostic, notamment les enjeux environnementaux ;
- L'intégration des enseignements de la concertation.

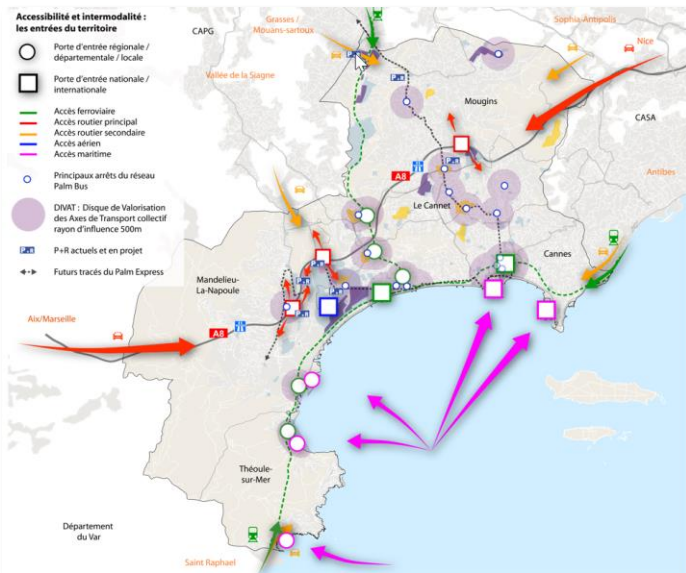
AXE 1

Une accessibilité performante : Un levier d'attractivité du territoire

Créer un schéma d'accessibilité du territoire

L'accessibilité du territoire est un point central pour que la CACPL puisse conserver son attractivité et son rayonnement.

L'axe 1 permet ainsi de créer un schéma d'accessibilité qui instaurera une réflexion sur l'organisation des accès multimodaux du territoire et sur la détermination du niveau d'intermodalité sur ces différents points d'accès.



Favoriser les points d'intermodalité

L'enjeu sera de décliner le schéma d'accessibilité en développant l'offre de transport autour des points d'entrées stratégiques du territoire, mais également en articulant transport et développement urbain autour des principaux points d'arrêts de transports collectifs.

Le Palm Express structure déjà l'offre en transports collectifs. Ce dernier a permis de mettre en place différents parcs relais de rabattement. Les aménagements sur la ligne Palm Express seront poursuivis sur Mougins, et la ligne sera connectée au réseau de la CAPG. Des améliorations seront également apportées sur les autres lignes structurantes afin d'améliorer les temps de parcours.

En parallèle, c'est l'ensemble du réseau de bus qui est amenée à poursuivre le développement et la diversification de son offre, en vue d'améliorer le service aux usagers et l'accessibilité aux différents publics.

Améliorer et expérimenter pour une logistique urbaine moins impactante

Le diagnostic a permis de mettre en avant l'importance des flux de logistique urbaine sur le territoire de la CACPL, et notamment à Cannes, largement dotée des activités d'hôtellerie, restauration & cafés, mais également de nombreux commerces et l'organisation des congrès et festivals.

De ce fait, le Plan de Mobilité inclue la logistique urbaine comme un fil rouge avec différentes actions mises en œuvre au sein des 3 axes.

L'enjeu sur la logistique est de continuer d'expérimenter que cela soit sur l'utilisation et la mutualisation des places de livraison, où en développant des modes de livraisons moins polluants.

Pour cela, la CACPL est lauréate du programme InterLUD, qui lui permettra d'engager un travail important de concertation avec les acteurs de la logistique en vue de la mise en œuvre d'une charte de logistique urbaine durable.



Des réflexions seront également à mener pour :

- Favoriser les circuits courts et ainsi valoriser les producteurs régionaux ou commerces implantés sur le territoire,
- Mettre en place des solutions de retrait de colis qui permettent de limiter les « portes closes » qui augmentent le nombre de kilomètres parcourus,
- Sur les secteurs à enjeux, pouvoir consolider les flux et effectuer un report modal vers des livraisons en modes actifs.

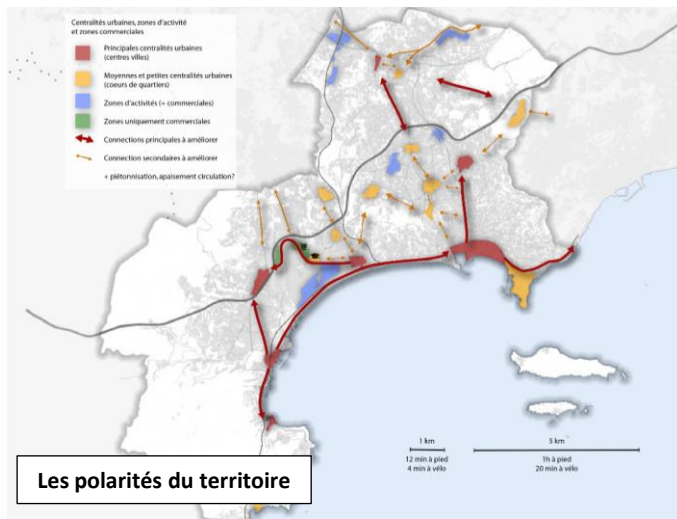


AXE 2

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

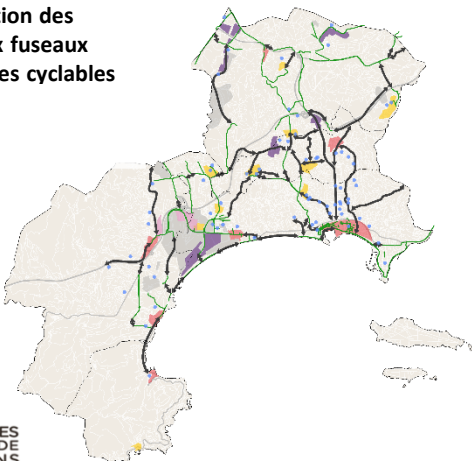
Développer un réseau modes doux

Le second axe du plan de mobilité reprend un thème qui fait partie des problématiques quotidiennes du territoire : la qualité de vie. En effet, le diagnostic a permis d'identifier que nos habitudes de déplacements peuvent avoir un impact négatif sur la qualité de vie. Afin d'inverser cette tendance, le 2^{ème} axe propose un nombre importants d'actions qui améliorent la structuration de la mobilité à l'échelle du quartier.



- Le PDM propose, sur les différentes polarités du territoire identifiées, d'améliorer les conditions de déplacements des modes actifs (piétons et vélos), en améliorant la qualité des cheminements et en offrant des places de stationnement pour les vélos et deux roues motorisés.
- Pour développer la pratique cyclable, l'enjeu du territoire passe par une politique en faveur du vélo électrique via des services d'aide à l'achat et de test de la pratique, avec le développement du système Palm Vélo qui permet la location de moyenne durée.

Identification des principaux fuseaux d'itinéraires cyclables



Résorber les coupures du territoire

Le relief et les grandes infrastructures de transport font office de coupures pour le territoire. C'est le cas notamment de l'A8 et des voies ferrées. L'amélioration de la perméabilité des traversées piétonnes et cyclables de ces infrastructures est au cœur du PDM. Au total, c'est une quinzaine de points qui ont été identifiés comme étant à améliorer à l'échéance 2032.



La ville de Cannes a récemment réaménagé le passage de la rue de Châteaudun permettant de connecter le quartier Prado au centre-ville.

Deux axes routiers structurants sur le territoire sont caractérisés par des aménagements centrés sur l'usage de la voiture et des faibles perméabilités : l'avenue du Campon et la couverture de la voie ferrée sur le centre-ville de Cannes. Ces deux points ont été évoqués lors de la concertation, avec des enjeux d'amélioration de la qualité de vie. Le PDM prévoit d'étudier leur mutation et à l'échéance du Plan de mobilité, de réaliser des travaux de requalification d'un des deux axes.

Mieux répartir l'espace public, le stationnement un outil en faveur de la mobilité

L'enjeu lié au stationnement sur le territoire est, dans un premier temps, d'améliorer la connaissance de l'usage du stationnement sur les différentes temporalités du territoire. Cela aura pour objectif, dans un second temps, de pouvoir développer des parkings stratégiques qui permettront de rationaliser l'offre sur la voirie, et ainsi de pouvoir réaliser des aménagements qualitatifs notamment en faveur des modes actifs. Les deux roues motorisés sont une partie intégrante du besoin en stationnement et des offres adaptées devront être développées afin d'en limiter les usages gênants. La thématique du stationnement est également présente dans l'axe 3, à propos de l'intégration des besoins innovants, ainsi que dans l'axe 1 avec une adaptation de l'offre sur les points d'intermodalité.

AXE 3

Un territoire décarboné et connecté :

Les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

Un PDM qui s'inscrit dans la stratégie « zéro carbone » à l'horizon 2050.

La CACPL est fortement investie sur les enjeux de décarbonation de la mobilité.

A ce titre, un premier travail a été mené à l'échelle du Pôle Métropolitain pour doter le territoire en infrastructures de recharge avec le déploiement des premières bornes WiiiZ. Cette dynamique va continuer, avec une extension du nombre de bornes à l'échelle du PDM, mais également l'équipement en infrastructure de recharge compatibles au niveau de parcs en ouvrage des communes.

Afin de décarboner son réseau de transport en commun, la CACPL a commencé en 2020, à équiper sa flotte de bus avec des premiers véhicules électriques. Elle a l'ambition à court terme d'équiper le territoire d'une station de production d'hydrogène propre. Cette station aura pour vocation d'alimenter l'intégralité du parc de transport collectif à l'horizon 2035, mais également de pouvoir décarboner les véhicules de collecte des déchets de l'agglomération.

Le projet couvrira également des besoins touristiques du territoire avec une station relais qui permettra de recharger des bateaux, ainsi qu'une compagnie d'hélicoptère.

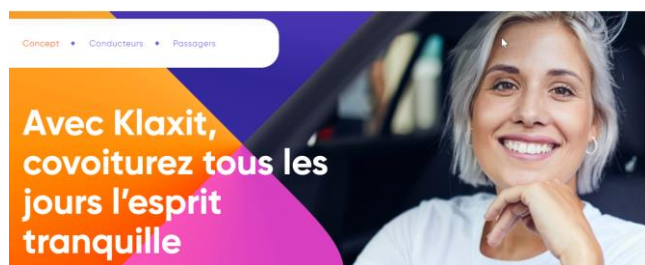


Accompagner au changement de comportement

La communication sur les enjeux d'une mobilité durable est un des points important afin d'entraîner une dynamique à l'échelle locale. A ce titre, le PDM envisage cette communication à différents niveaux :

- Des actions ciblées auprès des entreprises et administrations du territoire pour permettre de faire évoluer les comportements, notamment sur les trajets domicile-travail. Un premier travail est initié en ce sens avec l'opérateur de covoiturage Klaxit,

- Le PDM répond également à l'enjeu d'apprentissage de la mobilité : la CACPL sera un relais sur la formation à la mobilité des plus jeunes et la mise en œuvre de Plan de déplacements scolaires,
- L'enjeu dans le cadre du PDM sera que l'agence Palm Bus devienne une Maison de la Mobilité, référent local sur le conseil en mobilité pour les habitants du territoire et présentant des conseils personnalisés.



Regrouper les informations et les partager

La CACPL et le pôle métropolitain se sont dotés d'un outil leur permettant de réunir les informations sur le réseau de transport, et ainsi dépasser les limites du territoire au bénéfice des usagers. Cet outil, le compagnon de mobilité, sera le pilier de l'information sur la mobilité. Il va continuer de s'enrichir dans le cadre du PDM, avec de nouvelles informations sur les différents modes de transports : vélo, aménagements existants, services proposés, etc. Il renseignera également les automobilistes quant au stationnement. Tout ceci permettra aux usagers de mieux connaître l'offre de transport et de pouvoir se déplacer d'une manière plus efficace.

Pour cela la coopération entre les communes, la CACPL et le pôle métropolitain sera effective tout au long du PDM.



CIBLE D'EVOLUTION DES PARTS MODALES

Les actions proposées dans le cadre du Plan de Mobilité de la CACPL visent à une mobilité repensée qui s'articulera sur une offre de mobilité plus complète sur un territoire qui reste aujourd'hui fortement dépendant de la voiture individuelle. Ainsi, l'enjeu à l'horizon du PDM est de faire évoluer les parts modales sur le territoire, afin que l'usage de la voiture (majoritaire dans l'EMD de 2009) soit plus équilibré avec les différents modes de déplacements.

La CACPL est un territoire situé pour sa majeure partie sur la zone dense du littoral, elle a, à ce titre, un enjeu fort de poursuivre le développement des modes actifs

PART MODALE PIETONNE

EMD 2009

34%

HORIZON PDM

36%



La part modale piétonne, **déjà très élevée** sur la CACPL, sera légèrement améliorée grâce aux actions visant à améliorer la qualité des cheminements piétons existants. Une réflexion sur le partage de l'espace public devra permettre un gain de largeur de voirie, remobilisable pour les piétons entres autres.

PART MODALE CYCLABLE

EMD 2009

1%

HORIZON PDM

5%



La part modale des vélos est actuellement très faible. Les efforts de la CACPL en matière d'aménagements cyclables et de construction d'un système vélo sont une part importante du PDM qui va permettre de faire rapidement évoluer la part modale du vélo sur le territoire.

PART MODALE TRANSPORTS COLLECTIFS

EMD 2009

5%

HORIZON PDM

7%



La performance du réseau Palm Bus, structurée sur le BHNS Palm Express, sera améliorée, en vue d'une meilleure desserte. Les fréquences et itinéraires seront revus, permettant de répondre à la demande grandissante, et desservant l'ensemble des territoires et populations. De plus, le territoire pourra bénéficier d'une dynamique favorable sur les transports collectifs avec le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur qui va permettre d'augmenter l'offre et d'améliorer les liaisons vers Sophia et l'aéroport de Nice.

PART MODALE DE LA VOITURE

EMD 2009

55%

HORIZON PDM

47%



L'engagement du territoire à améliorer les cheminements des modes actifs, ainsi que d'améliorer l'offre de transports collectifs permettra de réduire la part de la voiture dans les déplacements globaux. L'objectif visé est de passer sous la barre des 50% de trajets réalisés en voiture sur la CACPL. Le covoiturage sera développé sur le territoire, permettant d'améliorer le taux de remplissage des véhicules.

PART MODALE 2 ROUES MOTORISES

EMD 2009

5%

HORIZON PDM

5%



La part modale des 2 roues motorisés restera constante. Une meilleure réglementation et offre de stationnement de ce mode permettra d'améliorer le partage de l'espace entre les modes.

L'ensemble des actions ont pour objectif de modifier la répartition des parts modales en faveur des modes actifs.

Part les actions mis en œuvre dans le PDM, la part modale de la voiture sera diminuée, et reportée, en priorité vers le vélo, les transports collectifs et la marche à pied.

La répartition des parts modales référentes correspond à l'EMD de 2009. Les données seront mises à jour aux résultats de l'EMD qui sera réalisée en 2022 afin de connaître la répartition actuelle des modes de transports, et ainsi refixer des objectifs de répartition modales actualisés

Le PLAN D' ACTIONS DU PDM

Au total la stratégie de mobilité se décline sur 45 actions

NUMERO D'ACTION	INTITULE DE L'ACTION	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Axe 1 : Une accessibilité performante											
A1	Créer un schéma d'accessibilité coordonné										
A2	Améliorer la desserte et la compétitivité du réseau ferré pour réduire l'usage de la voiture										
B1	Travailler sur les horaires permettant l'intermodalité (Train/Palm Bus, TER/TGV, Train/TAD, etc.)										
B2	Renforcer les pôles existants et créer des DIVAT notamment sur l'axe Cannes - Grasse										
C1	Créer la bretelle des Tourrades vers l'A8										
C2	Proposer une hiérarchisation du réseau et y associer des principes d'aménagement										
D1	Améliorer le fonctionnement du réseau Palm Bus en adaptant et renforçant l'offre										
D2	Poursuivre le développement du Palm Express comme structure du réseau par le prolongement du TCSP										
D3	Poursuivre le développement du Palm Express comme structure du réseau par la réalisation de P+R et l'amélioration du rabattement VP										
E1	Repenser des parkings stratégiques mutualisés aux entrées du territoire										
E2	Ouvrir la réflexion sur le ratio de nombre de stationnements par nouveau logement créé dans les PLU en centres villes et proche des zones bien desservies par les transports en commun										
F1	Donner une cohérence globale à la logistique en la rendant lisible										
G1	Axer le développement urbain de manière prioritaire autour des gares et du réseau structurant de TCSP										
H1	Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus et de la nouvelle flotte										
Axe 2 : Une mobilité courte pour tous											
A1	Travailler sur le réseau et les continuités des cheminements piétons										
A2	Réaliser un schéma directeur d'itinéraires cyclables et construire un réseau structuré d'aménagements cyclables										
A3	Instaurer une réflexion commune entre Cannes et Le Cannet pour des solutions cyclables concrètes autour de l'axe Carnot										
B1	Pacifier l'espace public à une large échelle pour sécuriser les autres modes										
B2	Déployer une offre de stationnement vélo										
B3	Développer une politique cyclable globale en faveur du vélo électrique : poursuivre les dynamiques engagées d'aide à l'achat										
B4	Développer une politique cyclable globale en faveur du vélo : étendre le service Palm VELO										
B5	Organiser des actions de promotion des modes actifs : communication, événementiel, savoir-rouler										
C1	Améliorer les perméabilités pour les modes actifs des infrastructures voies ferrées et autoroute										
D1	Améliorer la connaissance des usages du stationnement sur le territoire à travers des enquêtes régulières, notamment en analysant l'aspect événementiel										
D2	Repenser la politique de stationnement, en rationalisant l'offre sur voirie dans les centres-villes, et en gérant l'offre pour les deux roues motorisés										
D3	Réaménager le littoral en rationalisant la place de la voiture au profit des modes doux : poursuivre le projet Bocca Cabana										
D4	Requalifier et réaménager certains axes urbains qui supportent des niveaux de trafics importants et créent des fractures pour les dynamiques urbaines										
E1	Réaliser des campagnes de sensibilisation à la circulation des cycles et des 2RM, ainsi qu'au partage de la voirie et au savoir vivre										
F1	Accompagner la démarche de Zone à Faibles Émissions, pour améliorer la qualité de vie des habitants et proposer des modes alternatifs										
G1	Améliorer la logistique urbaine pour réduire son impact sur la vie des habitants tout en la légitimant comme une activité essentielle										

Le PLAN D' ACTIONS DU PDM

NUMERO D'ACTION	INTITULE DE L'ACTION	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Axe 3 : Un territoire décarboné et connecté											
A1	Expérimenter des nouveaux types de stationnement (parkings connectés, parkings partagés, information à message variable, etc.) pour un gain de place										
A2	Développer une politique de covoiturage sur le territoire										
A3	Poursuivre le développement du réseau WiiiZ										
A4	Développer la flotte de transports en commun à hydrogène, et poursuivre la dynamique de décarbonation des transports										
A5	Véhicules autonomes : tester une nouvelle offre adaptée aux zones peu denses et aux quartiers les moins desservis										
A6	Inciter une dynamique d'autopartage										
B1	Donner la priorité à la communication pour mieux faire connaître les actions publiques actuelles et futures										
B2	Accompagner les entreprises et administrations pour encourager une mobilité plus durable des salariés et visiteurs										
B3	Créer une Maison de la Mobilité ayant connaissance de toutes les actions de mobilité du territoire et réalisant des conseils personnalisés										
B4	Accompagner la réalisation des Plans de Mobilité Scolaires et réaliser des actions pédagogiques dans les écoles afin de promouvoir les mobilités douces										
C1	Généraliser le test de zones piétonnes estivales										
D1	Expérimenter pour une logistique urbaine moins impactante										
E1	Promouvoir fortement l'outil Compagnon de mobilité et ses diverses applications en continuant à développer l'outil										
F1	Créer un observatoire des mobilités permettant en plus le suivi du PDM										
Action transversale											
Autre	Agir ensemble et en cohésion pour des aménagements adéquats et une meilleure qualité de vie										