

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



PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

ANNEXE

Avis des Personnes Publiques
Associées et Consultées

Mobilisons-nous
pour la mobilité !

Plan de Mobilité 2023-2032

Table des matières

A.	RECUEIL DES AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES ET CONSULTEES.....	4
1.	Détail des avis sollicités et reçus.....	4
B.	Réponse aux avis des Personnes Publiques Associées et Consultées.....	5
2.	Ville de Cannes.....	5
3.	Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse	6
4.	Communauté d'Agglomération de Sophia Antipolis	7
5.	Estérel Côte d'Azur Agglomération.....	9
6.	Département des Alpes-Maritimes.....	10
7.	Région SUD PACA.....	19
8.	SCOT'Ouest	34

PREAMBULE

Le Plan de Mobilité de la C.A.C.P.L a été arrêté par Délibération n°1 au Conseil Communautaire du 30 juin 2022.

Conformément à la loi, le Plan de Mobilité (PDM) de la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins (C.A.C.P.L.) comporte une annexe particulière traitant des avis des Personnes Publiques Associées et consultées

La C.A.C.P.L a souhaité associer les partenaires dès de début du projet, ce qui s'est traduit par des rencontres réalisées dans la phase de diagnostic, puis par des réunions de présentation du projet, notamment du plan d'actions, de janvier à août 2022 afin de co-construire le projet avec les communes membres et de le présenter aux Personnes Publiques Associées.

Personne publique consultée	Réunion(s) de présentation du projet de Plan de Mobilité	Officiellement consultée le :
Ville de Cannes	03/02/2022 et 18/03/2022	18/07/2022
Ville du Cannet	28/01/2022	18/07/2022, reçu le 05/08/2022
Ville de Mandelieu-La Napoule	26/01/2022	18/07/2022, reçu le 05/08/2022
Ville de Mougins	04/02/2022	18/07/2022, reçu le 05/08/2022
Ville de Théoule-sur-Mer	27/01/2022	18/07/2022
C.A.P.G.	24/06/2022	18/07/2022, reçu le 05/08/2022
C.A.S.A.	24/06/2022	18/07/2022, reçu le 05/08/2022
Estérel Côte d'Azur Agglomération	-	18/07/2022, reçu le 05/08/2022
Département des Alpes-Maritimes	14/06/2022	18/07/2022, reçu le 05/08/2022
Région Sud PACA	24/06/2022 et 09/09/2022	18/07/2022, reçu le 08/08/2022
DDTM	29/09/2022	18/07/2022, reçu le 05/08/2022
SCOT'Ouest	-	12/10/2022

L'annexe s'organise autour des champs suivants :

- Le recueil des avis,
- Les réponses aux avis formulés,

Cette annexe permet d'informer le public lors de l'enquête publique (du 13 février au 14 mars 2023) des modalités de prise en compte des remarques et réserves des partenaires de la C.A.C.P.L.

A. RECUEIL DES AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES ET CONSULTEES

1. Détail des avis sollicités et reçus

Personne publique associée	Avis
Ville de Cannes	Favorable
Ville du Cannet	Absence de réponse
Ville de Mandelieu-La-Napoule	Absence de réponse
Ville de Mougins	Absence de réponse
Ville de Théoule-sur-Mer	Absence de réponse
Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse (C.A.P.G.)	Favorable
Communauté d'Agglomération de Sophia Antipolis (C.A.S.A.)	Favorable
Estérel Côte d'Azur Agglomération	Favorable par défaut
Département des Alpes-Maritimes	Favorable
Région Sud PACA	Favorable avec réserves
DDTM	Absence de réponse
Personne publique consultée	Avis
SCOT'Ouest	Favorable avec réserves

Au total, 12 PPA ont été consultées, parmi lesquelles les communes de la C.A.C.P.L., les 3 Communautés d'agglomérations voisines, le Département, la Région et le SCOT'Ouest.

La DDTM, consultée, n'a pas émis de réponse.

L'analyse des avis reçus montre que :

- 4 avis favorables
- 1 avis favorables par défaut
- 2 avis favorables avec réserves

B. Réponse aux avis des Personnes Publiques Associées et Consultées

Pour plus de clarté, les réponses sont présentées par avis reçu.

Sont rédigées **en noir la réponse à l'avis formulé** et **en texte bleu les modifications qui seront apportées au document du PDM**.

Plusieurs remarques portent sur l'importance de poursuivre la concertation entre les différents partenaires sur la durée de la mise en œuvre du Plan de Mobilité. La C.A.C.P.L se réjouit de pouvoir poursuivre ce travail commun initié dans le cadre du PDM et des différents projets en cours sur le territoire et avec les partenaires notamment dans le cadre du Pôle Métropolitain.

2. Ville de Cannes

Avis	Réponse
En ce qui concerne la logistique urbaine, il est nécessaire de coopérer activement sur le sujet et notamment sur l'importance d'avoir à terme un espace de logistique urbain en commun pour toutes les communes de l'agglomération	En effet, une coopération active sur toutes les thématiques est souhaitée, y compris sur la logistique urbaine. Cette dernière est déjà opérationnelle dans le cadre de la démarche InTerLUD indiquée à l'action G de l'axe 2 réalisée en partenariat avec le CEREMA De plus l'action F de l'axe 1 prévoit une action de concertation sur la logistique urbaine qui doit s'étendre sur toute la durée du PDM. L'action F de l'axe 1 sera complétée avec la mise en avant de la nécessaire coopération des acteurs communaux et intercommunaux en élargissant à la C.A.P.G..

3. Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse

	Avis	Réponse
1	S'agissant des actions D1 et D2 relatives au Palm Express, il serait intéressant de préciser la nécessité de travailler sur une véritable connexion sous la forme d'un pôle d'échange au niveau de Mouans-Sartoux en lien avec le projet de Bus Express qui ira jusqu'au Pôle Intermodal de Grasse (Grasse SNCF)	Un enjeu de la stratégie du PDM consiste à étoffer les connexions entre les territoires notamment sur l'axe Cannes Grasse. L'action D1 de l'axe 1 porte sur le prolongement du Palm Express jusqu'à Mouans-Sartoux sur le territoire du Pays de Grasse permettant ainsi d'avoir un point d'intermodalité avec le projet de Bus Express de la C.A.P.G au bénéfice des usagers des deux lignes. Nous préciserons sur l'action D1 que le terminus à Mouans-Sartoux sera connecté au projet Bus Express de la C.A.P.G et qu'il sera conçu pour être un pôle d'échanges et d'intermodalité performant.
2	Concernant la logistique urbaine, nous attirons votre attention sur la nécessité de coopérer activement sur le sujet, et notamment sur l'importance d'avoir, à terme, un espace de logistique urbain en commun.	La logistique impacte effectivement les deux territoires notamment par le caractère de transit du territoire de la C.A.C.P.L. pour les flux en provenance de la C.A.P.G, les démarches envisagées permettant de favoriser le commerce local notamment via des « market place ». Un travail de mutualisation pourra être fait pour valoriser en circuits courts les productions de la vallée de la Siagne. De plus, la C.A.C.P.L. et la C.A.P.G. ont, toutes les deux, initié des démarches InTerLUD. Dans un premier temps chaque territoire mène un travail d'étude, mais par la suite une démarche conjointe pourra être initiée afin d'avoir une synergie d'actions. Nous intégrerons à l'action F de l'axe 1 l'enjeu de disposer d'une instance de travail commun C.A.C.P.L. / C.A.P.G. sur ce thème, notamment pour articuler les orientations et réglementations permettant la mise en œuvre d'un ELU commun.

4. Communauté d'Agglomération de Sophia Antipolis

	Avis	Réponse
1	Coordination des offres de transport en commun Nous prenons note du développement souhaité du réseau PalmBus et notamment le prolongement du BHNS vers Mouans-Sartoux et l'intention d'amélioration de la liaison en bus entre Tournamy et la gare routière de Valbonne Sophia Antipolis, tout comme une liaison directe entre le centre-ville de Cannes et la Technopole de Sophia Antipolis. En nous appuyant sur une tarification multimodale intégrée, la combinaison de nos offres et de celle de la Région pourra apporter une réelle amélioration de la desserte inter territoires.	Constat partagé par la C.A.C.P.L. et C.A.S.A. qui n'apporte pas de réponse particulière.
2	Le développement de la pratique des modes actifs Nous notons notamment, l'intention d'une liaison cyclable à créer en lien avec le projet du Village de Sophia. Des axes cyclables complémentaires pourraient être recherchés : au Nord en direction de Valbonne Village (liaison entre Mougins School et la route d'Antibes par la piste des Maures) et sur axe Ouest-Est depuis Cannes en direction de Vallauris, même si la déclivité des voies ne permet pas à ce stade, l'identification immédiate d'un axe préférentiel.	Comme prévu sur l'action A2 de l'axe 2, la C.A.C.P.L. va engager à court terme l'élaboration de son Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables (SDIC) qui viendra préciser les axes et itinéraires prévus dans le PDM. Dans ce cadre, la C.A.S.A. sera associée pour les liaisons entre les deux territoires.
3	De plus et dans la perspective de développer une politique cyclable globale, nous notons vos actions sur les aspects serviciels avec notamment, la mise en place de services de location, également présente sur la C.A.S.A.. Un travail commun pourrait être engagé à l'échelle du Pôle Métropolitain afin d'apporter une offre unique sur nos territoires et de garantir une continuité de service pour nos usagers.	Les coopérations entre la C.A.C.P.L. ; C.A.S.A. et C.A.P.G. sont bien indiquées dans le PDM à l'échelle territoriale du pôle métropolitain, indiquée pour différentes actions comme celle du Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables. Nous ajouterons en partenaires la C.A.P.G., la C.A.S.A. et Pôle métropolitain aux différentes actions servicielles et de communication sur le vélo.

4	[Changement de comportement] En lien avec les entreprises et les usagers, nous souhaitons travailler vers une coordination de nos services et de nos modes d'interventions, notamment concernant la mobilité des salariés de Sophia Antipolis résidant sur la C.A.C.P.L.. De même, pour la mobilité scolaire de nos collégiens et lycéens, notamment, nous sommes favorables à une collaboration commune à mettre en place dans le cadre Pôle Métropolitain Capazur.	Les actions B2 et B4 de l'axe 3 visant l'accompagnement des entreprises et administrations (plans de mobilité employeurs etc.) et des scolaires (actions pédagogiques, plans de mobilité Scolaires) sont indiquées sans proposition de coordination en l'état. La collaboration prend en effet tout son sens notamment pour les salariés de Sophia Antipolis résidents sur la C.A.C.P.L.. Nous ajouterons la C.A.S.A. en partenaire de l'action B2 de l'axe 3.
---	---	--

5. Estérel Côte d'Azur Agglomération

	Avis	Réponse
1	Ce document riche et complet confirme nos enjeux communs de mobilité. Il apparaît essentiel de les prendre en compte et de les mutualiser. En témoignent les orientations du Cannes Pays de Lérins pour accompagner son territoire vers une mobilité décarbonée à l'horizon 2032. En effet, le contexte actuel incite nos administrés à délaisser leur voiture personnelle en faveur de modes de déplacements plus économiques et respectueux de l'environnement. La qualité du travail présenté dans ce Plan de Mobilité n'appelle pas de remarques particulières de la part d'Estérel Côte d'Azur Agglomération. Un échange permanent existe entre nos territoires, notamment dans le cadre du déploiement des installations de raccordement de véhicules électriques et cette collaboration doit perdurer. En corrélation avec le Plan de Déplacements Urbains d'Estérel Côte d'Azur, acté en décembre 2016, il nous appartient de travailler ensemble sur des continuités territoriales en renforçant les correspondances entre nos réseaux de transports en commun, nos espaces de covoiturage ou encore nos ports, par le biais de circuits quotidiens par navettes maritimes	Remarque qui n'apporte pas de réponse particulière et se réjouit de pouvoir travailler avec le territoire d'Estérel Côte d'Azur pour améliorer les continuités.

6. Département des Alpes-Maritimes

Avis général

	Avis	Réponse
1	Il conviendra d'associer les services techniques du Département aux études impactant la voirie départementale	Le Département est identifié dans les infrastructures cyclables comme porteur du développement des itinéraires cyclables. Le Département a d'ailleurs réalisé les aménagements de l'Eurovelo 8 sur la vallée de la Siagne. A ce titre, un travail étroit de collaboration est engagé avec la C.A.C.P.L. et sera notamment renforcé dans le cadre de la définition du schéma directeur des aménagements cyclables sur le territoire de la CACPL.
2	Par ailleurs, le PDM est un outil à mettre en corrélation avec les PLU afin d'intégrer en amont les réservations foncières nécessaires aux projets et de prévoir les dispositions de mise en œuvre dans le règlement.	La corrélation entre le PDM et les documents d'urbanisme est bien intégrée : - Axe 3 : l'action A2 propose de réfléchir dès à présent à la réalisation de réservations sur le PLU pour des aires de covoiturages et des voies réservées au covoiturage. - Axe 1 : l'action E demande notamment la réalisation de réservations au PLU pour mettre en place des ratios de nombre de places de stationnement pour les nouveaux logements créés. Le schéma directeur des itinéraires cyclables qui viendra préciser les fuseaux indiqués au PDM précisera les secteurs où des contraintes foncières sont identifiées.

Avis sur le diagnostic

	Avis	Réponse
1	Pages 31 à 32 — cartes 38 à 41 : elles mériteraient d'être agrandies afin d'en assurer la lisibilité	Les cartes pages 31 et 32 sont directement extraites du SCoT où elles figurent en format PDF, elles ne figurent dans le diagnostic du PDM qu'à titre d'illustration et d'information. Nous allons travailler à l'agrandissement des cartes du PDM. Le parti pris était d'avoir une photographie de différentes temporalités sur une même page.
2	Page 39 — paragraphe 5.1.1 - Présentation de l'outil et du périmètre des relevés de circulation : il serait intéressant de présenter la représentativité de la méthode « Floating Mobile Data » (FMD).	Nous ajouterons au diagnostic la représentativité de la méthode Floating Mobility Data : Avec 80% des véhicules circulant équipés de smartphone avec l'application Google Maps le taux de représentativité des temps de parcours est très bon. Le fait de mener ces enquêtes sur plusieurs jours permet d'isoler les événements ponctuels et d'avoir un taux de représentativité similaire à ce qui peut être fait sur des enquêtes ou comptages routiers classiques. Les relevés étant effectués un jour J : l'outil permet d'avoir une photographie des temps de parcours représentatifs du jour enquêté et de visualiser des phénomènes exceptionnels ponctuels, lissée par un relevé effectué sur plusieurs jours. Deux périodes différentes ont été analysées représentant 2 situations différenciées : en période scolaire et en période estivale.
3	Page 82 — paragraphe 8.1.1 - Relief : il faudrait nuancer la 1 ^{re} phrase car, avec l'usage exponentiel des Vélos à Assistance Electrique (VAE), le relief n'est plus un frein à la pratique cyclable sur le territoire.	Malgré l'usage exponentiel des Vélos à Assistance Electrique (VAE), le relief reste un frein à la pratique cyclable sur le territoire, en termes de lisibilité / motivation etc., bien que ce frein soit atténué. La phrase sera nuancée.
4	Page 83 — paragraphe 8.2.1: erreur de frappe, mettre Eurovélo 8 dans le texte : « L'exception à cette situation est l'c8 où un jalonnement directionnel a été mis en place sur l'ensemble des sections réalisées. »	La phrase sera corrigée

5	Page 85 — paragraphe 8.2.2 Itinéraires et aménagements cyclables : il conviendrait de compléter la partie consacrée au schéma départemental cyclable avec : Le Département a, par délibération du 17 décembre 2021, approuvé son plan vélo — horizon 2028, bénéficiant d'un budget de 62 M €. Ainsi, 5 à 6 millions d'€ par an seront consacrés à : > Développer prioritairement les projets modes actifs domicile — travail qui sont une des actions importantes à la résorption des points noirs de circulation dans le département (Sophia Antipolis, Pays de Grasse, Cannes Pays de Lérins...), afin d'augmenter l'offre d'aménagements cyclables sécurisés et traiter les discontinuités en coordination avec les EPCI. > Favoriser la pratique cyclable par des aides départementales : accompagner les communes désireuses de promouvoir le vélo sur leur territoire via des aménagements structurants et cohérents avec le Plan Vélo, en leur proposant une assistance technique et financière. > Mettre en valeur le réseau cyclable : organiser la signalisation cyclable sur le territoire en tenant compte des orientations touristiques et utilitaires, assurer la cohérence de l'entretien des pistes cyclables en partenariat avec les acteurs locaux, communiquer sur la politique cyclable dans le cadre d'événements sportifs liés au cyclisme. À terme, ce plan ambitieux doit ainsi permettre la mise en place : D'un réseau structurant principal de 278 km, continu, confortable, homogène et sécurisé permettant d'offrir une réelle alternative à la voiture pour les trajets du quotidien et de loisirs (itinéraires phares : La Littorale reliant Théoule-sur-Mer à Menton sur 72 km et en parallèle l'Euro Vélos sur 98 km) ; D'un réseau de boucles et de grands itinéraires sportifs et touristiques pour un public local et saisonnier ;	Ces compléments seront intégrés au paragraphe 8.2.2.
---	--	--

	D'un réseau de 28 boucles dans les parcs naturels départementaux pour offrir des aménagements De loisirs en dehors de la circulation routière ; D'aménagements dans les collèges incitant les élèves à utiliser le vélo (stationnements et voies d'accès). Le territoire de la C.A.C.P.L. est concerné par ce plan et notamment par l'EV8. Plusieurs sections de travaux sont en cours de réalisation (RD 192 à Mandelieu).	
6	Page 91 — paragraphe 9.1.3 - Les mesures existantes sur le territoire : A modifier comme suit : Le site « Otto et CO » a été fermé en 2018 en raison de son obsolescence. « Covoiturage06 » est un site géré par une association et non par le CD06. En 2017, c'est un appel à projets et non un appel d'offres qui a été lancé par le CD06 en partenariat avec La Région Sud, l'ADEME, la C.A.S.A., MNCA, la CARF et la C.A.P.G. pour tenter de répondre aux différents enjeux constatés sur le territoire. A l'issue, 3 sites ont été retenus pour favoriser le covoiturage dynamique : Boogi, Ridygo, Klaxit. Les partenaires de l'appel à projet covoiturage dynamique ont souhaité soutenir des projets portés par des entreprises, start up, associations ou auto-entrepreneurs qui s'engagent dans le déploiement de systèmes de mise en relation de covoitureurs potentiels (applications et sites internet) de façon dynamique (sur interface mobile et en temps réel). L'objectif était de « Labelliser » des solutions de covoiturage, dès lors que l'application proposée répondait à un certain nombre de critères et permettait la mise en commun des offres de trajets sur une autre plateforme du lauréat ou encore l'intermodalité.	Ces compléments et modifications seront intégrés au paragraphe 9.1.3

	Afin de fédérer des usagers du covoiturage et ainsi atteindre ce seuil de personnes inscrites, l'ADEME porte une initiative qui vise sur Sophia à créer une communauté d'usagers covoitureurs. Un prix financier a permis aux 3 start-up de poursuivre leur développement. Durant cette année d'appel à projet, le nombre de leurs mises en relation a augmenté mais pas à la hauteur des attentes.	
7	Page 91 — paragraphe 9.1.4 - Mise en place de parcs de covoiturage : Modifier le contenu comme suit : Afin de développer un véritable réseau de parkings de covoiturage sur l'ensemble du territoire, en lien avec ses infrastructures de liaison primaires, le Département a réalisé un schéma d'aménagement d'aires de covoiturage, profitant des potentialités foncières, identifiées comme des emplacements stratégiques, en bordure des voies principales notamment à l'Ouest (parcs départementaux, délaissés routiers, parkings à valoriser, aménagements légers...). En partenariat avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), la mise en œuvre de ce schéma vise à accompagner l'essor de cette pratique, grâce à la constitution d'un maillage d'aires de stationnement dédiées, sur l'ensemble du territoire. Objectif Green Deal : + 100 places/an sur 2020 — 2021 : Objectif tenu. Objectif plan mobilité horizon 2028 : + 400 places : coût prévisionnel de 2 M € / an. 17 parkings ont été réalisés à ce jour, dont le parking à la sortie de la pénétrante de Mouans/Mougins de 49 places. Ce parking, qui a également une vocation d'intermodalité avec le réseau de bus, est régulièrement plein. Une seconde phase est envisagée avec le Département des Alpes maritimes. Un projet supplémentaire est en	Le contenu du paragraphe sur la mise en place de parcs de covoiturage sera modifié avec les propositions du Département qui viennent préciser/corriger le diagnostic réalisé.

cours de réalisation avec le P+R du futur BHNS au niveau du musée d'art concret de Mouans-Sartoux. Sur le territoire de la C.A.C.P.L., une aire de covoiturage est située sur le parc relais des Canardières. Cependant, ce parc est trop éloigné des origines-destinations des actifs et est peu utilisé actuellement comme aire de covoiturage. Plusieurs P+R en projet au niveau de la C.A.C.P.L. pourraient également servir d'aire de covoiturage notamment celui sur le site des Tourrades. Le SCoT identifie des besoins en lien avec les échangeurs autoroutiers présents sur le territoire. Escota mène une étude de définition d'aires de covoiturage à l'échelle régionale. Projets d'aires portés par les partenaires : - Escota porte le développement d'aires de covoiturage. Trois aires sont envisagées dans le périmètre Escota. Des études sont en cours. — Le département a lancé un appel à projet covoiturage portant sur l'aménagement d'aires avec la définition d'un schéma de covoiturage global. La création d'une aire au niveau de Bréguières, en lien avec l'écoparc, est notamment envisagée - Sur le territoire de la Communauté de communes Est du Pays de Faïence des liens importants ont été identifiés avec l'ouest des Alpes-Maritimes et à ce titre 2 parcs de covoiturage sont identifiés. - 100 places sont inaugurées chaque année dans le haut et moyen Pays. Afin de favoriser plus nettement le covoiturage en accès à la technopole de Sophia Antipolis, le département envisage	
---	--

	l'expérimentation d'une voie réservée au covoiturage sur le secteur de Sophia. Supprimer le deuxième point et la dernière phrase relative à l'expérimentation d'une voie réservée covoiturage sur le secteur de Sophia. Pour information, le projet concerne une voie réservée sur A8 pour le Car à Haut Niveau de Service uniquement, dans le sens Villeneuve-Loubet Antibes, piloté par ESCOTA. Ce projet, dès lors qu'il aura fait l'objet d'une décision modificative de l'Etat, sera désormais suivi par la Région (et non plus le CDO06). Pour les 100 places, il faudrait indiquer la source.	
--	---	--

Avis sur le plan d'actions

	Avis	Réponse
1	Page 9 : Axe 1 — Action C — sous action C1 : Créer la bretelle des Tourrades vers l'A8 : il convient de mettre à jour le planning de l'opération (contacter ESCOT A) et de préciser que le coût correspond à une valeur en date de 2020.	Le planning et le budget seront mis à jour.
2	Page 24 : Axe 2 - Action A — sous action A2 : Réaliser un schéma directeur d'itinéraires cyclables Compléter « Mutualiser les différents plans cyclables en cours ou réalisés sur les communes (Plan vélo Le Cannet, Maillage cyclable Mougins, Plan vélo Cannes) et <u>le Département</u> dans l'objectif de créer un plan global concerté plus cohérent à l'échelle du territoire... » Page 25 : rectifier avec le nom de la RD 135 : « Le Département a notamment dans son plan vélo 2028 des projets sur Sophia avec le lien Mougins le Haut RD <u>135</u> ... »	La fiche action sera complétée et rectifiée
3	Page 34 : Axe 2 — Action C — sous action C1 : améliorer les perméabilités pour les modes actifs des infrastructures voies ferrées et autoroute : Compléter pour Mougins : améliorer la lisibilité de la passerelle piétonne existant entre les 2 aires de l'A8 des Bréguières et le confort des cheminements qui permettent des accès depuis les 2 chemins communaux et pourraient faciliter une pratique de covoiturage vers Nice / aéroport et Cannes / Mandelieu.	Ce point sera complété
4	Page 51 — Axe 3 — Action À — sous action A2 : développer une politique de covoiturage : Compléter : « Inciter la réalisation d'un Schéma d'aires de covoiturage à l'échelle du Pôle Métropolitain et coordonner le développement d'aires de covoiturage de la C.A.C.P.L. avec les territoires voisins, le Département et les employeurs du territoire ».	Le Département est indiqué comme co-porteur de la réalisation du schéma d'aires de covoiturage. Nous complèterons en ajoutant le Département dans le texte de description de l'action.

5	Page 69 : préciser dans le budget où sont intégrées les actions liées au covoiturage : stationnement ? voiture ? et intégrer le Département dans les partenaires.	Le covoiturage est intégré dans les alternatives au VP (et précisé dans le tableau bilan). Le Département sera intégré dans les partenaires.
---	---	---

Avis sur le plan de synthèse

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

7. Région SUD PACA

	Avis	Réponse
1	Les actions à mener en synergie avec les territoires voisins et à l'échelle du pôle métropolitain pourraient être mises plus en avant dans le PDM pour en faciliter la perception, d'autant que des initiatives très positives sont déjà à l'œuvre	La synergie avec les territoires voisins et à l'échelle du pôle métropolitain est mise en avant dans un grand nombre d'actions et une action transversale est prévue pour permettre de coordonner cette synergie.
2	L'amélioration attendue de l'offre ferroviaire de la Région (augmentation des niveaux de service, qualité) va être pleinement effective à l'horizon 2025 avec l'entrée en phase opérationnelle des nouveaux opérateurs choisis lors de l'ouverture à la concurrence. Ces nouveaux niveaux de services ferroviaires devront être accompagnés par un travail sur les services de transport urbain de la C.A.C.P.L. qui devront favoriser le rabattement sur l'offre ferroviaire.	En effet, ces éléments seront pris en compte dans l'actions A2 de l'axe 1 (ou action D1)
3	Pour fiabiliser cet état des lieux et pouvoir réaliser une évaluation des objectifs en 2032, une actualisation des données dans le cadre d'une nouvelle enquête mobilité (lancement prévu fin 2022) semble indispensable pour la crédibilité des objectifs quantitatifs et l'évaluation du PDM, la dernière grande enquête mobilité ayant été réalisée en 2009.	Nous compléterons le plan d'actions avec une action dédiée pour actualiser les données et les prévisions/objectifs à la réception des données de l'enquête EMC ² de 2022 et la mise à jour du modèle multimodal du Département.
4	Le PDM se donne pour objectif, à l'horizon 2032, une réduction de la part modale de la voiture individuelle de 55% à 47% au profit d'un accroissement des transports collectifs de 2%, de la part modale piétonne de 2% et de la part modale cyclable de 4%, ce qui est conforme à l'esprit du SRADDET, mais en dessous de ses objectifs chiffrés, à savoir une réduction de la part modale de la voiture individuelle de 15% et une part modale du vélo à 12,5% en 2030 (objectif 23 du SRADDET).	Ces objectifs ont été fixés en l'absence de données récentes sur les parts modales et seront à reconsidérer au regard des résultats de l'EMC2 de 2022 Le PDM a été réalisé avec une volonté forte de construire un plan adapté au territoire et à ses caractéristiques dans un enjeu d'appropriation fort par chacune des communes et par leurs habitants.

		Sur la base des résultats de l'EMC ² , la C.A.C.P.L. mènera une analyse pour ajuster les prévisions d'évolution des parts modales. Cela sera réalisé via une nouvelle action dédiée, intégrée au PDM (voir commentaire précédent).
--	--	---

Les enjeux énergétiques et environnementaux

	Avis	Réponse
1	Dans l'état initial de l'environnement, il est indiqué que tous les polluants atmosphériques ont connu une baisse d'émissions entre 2007 et 2016. Les graphiques montrent une baisse importante entre 2007 et 2012 qui ralentit les années suivantes, Ces émissions sont principalement issues du trafic routier. Il est également indiqué, entre 2007 et 2016, une baisse de la consommation finale d'énergie de 3,3% sur le territoire de la C.A.C.P.L., de 1,5% pour le secteur des transports. Les émissions de gaz à effet de serre ont diminué de l'ordre de 5,9% sur la même période. Les objectifs du SRADDET sont bien supérieurs à cette tendance. Les enjeux pour le PDM ne sont pas chiffrés.	Le PDM sera complété et ses impacts sur les GES seront précisés une fois que les résultats de l'EMC ² de 2022 seront connus et que l'état actuel aura été mis à jour sur le modèle multimodal du Département. Une action dédiée sera ajoutée au PDM (voir deux points précédents).
2	Il est important que les réflexions sur une Zone à faibles émissions sur le périmètre de la C.A.C.P.L. se fassent en lien avec la ZFE de Nice et sa possible évolution.	Ce point sera complété dans l'action F1 de l'axe 2, et la Métropole fera partie des partenaires de cette action

Les portes d'entrée du territoire

	Avis	Réponse
1	Si les ports sont clairement identifiés dans les schémas de l'axe 1 du PDM, en l'état actuel, le PDM ne comporte pas d'actions en lien avec les transports maritimes. On aurait pu imaginer que la C.A.C.P.L. puisse accompagner le développement de navettes maritimes, au moins de manière saisonnière, permettant ainsi de désengorger le trafic routier et diminuer l'usage de l'automobile. Le PDM comprend une action (C de l'axe 3) qui visé à « expérimenter l'innovation au service de l'adaptabilité estivale et événementielle pour que le territoire reste agréable en été » et qui pourrait inclure le transport en commun «x bateau », les bateaux taxis (encourager leur développement et l'utilisation de bateaux électriques).	La navette maritime estivale est évoquée dans le diagnostic comme une expérimentation du territoire. Ce sujet a aussi été soulevé en concertation. Bien que non précisé, l'action C de l'axe 3, visant en outre à « continuer de développer une offre de transports en commun estivale adaptée aux besoins » comprend cette thématique. Le maintien / l'amélioration de l'offre maritime estivale continuera à être prise en compte dans la réflexion globale du réseau en période estivale. De plus les transports maritimes propres sont également un potentiel de croissance en lien avec le développement de l'hydrogène sur le territoire. <i>Une phrase en ce sens sera ajoutée et permettra de préciser la bonne intégration des transports et navettes maritimes.</i>
2	Le sujet du transport en hélicoptère, absent du PDM, bien que marginal en termes de nombre de passagers, à des impacts importants en matière de rejets de CO2 et de nuisances sonores. Le territoire dispose de deux héliports/hélistations, à Cannes et sur l'aéroport de Cannes-Mandelieu. Le transport par hélicoptère est notamment utilisé pour assurer la liaison avec l'aéroport international de Nice, mais aussi avec Monaco et le Golfe de Saint-Tropez. Des actions permettant d'encadrer le développement de ces pratiques et usages pourraient être envisagées Le PDM devrait également interroger la part des jets privés (principal usage de l'aéroport de Cannes-Mandelieu) dans les mobilités du territoire, surtout au regard du développement de la LNPCA (voir point 5 sur les liaisons ferroviaires).	La C.A.C.P.L. a, dans la démarche de développement de l'hydrogène, pris contact avec des opérateurs privés d'hélicoptères afin d'envisager le développement d'une mobilité hélicoptère décarbonée.

3	La question de la liaison entre le territoire de la C.A.C.P.L. et l'aéroport de Nice mériterait d'être approfondie.	La liaison ferroviaire avec l'aéroport de Nice va être grandement améliorée dès la phase 1 de la LNPCA, avec la création de la Gare multimodale de Nice Saint-Aéroport (intermodalité tram T2 à 1 arrêt de l'aéroport de Nice). En phase 2 cette offre sera renforcée sur les gares de Cannes et la Bocca. A terme : 5,5 liaisons seront réalisées à l'heure de pointe entre cette nouvelle gare et la gare de Cannes, 2 avec la ligne Grasse-Vintimille et 2 avec la gare de la Bocca. Une phrase en ce sens sera ajoutée au niveau de l'action A2 de l'axe 1 portant sur la desserte ferroviaire.  Cartographie du nouveau schéma de desserte par les tramways.
---	--	--

Accessibilité et modes actifs : dessertes piétonnes et itinéraires cyclables

	Avis	Réponse
1	Rationaliser l'offre de stationnement pour fluidifier les centres-villes (action E de l'axe 1) est donc particulièrement importante et est à mettre en lien avec l'action A de l'axe 2 qui vise à développer un réseau modes doux structuré, efficace et lisible. Dans les centres urbains, la politique de stationnement doit s'articuler étroitement avec celle d'aménagement de l'espace public et de la voirie afin de favoriser l'accessibilité et de donner toute leur place aux modes actifs.	Remarque n'apportant pas de réponse particulière
2	L'action H de l'axe 1 « rendre le territoire accessible à tous » ne concerne que la mise en accessibilité des arrêts de bus et de la nouvelle flotte. Le lien devrait être fait (ici et pas seulement sur l'annexe accessibilité) avec les actions de l'axe 2 A1 et B1 (pacifier l'espace public pour sécuriser les modes doux) et toutes autres actions pour les PMR : il importe aussi de travailler sur le confort de l'espace public piétonnier.	Tous les nouveaux travaux étant réalisés aux normes PMR, les actions A1 et B1 de l'axe 1, les concernent directement. Ceci explique pourquoi les PMR ne sont pas spécifiquement évoqués. <i>Une phrase sera ajoutée aux actions A1 et B1 pour insister sur la nécessité de penser un espace public confortable pour tous.</i>
3	Les modes actifs passent par le développement du vélo et de la marche. La C.A.C.P.L. vise 5% de déplacement en vélo. La part modale escomptée est inférieure à celle du Plan National vélo de 12,5% en 2030, reprise dans le SRADDET, et à l'objectif affiché de la loi d'orientation des mobilités (LOM) qui dans son titre IV « développer des mobilités plus propres et plus actives » évoque le triplement de la part du vélo dans les déplacements quotidiens, pour atteindre 9 % en 2024.	Ces objectifs ont été fixés en l'absence de données récentes sur les parts modales et seront à reconsidérer au regard des résultats de l'EMC2 de 2022. Le PDM a été réalisé avec une volonté forte de construire un plan adapté au territoire et à ses caractéristiques dans un enjeu d'appropriation fort par chacune des communes et par leurs habitants. <i>Sur la base des résultats de l'EMC², la C.A.C.P.L. mènera une analyse pour ajuster les prévisions d'évolution des parts modales. Cela sera réalisé via une nouvelle action dédiée, intégrée au PDM.</i>

4	Même si l'ensemble des fiches identifie bien les porteurs de chaque action, il faudra absolument pour le déploiement d'axes cyclables sécurisés, condition sine qua non de l'augmentation des pratiques, un ensemblier/coordonnateur des aménagements cyclables car le découpage des compétences des maîtres d'ouvrages entre communes et Département (et la non-compétence de l'EPCI en matière de voirie) a pour conséquence des programmations très étalées dans le temps.	La C.A.C.P.L. n'a pas la volonté de prendre la compétence de la voirie en dehors du réseau qui lui est attribué. Dans le cadre du Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables ce point pourra être approfondi pour les itinéraires impliquant plusieurs maîtres d'ouvrage et élargi à ceux des territoires voisins. La fiche action A2 de l'axe 2, sur les enjeux du schéma directeur sera complétée avec ce point.
5	En ce qui concerne le diagnostic sur la partie de la Méditerranée à vélo, il convient de préciser que le terme Eurovéloroute n'existe pas. Il est d'usage d'écrire EuroVelo (2 maj. et sans accent pour que cela soit compatible avec toutes les langues européennes). Le texte est à actualiser et revoir sur le niveau de pratique possible du fait de la mise en service d'un linéaire conséquent d'EVS : la commune de Cannes, le CDO6 ont aménagé ces dernières années de nombreuses sections de l'EVS8, qui ne sont pas des parcours provisoires. La Région est destinataire tous les ans de l'avancement des travaux que les MOA lui transmettent. Pour l'EVS sur le périmètre de la C.A.C.P.L., des pistes et bandes cyclables sont mises en service sur 11 km, 2,7 km sont en travaux et livrés prochainement et 3,5 km sont à l'étude. Il conviendrait également d'indiquer dans le document de synthèse que l'EuroVelo 8 n'est pas un itinéraire seulement touristique. C'est une véloroute et vu son tracé dans la C.A.C.P.L. (secteurs urbains et péri-urbains) elle peut évidemment supporter des pratiques utilitaires	La modification de forme sera effectuée. Le diagnostic sera actualisé pour intégrer avec les travaux réalisés depuis 2019.
6	La Carte du schéma régional des véloroutes intégrée dans le PDM date de 2015 ; la carte révisée 2019 est à intégrer.	Le diagnostic sera actualisé pour intégrer la carte du schéma régional révisé en 2019.

7	Le schéma d'accessibilité coordonné (action A1 de l'axe 1) doit prévoir que les P+R et parkings d'entrée de ville, disposent de stationnements vélo sécurisés pour qu'un usager (plutôt résident pour un trajet domicile-travail, domicile-étude) externe à la ville de Cannes qui arrive en transport en commun, finisse son trajet en vélo pour les derniers kilomètres.	Les P+R réalisés par la C.A.C.P.L. sont équipés de stationnement vélos sécurisés en complément d'arceaux vélos, ce point est précisé à l'action D3 de l'axe 1.  <i>Stationnement vélo sécurisé au niveau du nouveau P+R de la Bastide Rouge à Cannes.</i> La gare de Cannes est également équipée d'un stationnement vélo sécurisé, comme précisé à l'action B2 de l'axe 2. La capacité identifiée pour l'extension de cette l'offre est de 166 places en lien avec le décret 2021-741 relatif au stationnement vélos en gare.
---	---	--

8	Pour l'action B1 qui prévoit de travailler sur les horaires permettant l'intermodalité, l'intermodalité bus-vélo pourrait être mentionnée. Dans le diagnostic, la desserte de la Technopôle de Sophia Antipolis est un enjeu majeur à résoudre. Le SCoT' Ouest le mentionne également. La ligne n° 630 doit être vue comme une opportunité de trajet Bus-vélo. Pour cela il faudrait proposer des stationnements vélo à la gare routière de Sophia, pour entamer ou finir le trajet domicile-travail à vélo, vu la dispersion des entreprises et l'offre de lignes de cars du réseau Envibus dont les horaires ne se combinent pas forcément avec la ligne 630.	Le transport des vélos dans les bus interurbains est une obligation réglementaire instaurée pour les nouveaux matériels roulants par la loi LOM : À compter du 1er juillet 2021, les autocars neufs, utilisés pour les services réguliers de transport publics non urbains, doivent être équipés, à leur mise en service, d'un système pour transporter au minimum 5 vélos non démontés. La C.A.C.P.L. en tant qu'autorité organisatrice de transport urbain n'est pas soumise à ces obligations et ne souhaite pas engager de démarche des transports des vélos sur son réseau urbain pour ne pas impacter à la capacité du matériel roulant ou la vitesse commerciale La gare de Sophia est hors périmètre du PDM de la C.A.C.P.L.
9	Les parkings stratégiques mutualisés aux entrées du territoire (action E1) peuvent aussi prévoir des stationnements vélo sécurisés pour qu'un usager externe à la ville de Cannes qui arrive en transport en commun ou en véhicule individuel, finisse son trajet en vélo pour les derniers kilomètres {solution est mise en œuvre à Chambéry}.	L'intermodalité avec les vélos figure dans l'action E1 de l'axe 1, avec l'indication d'un besoin de service adéquat (vélo libre-service, liaison par bus, etc...). L'action D3 de l'axe 1 précise que les P+R seront équipés en stationnements vélos sécurisés.
10	En ce qui concerne la réflexion sur le ratio de stationnement par nouveau logement créé dans les PLU (action E2), celle-ci doit intégrer les ratios de stationnements vélo dans les opérations privées mais également l'offre de stationnements vélo sécurisés dans l'espace public car de nombreux logements existants, collectifs le plus souvent, n'ont pas d'espaces dédiés. Des baux commerciaux inoccupés (acquis ou loués par les communes) sont également une solution mise en place ailleurs Les propositions visant à déployer une offre de stationnement vélos (action A2) peuvent être complétées par une offre de stationnements vélo sécurisés dans l'espace public car de nombreux logements existants, collectifs le plus souvent, n'ont pas d'espaces dédiés. Des baux commerciaux inoccupés (acquis ou loués par les communes) sont	Les stationnements vélos au sein des nouveaux projets sont un point réglementaire pour 4 catégories de bâtiments (habitation, industriel ou tertiaire, services publics, ensembles commerciaux ou établissements cinématographiques). La loi LOM les inclut même pour les bâtiments tertiaires équipés de plus de 10 places de stationnement automobile. Ces points réglementaires n'ont pas été réécrits dans le PDM. L'action B2 de l'axe 2 portant sur le stationnement vélo identifie le déploiement de consignes collectives sur 10 parkings stratégiques pour pallier le manque d'offre sur les bâtiments d'habitation existants. L'action E2 de l'axe 1 sera reprise pour traiter également de la mise à jour des PLU sur le stationnement cyclable.

	également une solution mise en place ailleurs. Des solutions et une offre de stationnements vélos sécurisés conséquente ira de pair avec le taux d'équipement en VAE qui va croissant et dans le sens d'un éventuel abandon d'un véhicule motorisé (en cohérence avec les actions B3 et B4).	
11	Pour la réalisation du schéma cyclable (action A2 de l'axe 2) [...] Le schéma cyclable pourra également se fixer cet objectif d'une offre lisible, sécurisée de la desserte des établissements scolaires à pied et en vélo vus les enjeux mentionnés dans le diagnostic.	Les établissements scolaires ont été pris en compte de manière prioritaire pour la définition des fuseaux cyclables inscrits au PDM. L'objectif principal de l'action A2 de l'axe 2 sur le Schéma Directeur d'Itinéraires Cyclables, consiste à desservir les grandes et petites centralités et à relier les pôles générateurs, dont les établissements scolaires. La qualification des aménagements cyclables en fonction des usages va aussi dans ce sens, puisqu'il s'agit de favoriser la réalisation d'aménagements adéquats aux abords des établissements scolaires. Concernant les piétons, il est précisé dans l'action A1 de l'axe 2 sur les continuités piétonnes : « 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 ». Une phrase sera ajoutée à cette action pour appuyer cette prise en compte, déjà présente dans les réflexions.
12	Sur la carte de synthèse des actions A et B figure un tracé bleu qui correspond à l'objectif « développer le cyclotourisme en appui sur l'EuroVelo 8 : les effets du cyclotourisme peuvent essaimer bien au-delà de l'itinéraire lui-même. L'ensemble des communes traversées peuvent bénéficier des retombées économiques dès lors que la promotion, les services adéquats sont mis en place.	Le diagnostic indique que le territoire est fréquenté par 1,7 millions de touristes par an. Dans ce contexte les retombées économiques de la véloroute n'ont pas été quantifiés.

13	Développer le vélo électrique, organiser des actions de promotion des modes actifs, améliorer les perméabilités pour les modes actifs, réaliser des campagnes de sensibilisation sont des actions complémentaires et indispensables pour que l'écosystème vélo fonctionne.	Ces actions complémentaires figurent dans l'axe 2 du PDM : - Action B3 : Développer une politique cyclable globale en faveur du vélo électrique : poursuivre les dynamiques engagées d'aide à l'achat - Action B5 : Organiser des actions de promotion des modes actifs : communication, événementiel, savoir-rouler - Action C1 : Améliorer les perméabilités pour les modes actifs des infrastructures voies ferrées et autoroute.
14	La priorisation des aménagements cyclables autour des établissements scolaires va de pair avec ces actions pédagogiques, Le schéma cyclable devra les intégrer d'autant plus que le diagnostic avait bien mentionné les trajets courts pour ces déplacements scolaires et la réelle opportunité de faire modifier les pratiques.	Les établissements scolaires ont été pris en compte de manière prioritaire pour la définition des fuseaux cyclables inscrits au PDM. Le Schéma Directeur Cyclable permettra de préciser ce point avec le tracé des itinéraires. Ce point rejoint la remarque n°11 pour laquelle il est proposé d'ajouter une phrase à l'action du schéma cyclable pour appuyer la prise en compte de la desserte des établissements scolaires.

Les transports en commun

	Avis	Réponse
1	À noter néanmoins que le chapitre sur l'état de la circulation dans le diagnostic ne fait pas ressortir d'enjeu véritable de saisonnalité : et que le diagnostic mentionne trois lignes interurbaines et en fait figurer six dans le tableau joint. Les deux liaisons vers Grasse (lignes 600 et 610) ne concurrencent pas mais complètent par une desserte plus fine l'offre TER du réseau ZOU.	L'offre estivale spécifique est mise en avant dans le diagnostic en page 76, avec notamment la navette maritime entre Cannes et Théoule-Sur-Mer, mais aussi les navettes routières pour la desserte des plages (navettes « Mimo plage » et Bocca Cabana). Le réseau Palm Night est aussi renforcé en période estivale. 6 lignes sont répertoriées dans le tableau récapitulatif mais le diagnostic mentionne 3 lignes interurbaines structurantes car les 3 autres lignes fonctionnent à une fréquence supérieure à la demi-heure. Ce paragraphe sera repris et clarifié.
2	La stratégie tarifaire et l'interopérabilité pourraient être développées (objectif 38 du SRADDET).	L'interopérabilité est déjà mise en œuvre sur le territoire. Les Alpes-Maritimes ont été précurseur depuis plus de 10 ans dans ce domaine. Le diagnostic évoque en page 76 la tarification intermodale : - Ticket Azur, - Pass SUDAZUR.
3	En ce qui concerne l'action A5 de l'axe 3 visant à la mise en place de véhicules autonomes, les premiers retours d'expérience issus des expérimentations de navette autonome financées par la Région montre que le domaine de pertinence d'une telle navette n'est pas toujours évident à trouver. Les services de la Région (Mission Prospective, Direction des infrastructures et grands équipements) sont à la disposition des porteurs de projets s'ils souhaitent en savoir plus sur ces expérimentations.	La C.A.C.P.L. note ce point et reviendra vers la Région pour avoir un retour d'expérience.

Les infrastructures ferroviaires

	Avis	Réponse
1	En ce qui concerne les perspectives ferroviaires régionales mentionnées dans le diagnostic, la Région n'envisage pas le déplacement de la gare ferroviaire en raison même des justifications évoquées dans le diagnostic [...].	La C.A.C.P.L. a bien noté ce point qui n'a pas été repris dans le plan d'actions du PDM.
2	La problématique de desserte du dernier kilomètre est très importante sur le secteur de Sophia-Antipolis. Même si la desserte ferroviaire était améliorée, il est nécessaire d'affiner la desserte par la route en renforçant les transports en commun et la mise en place d'un réseau de pistes cyclables efficient et sécurisé.	La C.A.C.P.L. et la C.A.S.A. ont travaillé au sein du Pôle Métropolitain à la définition de fuseau cyclable entre les intercommunalités et notamment sur le secteur de Sophia-Antipolis. La C.A.S.A., qui a également exprimé ce besoin, sera associée comme partenaire au Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables pour bien assurer les interfaces sur le secteur de Mougins.
3	La Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) : [...]. Le rôle de la C.A.C.P.L., en tant que financeur du projet, est de donner un avis sur les grandes orientations du projet en adéquation avec les besoins et contraintes du territoire.	La fiche action sera complétée avec un financement de 15 Md'€ pour la CACPL (estimation faite en juillet 2020).

Les Pôles d'échanges multimodaux (PEM)

	Avis	Réponse
1	Le plan d'action prévoit de renforcer les pôles existants et créer des DIVAT notamment sur l'axe Cannes - Grasse (axe 1 sous-action B2). Les Disques de Valorisation des Axes de Transport sont des outils intéressants pour valoriser les quartiers de gare et ou gares routières qui composent le territoire. La règle LD2-GBJ40 du SRADDET demande de définir et formuler des objectifs de rabattement transports en commun et modes actifs vers les gares ou les PEM. Or le pilotage de ces projets par les communes limite les impacts sur la desserte en transport en commun étant donné que la compétence transport relève de l'EPCI. Il apparaît important pour favoriser l'intermodalité, que la Communauté d'agglomération ait un objectif de favoriser les Pôles d'Echanges Multimodaux qui sont des leviers essentiels pour favoriser les correspondances entre les modes de transports et ainsi augmenter le report modal de la voiture particulière vers les transports plus respectueux de l'environnement. Les DIVAT et les PEM sont des actions complémentaires intéressantes qu'il est pertinent de valoriser	La gare de Cannes et au cœur de la desserte du réseau routier avec une gare routière en interface immédiate. La C.A.C.P.L., en tant que cofinanceur du projet LNPCA, travaille à la valorisation de la desserte TC de la gare de la Bocca, comme indiqué dans l'action B1 de l'axe 1 : Travailler sur les horaires permettant l'intermodalité. En complément, la C.A.C.P.L. prévoit une restructuration de son réseau avec une ligne structurante qui desservira le sud de la nouvelle gare à destination des Bastides par Bocca Nord, de la Bocca Centre et du centre-ville de Cannes avec une fréquence de 15 minutes. Cette ligne sera ainsi une ligne structurante du réseau à fréquence élevée.
2	Les PEM sont au cœur de la cohérence et de l'articulation urbanisme/mobilité et les DIVAT y contribuent également, conformément à la règle LD2 - OBJ35 du SRADDET « Privilégier l'intensification urbaine autour des dessertes en transports collectifs, gares et pôles d'échange (...). Il aurait été plus judicieux d'utiliser une zone isochrone (temps de parcours à pied) plutôt qu'une zone isométrique, notamment pour les zones à plus fortes contraintes d'accès et de relief. L'action G de l'axe 1 « axer le développement urbain de manière Prioritaire autour des gares et du réseau structurant de TCSP » du PDM répond également à l'objectif 35 du SRADDET, néanmoins l'action mérite d'être précisée dans ses modalités de mise en œuvre.	L'action G de l'axe 1 sera complétée par rapport au DOO du SCOT - cf avis de la MRAE sur ce sujet.

Les liaisons routières

	Avis	Réponse
1	Concernant les projets routiers, la Région soutient les aménagements contribuant aux priorités régionales et transversaux aux objectifs du SRADDET : amélioration de la sécurité et de la qualité de vie, réduction des congestions chroniques, amélioration de la desserte des territoires et des grands pôles économiques. La transformation d'avenues en boulevards urbains plus apaisés, avec des emprises pour les services de transport en commun et les aménagements cyclables ne peuvent qu'y contribuer. Par contre, le risque de toute nouvelle infrastructure du type de l'échangeur des Tourrades, quand bien même sa motivation initiale vise la décongestion du réseau existant, est d'induire à terme une hausse du trafic et un retour de la congestion. Il serait préférable de développer les services et infrastructures de transport collectif pour installer des pratiques de transport plus vertueuses.	La C.A.C.P.L partage cet avis, c'est pourquoi l'échangeur des Tourrades est l'unique projet routier inscrit du PDM. Les autres actions sur le domaine routier portent sur un développement plus partagé du domaine routier : boulevards multimodaux, voies de covoiturage etc.
2	Les services de la Région s'intéressent particulièrement aux politiques de covoiturage mises en place (action A2 de l'axe 3). Il serait souhaitable d'agir dès à présent à la réalisation de réservations sur le PLU ainsi qu'à l'utilisation d'emplacements réservés. Les PLU doivent prévoir des réservations pour le covoiturage en utilisant les outils d'urbanisme opérationnel (emplacement réservé, OAP, STECAL...).	Ce point nécessite l'existence d'un schéma d'identification des aires de covoiturage. Le territoire étant de taille restreint avec seulement 5 communes il n'est pas de dimension suffisante pour qu'un tel schéma soit établi. Le PDM identifie l'échelle du pôle métropolitain comme étant adaptée à cette réflexion. <i>L'action A2 de l'axe 3 sera complétée avec l'enjeu d'intégration du schéma directeur de covoiturage dans les documents d'urbanisme locaux.</i>

La Logistique

	Avis	Réponse
1	Pour autant il semblerait nécessaire de rationaliser les actions dont beaucoup se recoupent voire se répètent en partie, ce qui permettrait de gagner en visibilité et d'optimiser les dépenses. Les coûts estimés mériteraient d'être objectivés.	Le détail du chiffrage sur la logistique urbaine est précisé à l'échelle de la sous action pour les : action F axe 1, Action G axe 2, action D axe 3 . La C.A.C.P.L. dispose d'un tableur avec un détail des chiffrages qui lui permet d'avoir la visibilité nécessaire sur les coûts précisés. La rédaction des fiches actions concernées sera vérifiée.
2	Ainsi, l'action F de l'axe 1 vise à articuler les réglementations : l'action G de l'axe 2 propose de hiérarchiser la voirie et les emplacements de livraison. À ce titre, la C.A.C.P.L. pourrait se rapprocher des services de la Région qui met à disposition des outils de numérisation des arrêtés pour en faciliter la diffusion, la simplification et l'exploitation (schéma normatif, cartographie),	La C.A.C.P.L. se réjouit de pouvoir profiter d'un outil permettant de visualiser de cette réglementation et elle se rapprochera de la Région pour la réalisation de cette action à l'issue de la démarche InTerLUD.
3	De même, l'action F de l'axe 1 prévoit de concerter pour fédérer et l'action G de l'axe 2 met en place des ateliers de logistique urbaine, Ces actions sont à mener au long court, [...] Dans ce contexte il serait intéressant d'identifier de possibles synergies avec les territoires voisins dont certains peuvent partager les mêmes problématiques que la C.A.C.P.L.	La CACPG sera associée en partenaire sur cette thématique
4	Dans le cadre de la démarche de zone à faibles émissions (axe 2 action F), le secteur du fret et de la logistique devra être intégré en amont et en concertation avec les parties prenantes (cela peut faire le lien avec les actions logistiques portant sur la concertation et/ou les ateliers thématiques).	La fiche action F de l'axe 2 sera complétée avec ce point.

8. SCOT'Ouest

	Avis	Réponse
1	La partie relative au diagnostic mériterait toutefois d'être actualisée. En effet, certaines mentions sont erronées ou inadaptées. À titre d'exemple : - En page 29, il est fait référence au SCoT arrêté en septembre 2019 alors que le document est aujourd'hui approuvé - En page 31, un paragraphe concerne la collecte des déchets à l'échelle de la C.A.C.P.L.; - En page 38, il est indiqué que le PDM de la C.A.P.G. est en cours d'approbation or le PDU est approuvé depuis 2018.	La C.A.C.P.L. a réalisé son diagnostic entre l'arrêt du SCoT en septembre 2019 et son approbation en mai 2021. Ces éléments seront actualisés dans le document d'approbation du PDM

Liste des sigles

PPA	Personne Publique Associée	SAE	Système d'Aide à l'Exploitation
MRAE	Mission Régionale d'Autorité Environnementale	SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale (outil de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale)
AOM	Autorité Organisatrice de la Mobilité	TC	Transports en Commun
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service		
COPHAVI	Comité des Organisations pour les Personnes Handicapées Visuelles		
DTA	Direction Territoriale d'Aménagement		
PADD	Plan d'Aménagement et de Développement Durable		
PDM	Plan de Mobilité		
PEM	Pôle d'Echanges Multimodal		
PLU	Plan Local d'Urbanisme		
PLUi-HD	Plan Local de l'Urbanisme Intercommunal à vocation d'Habitat et de Déplacements (outil de planification de l'aménagement et du développement du territoire tenant lieu de programme local de l'habitat (PLH) et de plan de déplacements urbains (PDU) dans le cas où la collectivité est autorité organisatrice de la mobilité (AOM).		