

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



PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

ANNEXE
ACCESSIBILITE

Mobilisons-nous
pour la mobilité !

Sommaire

Préambule

- La notion de personnes à mobilité réduite
- Une conception du handicap qui évolue

page 2

A- Cadre légal et contenu du document

- 1- Le cadre réglementaire
- 2- Caractéristiques générales des différents types de handicap

page 3

B- L'accessibilité du réseau Palm Bus sur le territoire

- 1- Présentation du réseau
- 2- « Palm Express » : partout et pour tous
- 3- Accessibilité des arrêts
- 4- Accessibilité des véhicules
- 5- Modalités de formation des personnels en contact

page 7

C- Moyens mis en œuvre pour assurer l'accueil et l'information des usagers

- 1- Préparer son déplacement
- 2- Les agences commerciales
- 3- Information aux arrêts
- 4- Information à bord des véhicules
- 5- Système billettique

page 13

D- Le Transport à la Demande

- 1- PAD pour Personne à Mobilité Réduite
- 2- Moyens à disposition du PAD
- 3- Le PAD –PMR en quelques chiffres

page 18

E- L'Agenda d'Accessibilité Programmée du réseau régional sur le secteur

page 21

F- L'Accessibilité sur le territoire

page 22

G- Les mesures et actions du PDU en faveur des mobilités des PMR

page 23

H- Le calendrier de réalisation des actions

page 29

Annexes

PREAMBULE

- La notion de personnes à mobilité réduite

La notion de personnes à mobilité réduite (PMR) inclut l'ensemble des personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer, de manière réduite provisoire ou permanente (décret du 9 février 2006 et directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen).

Depuis plusieurs années, le terme « Personnes à Mobilité Réduite » a été adopté pour englober les personnes gênées dans leurs déplacements, du fait de l'environnement, et ne se restreint pas uniquement au handicap moteur. Les PMR regroupent donc toutes les personnes ayant des difficultés pour se déplacer ou utiliser les transports publics : personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant ou handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des charges ou des bagages lourds, enfants en bas âge...

Près d'une personne sur trois déclare rencontrer dans la vie de tous les jours des difficultés, qu'elles soient physiques, sensorielles, intellectuelles ou mentales. Le handicap de chaque personne ne se réduit donc pas aux situations personnelles, aux déficiences et aux incapacités qu'elles engendrent, car il découle aussi de l'environnement matériel et social.

La notion de conception universelle, qui se développe de plus en plus, invite les professionnels à intégrer, dans leur projet d'aménagement, une vision sociétale et humaniste incluant systématiquement le plus grand nombre.

L'accessibilité universelle, c'est l'accès à une ville pensée pour tous : **ce qui s'avère nécessaire pour 10 % de la population est utile pour 40 % et confortable pour 100 % des usagers.**

- Une conception du handicap qui évolue

La loi du 30 juin 1975 est la première grande loi sur le handicap, qui prend dès lors une réelle dimension publique et se voit consacrée comme un domaine à part entière de l'action politique. Toutefois elle se base sur une vision médicale et fonctionnelle du handicap, qui a conduit à centrer ce texte sur l'individu et ses déficiences. Cette perception du handicap n'intègre pas l'interaction entre la personne et son environnement : ce n'est pas l'environnement qui crée l'obstacle, mais la personne qui y est inadaptée.

Depuis, la perception du handicap a évolué et intègre une dimension environnementale : l'incapacité de participation à la vie sociale n'est pas le fait de la déficience de la personne mais de l'interaction entre la déficience de la personne, une volonté d'interaction sociale et un environnement inadapté, rigide dans son utilisation.

Le handicap est donc le résultat d'un processus. L'impossibilité d'accéder à l'espace public ou au cadre bâti du fait de contraintes physiques ainsi que la discontinuité de la chaîne de déplacement sont désormais des facteurs reconnus de production de handicap : le handicap est aujourd'hui considéré comme une production sociale.

En termes de mobilité, le concept central est celui de chaîne de déplacements, qui représente les différents maillons de déplacements d'une personne sur une journée. Si un des maillons est brisé (cheminement piéton, stationnement, cadre bâti, etc.), c'est, à minima, l'organisation du trajet de la personne qui est remise en cause et implique de s'adapter à cette rupture de la chaîne de déplacements. Dans les situations les plus compliquées, la personne est obligée de renoncer à son déplacement et n'est donc pas autonome pour satisfaire l'interaction sociale recherchée.

A. CADRE LEGAL ET CONTENU DU DOCUMENT

Conformément à la loi, le Plan de Mobilité (PDM) de la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins (CACPL) comporte une annexe particulière traitant du volet accessibilité qui indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics et de la voirie ainsi qu'un calendrier de réalisation.

L'annexe accessibilité constitutive du projet de PDM s'organise autour des champs suivants :

- Le cadre légal et réglementaire,
- L'accessibilité du réseau Palm Bus sur le territoire,
- L'Agenda d'Accessibilité Programmée du réseau régional sur le secteur,
- L'accessibilité sur le territoire : un bilan communal en faveur de l'amélioration des mobilités et des cheminements piétons,
- Les mesures et actions du PDM en faveur des mobilités des PMR,
- Le calendrier de réalisation des actions.

Enfin, une annexe rappelle les caractéristiques spécifiques des principaux handicaps, et propose une cartographie des arrêts prioritaires sur l'ensemble des communes.

1. Le cadre réglementaire

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, apporte des évolutions fondamentales pour répondre aux attentes des personnes handicapées. Elle pose clairement le principe de la continuité de la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transports et leur intermodalité.

L'amélioration de l'accessibilité est en effet l'assurance de se déplacer en toute sécurité et confortablement pour tous les habitants et les citoyens ; en particulier les personnes à mobilité réduite telles que les personnes handicapées (personnes souffrant d'un handicap moteur, visuel, auditif, mental ou psychique.), mais aussi les personnes âgées, les parents avec leurs enfants en bas âge, etc. L'accessibilité est la capacité de se déplacer sans difficulté sur l'ensemble du territoire dans tous les espaces.

La délégation interministérielle aux personnes handicapées a adopté une définition de l'accessibilité en octobre 2006 :

« L'accessibilité permet l'autonomie et la participation des personnes ayant un handicap, en réduisant, voire en supprimant les discordances entre les capacités, les besoins et les souhaits d'une part et les différentes composantes physiques, organisationnelles et culturelles de leur environnement d'autre part. L'accessibilité requiert la mise en œuvre des éléments complémentaires, nécessaires à toute personne en incapacité permanente ou temporaire de se déplacer et accéder librement et en sécurité au cadre de vie ainsi qu'à tous les lieux, services, produits et activités. La société, en s'inscrivant dans cette démarche d'accessibilité, fait progresser également la qualité de vie de tous ses membres ».

L'accessibilité revêt donc une notion d'itinéraire et concerne l'ensemble de la chaîne des déplacements. Cette dernière doit être continue, sans obstacle et praticable en toute sécurité, à n'importe quel moment pour n'importe quel motif.

Ainsi, au-delà des personnes à mobilité réduite, c'est bien de qualité de vie - qualité de ville dont il est question lorsque l'on améliore l'accessibilité d'un lieu.

Principaux textes législatifs et réglementaires

Ils concernent l'accessibilité de la ville aux personnes handicapées :

- Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.
- Décrets 2006-1657 et 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatifs à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics (il abroge le décret 99-757 du 31 août 1999).
- Décret et arrêté du 21 décembre 2006 relatifs aux prescriptions techniques.
- Arrêté d'application du 15 janvier 2007 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.
- Décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978 relatif à l'accessibilité des installations ouvertes au public existantes et à l'adaptation des services de transport public (art. 4 et titre III maintenus par le décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006).
- Ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées.
- Décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014 relatif au Schéma directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs. } Décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014 relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire aux personnes handicapées et précisant la notion d'impossibilité technique avérée.

2. Caractéristiques générales des différents types de handicap

Les notions de handicap sont complexes. Il n'existe pas un public handicapé, mais des publics handicapés. L'origine et la définition des différents types de handicap font appel à de nombreuses disciplines médicales, techniques et psychosociologiques.

L'objectif ici est d'aborder simplement ce thème afin d'éclairer la réflexion sur la réalité des situations rencontrées par les personnes handicapées. La sensibilisation à ces notions est essentielle pour aborder, en toute connaissance de cause, une démarche d'amélioration de l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacement.

	CATEGORIE	EXEMPLES DE PERSONNES CONCERNÉES (non exhaustif)
HANDICAP MOTEUR	 Les handicaps provisoires ou autres PMR	Les utilisateurs de fauteuil roulant permanents (manuels, ou électriques), les utilisateurs de fauteuil temporaires. Les personnes souffrant d'incapacités cardio-respiratoires ou viscérales. Les personnes avec poussette ou bagages encombrants. Les personnes âgées ayant des problèmes de marche. Les personnes souffrant d'un handicap temporaire par accident. Les femmes enceintes, les personnes avec enfants en bas âge. Les personnes transportant des bagages lourds.
HANDICAPS SENSORIELS	 Les handicaps visuels	Les personnes souffrant de handicaps visuels (personnes aveugles ou malvoyantes) et les personnes âgées.
	 Les handicaps auditifs	Les personnes souffrant de handicaps auditifs (personnes sourdes, malentendantes) et les personnes âgées.
	 Les handicaps cognitifs	Les personnes ayant des difficultés ou incapacités cognitives (problèmes de compréhension, de mémorisation, de repérage spatial) et les personnes souffrant d'un handicap psychique. Les personnes âgées (...) et les enfants.

3. L'accessibilité sur le territoire de la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005, pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, impose aux collectivités territoriales de s'engager dans une politique active en faveur de l'accessibilité de la chaîne de déplacements.

Lors de l'élaboration d'un Plan de mobilité (PDM) cela se traduit par la rédaction d'une annexe accessibilité qui présente les moyens mis en œuvre pour la planification de l'accessibilité de la chaîne des déplacements.

La présente annexe accessibilité expose également la prise en considération de l'accessibilité dans le programme d'actions du PDM. Au-delà des actions sectorielles, **la mise en accessibilité de la voirie et des systèmes de transport concourent à l'amélioration de la qualité de ces infrastructures, et donc à la promotion du report modal vers les modes alternatifs à la voiture particulière.**

Ainsi, l'accessibilité peut être considérée comme un outil transversal pour atteindre les objectifs globaux du PDM.

En effet, en améliorant la qualité d'usage de tout et pour tous, l'accessibilité permet notamment :

- De faciliter les déplacements piétons (retrait des obstacles obstruant la circulation piétonne, abaissement des trottoirs et continuité des cheminements),
- De sécuriser les déplacements des personnes en situation de handicap et de l'ensemble des piétons,
- D'améliorer la vitesse commerciale des transports publics (gains de temps aux points d'arrêt) et d'offrir un meilleur niveau de service pour l'ensemble de la clientèle.



B. L'ACCESSIBILITE DU RESEAU PALM BUS SUR LE TERRITOIRE

L'amélioration de l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite fait partie des objectifs généraux du Plan de Mobilité, et des mesures d'aménagement et d'exploitation qu'il prévoit.

Quatre principes fondamentaux sont à retenir :

- L'accessibilité concerne les différents types de handicaps (physique, auditif, visuel, mental, cognitif ou psychique, polyhandicap, ...), mais aussi toutes personnes vulnérables (enfants, femmes enceintes, seniors) ou pouvant subir une gêne (personnes accompagnées d'enfants ou transportant des bagages lourds, etc.),
- L'accessibilité cesse d'être envisagée sous le seul aspect du handicap moteur,
- Elle intègre le principe de la continuité de la chaîne des déplacements,
- La concertation doit revêtir une place importante lors des études et des travaux de mise en accessibilité, notamment avec les associations représentatives de personnes handicapées ou à mobilité réduite.

1. Présentation du réseau

Le réseau Palm Bus est un réseau de transport efficace, structuré et hiérarchisé autour de :

- Les lignes structurantes,
- Les lignes complémentaires,
- Les lignes de rocades,
 - Services de proximité de type navettes de quartier,
 - Transport à la demande.



Les lignes structurantes sont les lignes qui relient les quartiers les plus denses de l'agglomération, le centre-ville, les principaux pôles générateurs de trafic (équipements publics, commerces, restaurants) et qui utilisent les voiries principales.

Ces 4 lignes transportent à elles seules 70 % des clients quotidiens du réseau. Elles proposent une fréquence de passage élevée et une large amplitude horaire :

- **Palm express A** : Mandelieu-La Napoule – Centre Commercial Minelle<> Cannes Hôtel de Ville <> Gare SNCF
Fréquence de passage 12 minutes. Amplitude horaire : 5h25 / 20h30
- **Palm express B** : Mougins - Cannes centre.
Fréquence de passage 15 minutes. Amplitude horaire : 5h30 / 20h30
- **Ligne 1** : Le Cannet Penh Chaï - Cannes Ranguin.
Fréquence de passage 11 minutes. Amplitude horaire 5h30 / 20h50
- **Ligne 2** : Le Cannet Blanchisserie - Cannes les Bastides.
Fréquence de passage 12 minutes. Amplitude horaire 5h40 / 21h20

Les lignes « Palm Express » A, 1, 2, 10 et 21 proposent également des services de nuit « Palm Night ».

Afin de fluidifier le trafic aux abords des plages en saison estivale et de préserver l'environnement, des navettes sont également proposées par les communes membres : Bocca Cabana, Mouré Rouge, Suquet à Cannes, et MimoPlage à Mandelieu-La Napoule.

2. « Palm Express » : partout et pour tous

« Palm Express » est le nom du Bus à Haut Niveau de Service du réseau « Palm Bus ».

Elle se trouve actuellement partiellement en site propre. Les travaux se poursuivent pour faire de cette ligne l'axe fort de transport en commun qui reliera à terme les zones côtières avec les zones du moyen-pays.

Tout le long de cet axe majeur du réseau sont implantées de nouvelles stations accessibles. Ces aménagements bénéficient non seulement à la ligne « Palm Express » mais également aux autres lignes du réseau qui utilisent cette voie sur une partie de leur trajet.

Enjeux du projet de développement de « Palm Express » :

- Construire la future ligne « Palm Express » (association de la ligne A et de la ligne B) d'une longueur de 21,9 kms dont 8,941 kms en site propre,
- Améliorer la **vitesse commerciale des transports publics** sur le territoire et desservir efficacement les gares et pôles multimodaux, les pôles urbains, les bassins d'emploi, les zones commerciales et les secteurs d'habitat,
- Créer **un axe de liaison entre les différentes communes**, accompagné de pistes cyclables et d'espaces de circulation des piétons plus sûrs, plus confortables et conformes aux normes d'accessibilité,
- **Connecter la ligne** au pôle d'échange multimodal de la gare de Cannes - avec les TGV, les trains régionaux et les lignes routières régionales,
- Au niveau de son terminus à Mouans-Sartoux, elle se situe à 200 mètres de la gare SNCF, et assurera également une correspondance quais à quais avec le réseau Sillages, de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse,
- **Déployer l'information voyageurs** à l'aide de stations et d'arrêts «connectés»,
- **Jalonner le parcours** de 10 parkings relais / parking multimodaux.

3. Accessibilité des arrêts

Identification des points d'arrêt à rendre accessibles en priorité

En respect de la loi, nous avons défini un arrêt comme étant prioritaire si :

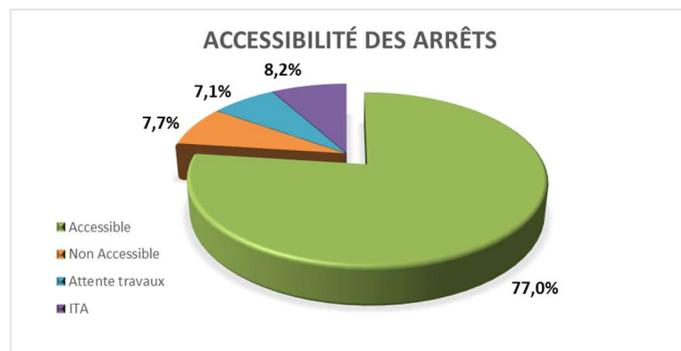
- Il est situé sur une ligne structurante du réseau,
- Et/ ou, au moins deux lignes desservent cet arrêt,
- Et / ou, il est situé sur un pôle d'échanges,
- Et / ou, il est situé à moins de 200 mètres d'un pôle générateur de déplacements : établissement recevant du public, structure d'accueil pour personnes âgées ou personnes handicapées.

Sur un **total de 866 points d'arrêt** du réseau « Palm Bus », **466 ont été qualifiés « prioritaires »**.

Le tableau ci-dessous présente la synthèse de l'accessibilité des arrêts du réseau « Palm Bus ».

CACPL	Accessible	Inaccessible	ITA*	Travaux / étude en cours	Total
Au 30 juin 2022	359 (77%)	36 (7,7%)	38 (8,2%)	33 (7,1%)	466

* ITA = Impossibilité technique avérée



En juin 2022, l'état de la mise en accessibilité des points d'arrêt du réseau de transport compte **359 points d'arrêt prioritaires rendus accessibles (soit 77 %)**.
En outre, 45% des arrêts non-prioritaires sont accessibles.

Mise en accessibilité des arrêts

La stratégie consiste à poursuivre la mise en accessibilité progressive des arrêts du réseau « Palm Bus ».

- Par une intervention dédiée, pour 36 points d'arrêt avec des travaux programmés,
- Dans le cadre d'un programme d'aménagement ou de requalification de voirie plus global, dont la programmation est déjà connue (ou en cours) pour 33 points d'arrêt.

Le cas d'impossibilités techniques avérées

Il est nécessaire de prévoir la mise en accessibilité en tenant compte :

- De ce qui est techniquement faisable dans le contexte : voirie, topographie...
- De ce qui économiquement efficient compte tenu du coût de l'aménagement en regard de l'utilisation du point d'arrêt.

Nous définissons ainsi un certain nombre de points d'arrêt pour lesquels nous retenons une Impossibilité Technique Avérée (ITA) :

- La situation actuelle de l'arrêt ne permet pas d'envisager l'aménagement,
- Le coût de la mise en accessibilité de l'arrêt est disproportionné au regard de son utilisation,
- L'arrêt ne peut être déplacé.

Le placement d'un arrêt en ITA peut être « compensé » par la mise en accessibilité de 2 arrêts non-prioritaires.

A ce jour, nous avons retenu 38 points d'arrêt en ITA.

> Le détail des ITA est fourni en annexe.

4. Accessibilité des véhicules

Au 30 juin 2022, sur un parc de 99 bus le réseau « Palm Bus » comptera **98 bus accessibles (99%)**, c'est-à-dire permettant l'accès et le stationnement d'un fauteuil roulant (2 emplacements dans les nouveaux véhicules articulés), la validation par une personne en fauteuil et dotés de systèmes d'information visuels et sonores permettant aux personnes malentendantes ou malvoyantes de se repérer (annonce visuelle et sonore -français/anglais- à l'intérieure du bus de la ligne, la direction et le prochain arrêt).

Les véhicules accessibles sont équipés :

- D'un bouton extérieur de demande d'arrêt accessible,
- D'un plancher surbaissé,
- D'une rampe d'accès rétractable (automatique ou manuelle selon le type de véhicule)
- D'un emplacement UFR,
- D'un bouton de demande d'arrêt accessible,
- D'une annonce visuelle des arrêts sur écran TFT ou bandeau,
- D'une annonce sonore dans le bus.



Tableau récapitulatif du Parc de Véhicules par type au 30/06/2022

Etat d'accessibilité du parc	Nombre	Accessibilité 30/06/2022
Bus à impériale	4	100%
Bus Articulés	3	100%
Bus standards	60	98%
Bus moyenne capacité	17	100%
Minibus	15	100%
Parc total au 30/06/2022	99	99%

Renouvellement entre avril et juin 2022 : intégration de 8 véhicules standards électriques

NB : un véhicule « standard » non équipé de rampe est affecté en réserve ; il sera remplacé en 2023.

5. Modalités de formation des personnels en contact

a. Les conducteurs-receveurs et les contrôleurs

L'ensemble du personnel de conduite et de contrôle suit un module d'information relatif à l'accueil des personnes en situation de handicap et concernant l'accessibilité du réseau pour les Personnes à Mobilité Réduite :

- Lors de son intégration dans l'entreprise, ce chapitre étant également intégré au « Livret d'Accueil » remis aux agents,
- Lors des sessions de FCO.

La formation des agents couvre l'ensemble des sujets liés aux déplacements des PMR :

- **La sensibilisation au handicap** : définition d'une personne à mobilité réduite, les différents types de handicaps, relation à la personne handicapée,
- Le contenu de **la loi** : Loi handicap, le rôle de chacun (AOM...),
- Les éléments mis en œuvre **en termes d'information sur le réseau**,
- **L'accessibilité aux arrêts** : l'approche des bus aux quais
- **L'accessibilité des véhicules** : signalétique, équipements spécifiques, manipulation des équipements, procédure à suivre en cas de non-fonctionnement de certains équipements (abaissement, rampe d'accès)
- **La conduite rationnelle et le confort des usagers**

Ces formations font l'objet d'actualisation et de mises à niveau régulières.

b. Le personnel des agences commerciales

Le personnel des agences commerciales est sensibilisé et formé afin d'accueillir et de renseigner toutes les personnes présentant un handicap (par téléphone ou en agence).

- Connaître les personnes à mobilité réduite et les personnes en situation de handicap moteur, sensoriel, psychique et/ou mental,
- Maîtriser les règles de communication et les comportements à adopter avec chacun de ces publics,
- Accueillir et établir un climat de confiance.

Ces agents sont également aptes à orienter les personnes vers les nouveaux outils d'information et de communication (site Internet, application mobile...) et à proposer des démonstrations d'utilisation de ces outils en agence Mobilité de Cannes notamment.



C. MOYENS MIS EN ŒUVRE POUR ASSURER L'ACCUEIL ET L'INFORMATION DES USAGERS

Avoir accès à une information adaptée est un préalable essentiel à l'autonomie de tous. Cela passe par la possibilité de disposer de supports d'information répondant aux besoins des personnes en situation de handicap, mais également par une mise à disposition facilitée de l'état de l'accessibilité au réseau.

La prise en compte des différents types de handicap doit être intégrée pour tous les canaux d'information et tout au long des différentes étapes du déplacement.

1. Préparer son déplacement

Pour préparer son déplacement, le voyageur peut utiliser plusieurs moyens d'information :

- **L'accueil téléphonique,**
 - Le **site Internet du réseau**, et ses versions mobiles,
 - **L'intégration des informations du réseau sur Google** (avec mise en avant des **arrêts accessibles au moyen d'un pictogramme**).
 - Les **documents d'information** : plan de réseau, fiches horaires...
 - **L'application mobile** dédiée à la Mobilité ; appli Palm Bus-Cap Azur
- L'accueil téléphonique

L'accueil téléphonique est assuré par le personnel des agences commerciales et fonctionne du lundi au vendredi de 7h00 à 19h00, et le samedi de 9h00 à 18h00.



- Le site web palmbus.fr

Il constitue un vecteur d'information important du réseau. Il permet de connaître l'offre de transport, les services, les tarifs...

Le site internet respecte les Critères du RGAA (Référentiel Général d'Accessibilité de l'Administration Électronique) produit par la DGME - Direction Générale de la Modernisation de l'État. Pour l'ensemble des handicaps (visuel, auditif, moteur, etc.), le site propose une réponse permettant à la personne atteinte d'un trouble sensoriel de disposer de toutes les informations utiles, qu'elle pourra exploiter grâce à son propre système informatique.

Tous les aspects de la réalisation du site sont impactés :

- Création graphique,
- Agencement des zones fonctionnelles à l'écran pour une structuration des pages lisibles,
- Choix des polices et des couleurs pour le contraste de lecture,
- Choix des techniques de développement et compatibilité avec les navigateurs en la version actuelle ou N-1 (y compris les navigateurs de substitution : synthèse vocale, navigateur textuel, etc.).

La formation à l'utilisation du CMS (Content Management System) du site internet comprend un volet « Accessibilité » destiné à sensibiliser le ou les administrateurs du site à l'usage des bonnes pratiques pour respecter les critères d'accessibilité.

Information sur l'accessibilité au réseau « Palm Bus »

Une **rubrique dédiée à l'accessibilité du réseau** dans son ensemble a été intégrée sur le site Internet palmibus.fr.

Elle regroupe les informations nécessaires pour bien préparer son déplacement et le réaliser avec plus de sérénité.

Préparer son voyage

Les fiches horaires

Prendre le bus en toute sérénité

Un réseau Accessible à tous

La Communauté d'agglomération Cannes Lérins, en tant qu'autorité organisatrice de la Mobilité, les communes qui composent l'agglomération et le réseau « Palm Bus » s'engagent pour améliorer l'accessibilité des transports aux personnes à mobilité réduite.

Cet engagement se concrétise par un renouvellement du parc avec l'acquisition de nouveaux véhicules accessibles, un programme régulier de travaux de mise en accessibilité des points d'arrêts, mais aussi par des réalisations en termes d'information voyageurs et d'accès aux titres de transport.

Les véhicules

Pour faciliter le déplacement de toutes les personnes à mobilité réduite, la majorité des véhicules sur nos lignes disposent :

- D'un plancher surbaissé, sans emmarchement, d'une rampe d'accès et d'un emplacement réservé pour les personnes en fauteuil roulant, avec un bouton "arrêt demandé" à portée de main.
- Les véhicules sont également équipés d'un système d'annonce visuel et sonore du prochain arrêt desservi.

Pour être certain(e) que le bus qui arrive à l'arrêt peut vous prendre en charge, vérifiez la présence d'un pictogramme "accessibilité fauteuil roulant" situé à l'avant du véhicule, côté accès voyageurs. Il vous garantit que le bus est équipé d'une rampe d'accès.



- Les bus équipés peuvent accueillir un seul fauteuil roulant
- Seuls les bus articulés disposent de 2 emplacements UFR (à certains horaires sur « Palm Express » A uniquement).

Au 30 juin 2021, sur un parc de 100 bus le réseau « Palm Bus » compte 93 bus accessibles.

Les arrêts

De nombreux arrêts sur tout le réseau ont été aménagés pour une meilleure accessibilité, avec des trottoirs rehaussés, l'accostage facilité des bus, une signalétique au sol...

- Sur l'ensemble du réseau, 387 points d'arrêts sont accessibles.
- Le Pôle d'échanges multimodal de la Gare SNCF de Cannes est accessible, ainsi que la Gare Routière de Mandelieu.

Information sur le service « PAD-PMR »

Toutes les informations sur « Palm à la Demande PMR » ainsi que les documents mis à jour sont intégrés aux pages dédiées sur le site Internet palmibus.fr.

On y retrouve les éléments sur le **fonctionnement du service**, ainsi que les **modalités d'adhésion** (formulaires téléchargeables) et de réservation une fois les formalités d'inscription effectuées.

Transport à la demande : PAD pour Personnes à Mobilité Réduite

Partager

PAD à Mandelieu-La Napoule

PAD à Mougins

PAD pour Personnes à Mobilité Réduite

Comment adhérer au service ?

Présentation du service PAD-PMR

Sur un principe de prise en charge du voyageur au plus proche de son domicile, le périmètre de desserte du PAD pour PMR concerne les déplacements au sein de la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins (Cannes, Le Cannet, Mandelieu-La Napoule, Mougins et Théoule-sur-Mer) mais aussi - dans des cas particuliers - à destination de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse (C.A.P.G.) ainsi que de la Communauté d'agglomération de Sophia-Antipolis (C.A.S.A.).



La desserte « de trottoir à trottoir »

Les voyageurs peuvent être pris en charge devant leur domicile (à l'extérieur) avant d'être déposés à l'adresse précise qu'ils ont indiquée lors de la réservation. Les lieux de montée et de descente, laissés au choix du client, et la desserte doivent respecter les critères d'accessibilité dans des conditions normales de circulation et de sécurité.

Pour le bon fonctionnement du service, il est demandé au voyageur d'être prêt 5 minutes avant l'heure convenue lors de la réservation.

Le +PAD : Tous les véhicules PAD sont accessibles et le conducteur apte à apporter l'assistance nécessaire. Il accompagne le voyageur lors de sa montée et descente du véhicule. En revanche, il a interdiction de pénétrer au domicile du client.

Quand fonctionne le PAD pour PMR ?

- Le service PAD - PMR assure les déplacements, sur réservation, du lundi au samedi hors jours fériés, de 7h00 à 19h00.
- Un service les dimanches et jours fériés, avec des dispositions spécifiques*
- Un service de soirée proposé de 19h00 à minuit :
 - du 2 mai au 30 septembre : tous les jours
 - du 1er octobre au 30 avril : 3 fois par semaine les mercredis, vendredis et samedis.

*Des dispositions spécifiques viennent compléter l'offre les dimanches et jours fériés (se renseigner auprès de nos services).

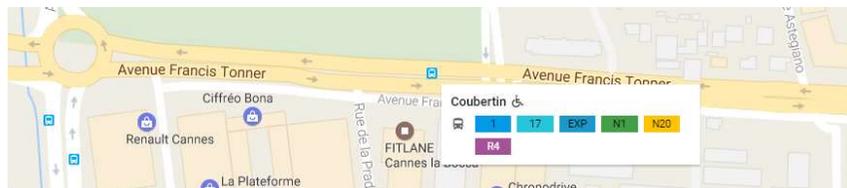
> Prévision pour les prochaines semaines : Dimanche 1er Novembre 2020, Dimanche 20 Décembre 2020 et Dimanche 27 Décembre 2020.

Le service ne fonctionne pas le 1er mai.

 [Règlement d'exploitation du service PAD-PMR](#) (Document Acrobat PDF - Taille : 199,7 K.o.)

- L'intégration des éléments du réseau sur Google

L'intégration des données du réseau sur Google permet notamment de consulter les lignes desservant un point d'arrêt et d'obtenir l'information sur l'accessibilité de l'arrêt.



- Les documents d'information

Nous travaillons régulièrement à l'amélioration des documents d'information du réseau : plans, fiches horaires, tarifs... Ainsi, les prérequis concernant les caractères, les couleurs de polices et les contrastes sont systématiquement pris en compte.

La disponibilité des documents est également une priorité puisque notre service commercial assure la diffusion, tout au long de l'année, des documents dans de multiples points ouverts au public ; mairies, offices de Tourisme, CCAS, hôtels, entreprises...

- L'application mobile dédiée à la Mobilité

L'Application mobile « Palm Bus », disponible gratuitement sur iPhone et Android, propose la recherche d'itinéraire, les horaires en temps réel et les fiches horaires des lignes, et mentionne aussi l'accessibilité de l'arrêt.

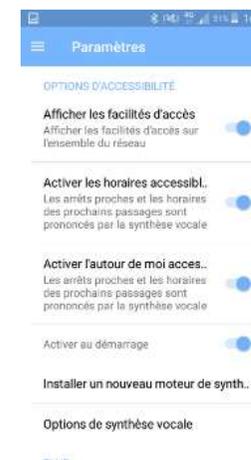


L'information est accessible aux personnes atteintes de déficiences visuelles ou de handicap cognitif grâce à la lecture par la synthèse vocale.

- ▶ Fonctionnalité pour les **non-voyants** :
 - ▶ Géolocalisation au démarrage de l'app
 - ▶ Vue « Autour de moi »
 - ▶ Voice Over indique les prochains départ à chacun des arrêts dans le périmètre.



Elle répond en temps réel aux questions que se posent au quotidien les usagers. Si son objet n'est donc pas restreint au champ de l'accessibilité aux transports, il s'agit d'un outil présentant un intérêt notable dans ce but et dont la valorisation peut constituer un enjeu auprès des personnes à mobilité réduite.



2. Les agences commerciales

Les principaux points de vente doivent pouvoir être accessibles aux personnes à mobilité réduite. Plusieurs actions ont déjà été engagées dans ce but, notamment avec l'aménagement d'une rampe d'accès et la mise en place d'un guichet accessible à l'agence commerciale de Cannes et de Mandelieu-La Napoule.

Agence de la Mobilité

L'agence commerciale de Cannes devient « l'agence de la mobilité » : une agence tournée vers la relation client.



Au 1er trimestre 2021, l'agence commerciale « Palm Bus » de Cannes a fait l'objet d'une rénovation intérieure complète et d'un nouvel aménagement avec 3 guichets d'accueil (dont un guichet accessible PMR), l'intégration du bureau d'accueil « Palm à la Demande » dans le même espace.



Un écran affiche les informations en temps réel sur les horaires de départ des bus depuis la station « Hôtel de Ville », comprenant la mention de l'accessibilité des bus.

Les efforts se poursuivront au cours des prochaines années, avec une prise en compte des questions de l'accessibilité des PMR dans le cadre de la réflexion sur le réaménagement des agences. Un travail sera également mené sur l'identification des points de vente-dépositaires accessibles (pictogramme dans la liste des points de vente sur le site Internet du réseau et sur les documents d'information).

3. Information aux arrêts

L'ensemble des points d'arrêt du réseau est équipé de manière à afficher les horaires et informations relatives au réseau :

- Dans les abribus, qui sont gérés par les communes mais offrent les espaces nécessaires pour la signalétique et l'information,
- Aux poteaux d'arrêt, pour lesquels le marché est géré par la régie Palm Bus.

L'ensemble de la mise à jour et de la pose des éléments de signalétique et des informations est géré par la Régie Palm Bus qui affecte une équipe dédiée à ces missions (2 personnes).

Sur le poteau d'arrêt, on retrouve le nom de l'arrêt, les numéros de lignes en passage, leur schéma de ligne et leur fiche horaire (heure théorique de passage à l'arrêt). Lorsque les arrêts possèdent un abribus, ceux-ci disposent en plus d'un plan général du réseau.

Certains abribus (BHNS, PEM de Cannes, Gare Routière de Mandelieu...), sont équipés d'écrans d'information « temps réel » qui affichent les temps d'attente des bus des différentes lignes en passage à l'arrêt.

4. Information à bord des véhicules

Le système d'aide à l'exploitation (SAE) permet de diffuser à l'intérieur des bus une information visuelle et sonore du prochain arrêt (avec annonce également en anglais depuis le printemps 2021).

Sur les écrans à l'intérieur des véhicules, les thermomètres de lignes mentionnent les arrêts accessibles au moyen du pictogramme.



5. Système billettique

Depuis le début de l'année 2019, le déploiement des nouveaux outils numériques pour la vente a permis de **faciliter l'accès aux titres de transport à distance**, avec la **boutique en ligne** pour la commande et le rechargement des titres de transport sur carte sans contact, ainsi que les **e-tickets** sur smartphones.

Pour la rentrée de septembre 2020, il a été ajoutée une fonctionnalité permettant de réaliser également le **rechargement de titres annuels avec paiement mensualisé**, directement sur la « boutique en ligne ».



Depuis avril 2022, le réseau « Palm Bus » propose également le paiement du ticket à l'unité, à bord des bus, par carte bancaire.



D. LE TRANSPORT A LA DEMANDE

Déployer une offre de transport à la demande pour les personnes en situation de handicap et les habitants des secteurs peu denses

La C.A.C.P.L a lancé, à compter du 1er janvier 2015, le service Palm à la Demande (PAD), service accessible, évolutif, mutualisant ses moyens de production pour répondre tant aux besoins de déplacement des personnes à mobilité réduite que des habitants des zones peu denses.

Ces services sont accessibles uniquement sur réservation, et après adhésion.

1. PAD pour Personne à Mobilité Réduite

Les bénéficiaires du PAD - PMR

Ce service est destiné à toute Personne à Mobilité Réduite résidant ou non sur le territoire de l'Agglomération (Cannes, Le Cannet, Mandelieu-La Napoule, Mougins et Théoule-sur-Mer), soit ayant un handicap ne lui permettant pas d'utiliser les lignes régulières, soit n'ayant pas encore sur son secteur de ligne(s) régulières(s) ou point d'arrêt accessible.

Le service est accessible de plein droit aux personnes ayant une carte d'invalidité à partir de 80%, soit en fauteuil roulant, soit déficientes visuelles (titulaires de la carte d'invalidité délivrée par une MDPH, comportant la mention « cécité ») ou une carte CMI Invalidité. La nécessité d'un accompagnateur sera prise en compte si la mention « besoin d'accompagnement » apparaît sur la carte d'invalidité.

Dans tous les autres cas, la personne désirant accéder au service est invitée à se présenter devant la commission d'admission pour le service PALM A LA DEMANDE pour PMR (créée en 2015).

Elle est constituée d'un représentant de la CACPL, d'un représentant de la Régie Palm Bus, de l'exploitant, d'un médecin et d'un ergothérapeute (convention signée entre la CACPL et l'UGECAM-PACAC afin de définir un partenariat avec le CHM de Vallauris). Cette commission valide le droit du demandeur à utiliser le service, détermine la durée de ce droit et son besoin d'un éventuel accompagnateur.

Mise à jour de règlement d'exploitation du PAD - PMR en novembre 2019

Nous avons procédé à la mise à jour du règlement d'exploitation de service pour le PAD-PMR en novembre 2019, en concertation avec les représentants des différentes associations de personnes en situation de handicap.

Cette actualisation a notamment permis une adaptation du règlement à certains principes de la loi LOM (par anticipation) et une mise à jour du règlement compte tenu de la prise en compte d'adaptations du service (adhésion, réservations, services des dimanches et jours fériés, transport de jeunes enfants...).

Fonctionnement du PAD -PMR

Utilisable uniquement sur réservation, ce service fonctionne du lundi au samedi de 7h à 19h (renforts possibles en soirée, le dimanche et jours fériés).

- Le PAD - PMR fonctionne sur un principe de « trottoir à trottoir », c'est-à-dire que les usagers peuvent être pris en charge devant leur domicile (à l'extérieur) avant d'être déposés à l'adresse précise qu'ils ont indiquée lors de la réservation.
- Les lieux de montée et descente laissés au choix du client sont fixés dans les feuilles de route et doivent être scrupuleusement respectés, sauf en cas de mise en danger de la personne ou de non-retournement possible du véhicule PAD « pour PMR ».

- En cas de prise en charge autre qu'au domicile, la desserte s'effectue de trottoir à trottoir et doit respecter les critères d'accessibilité dans des conditions normales de circulation et de sécurité.
- Les conditions de réservation au service PAD « pour PMR » sont précises, à savoir : pour un départ le matin : réservation jusqu'à 16h00 la veille, et pour un départ l'après-midi : réservation jusqu'à 10h00 le matin.
- Afin de répondre au mieux à l'ensemble des demandes de réservation, le service PAD - PMR établit des critères de priorité selon les motifs de déplacement des demandeurs, à savoir : Travail-Scolaire-Médical-Administratif-Loisirs contraints et courses-Autres.

Tous les véhicules PAD sont accessibles et le conducteur est apte à apporter l'assistance nécessaire. Il accompagne le client lors de sa montée et sa descente du véhicule, et vérifie avec lui le lieu de prise en charge pour le retour.

2. Moyens à disposition du PAD

Les prestations du service de transport collectif Palm à la Demande pour la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins sont confiées à la Société Sarl Riviera Transport dans le cadre d'une procédure d'appel d'offres ouvert à bons de commande en date du 28 octobre 2018.

La sous-traitance dudit marché est assurée par la Sarl Déplacements au Pays Grassois pour les déplacements hors du territoire de la CACPL.

- **Moyens humains**

- PAD Mandelieu : 2 chauffeurs fixes
- PAD Mougins : 4 chauffeurs fixes
- PAD PMR : 7 chauffeurs fixes

2 personnes sont en charge de la gestion des réservations.

- **Moyens matériels**

Le parc constitué de 11 véhicules utilisés selon les besoins des réservations (la place du chauffeur n'est pas comprise dans les places assises):

- 1 véhicule (type 1) : 4 fauteuils roulants et 2 places assises, ou 2 fauteuils roulants et 5 places assises,
- 5 véhicules (type 2) : 1 fauteuil roulant et 6 places assises (ou 8 places assises),
- 2 véhicules (type 3) : 8 places assises,
- 3 véhicules (type 6) : 4 places assises

- **Formation des conducteurs receveurs du TAD-PMR**

Les thèmes suivants sont intégrés :

- La relation à la personne handicapée,
- La prise en compte de l'âge des utilisateurs du service,
- La manipulation du fauteuil roulant, les systèmes d'attache et l'accompagnement des usagers,
- Les gestes et postures en lien avec les personnes transportées,
- L'utilisation rationnelle des véhicules et des leurs équipements,
- La conduite rationnelle et le confort des usagers.



3. Le PAD –PMR en quelques chiffres

Les adhérents au service

- *Nombre d'adhérents (au 31-12-2021)*

ADHERENTS PAD PMR	2017	2018	2019	2020	2021
Adhérents PAD-PMR ensemble CAPL	298	309	333	332	345

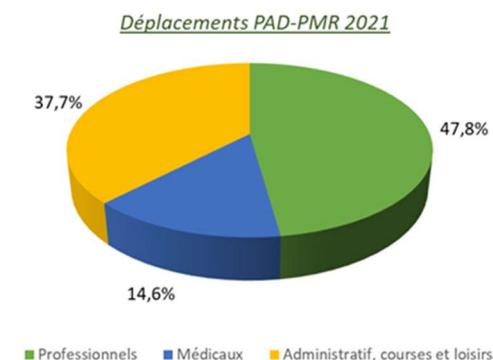
En 2021, parmi les 345 adhérents :

- ✓ 125 se déplacent en fauteuil roulant,
- ✓ 23 sont non ou mal voyants
- ✓ 197 utilisent le service en raison d'un autre handicap moteur, sensoriel ou cognitif.

Motifs de déplacement

En 2021, sur les motifs de déplacement sur la globalité du service se répartissaient comme suit :

- ✓ **47,8%** des déplacements pour motif **professionnel**
- ✓ **14,6%** des déplacements pour motif de **rendez-vous médical**
- ✓ **37,7%** des déplacements pour **autres motifs**, dont « achats ».



Voyages et kilomètres sur le service PAD - PMR

Avec une fréquentation totale de **13 397 voyages en 2021**, la fréquentation du service retrouve presque son niveau de 2019 (avant crise sanitaire Covid-19).

PAD PMR ENSEMBLE CAPL	2019	2020	2021
Nombre de voyages réalisés	14 152	11 066	13 397
Nombre de kilomètres effectués	125 655	117 275	126 326

Ces résultats montrent que le service proposé en parallèle de la mise en accessibilité du réseau régulier de transport urbain répond à un besoin et concourt à la volonté de la CACPL de faciliter l'utilisation des transports publics pour les personnes à mobilité réduite.

E. L'Agenda d'Accessibilité Programmée du réseau régional sur le secteur

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur est chargée de la mise en accessibilité des transports régionaux : les gares, les TER et les LER.

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a prolongé son SDRAT sous la forme d'un SDRAT-AdAp en juillet 2014 (celui-ci court jusqu'à 2024).

Sur la CACPL, seule la gare de Cannes est inscrite au SDRAT, les travaux sur cette dernière ont été réalisés en 2015 permettant une accessibilité de la gare et des différents quais.

Les autres gares du territoire n'ont pas été retenues au titre du SDRAT, mais l'accessibilité sera prise en compte dans le cadre du projet de future Gare SNCF à La Bocca.

Concernant la ligne TER Grasse - Cannes - Nice – Vintimile, elle est dotée d'un nouveau matériel accessible avec des emplacements UFR.



Concernant les lignes de cars Zou!, la mise en accessibilité des arrêts prioritaires est réalisée (en concertation avec les communes et la CACPL-suivi).

En outre, 100% du matériel roulant est accessible tant du point de vue de l'accessibilité physique du matériel roulant que de l'information voyageur.



F. L'ACCESSIBILITE SUR LE TERRITOIRE

L'accessibilité dans le cadre du SCoT'Ouest 06

Le SCoT'Ouest 06 dessine un réseau de mobilité publique unifié composé de deux niveaux de densité de déplacement :

- les liaisons structurantes réparties en 3 modes : Transport en Commun (TC), Mode Actif (MA) et Réseau Routier (RR). Ces liaisons structurantes forment le réseau à très haute capacité du SCoT'Ouest 06. Elles sont prioritaires dans leur mise en place et organisent le nouveau développement du territoire en offrant des solutions de massification des déplacements aux grands projets et en réduisant l'apport de flux supplémentaires sur les points habituels de saturation routière,
- les liaisons principales qui complètent le réseau principal en constituant un maillage de raccordement aux grandes infrastructures de déplacement.

Les Communes ont également la possibilité de définir avec le SCoT un troisième niveau de liaison locale lorsqu'elles souhaitent mettre en avant des segments de mobilité qu'elles considèrent comme important.

Le SCoT'Ouest 06 soutient également toutes les mobilités nouvelles afin que le rééquilibrage des parts modales contribue à l'amélioration de la fluidité des déplacements.

Enfin, la densification des espaces les mieux desservis par les infrastructures de transport et l'intégration du développement urbain au réseau de transport est l'une des priorités du SCoT'Ouest 06.

Le renforcement du lien emploi, logement, équipements et centralités doit à la fois :

- Abaisser le besoin de déplacement,
- Redonner de l'accessibilité aux espaces centraux.

La prise en compte de l'accessibilité par les communes

Sur le territoire de la CACPL, chaque commune établit son propre plan de mise en accessibilité de la voirie et d'aménagement des espaces publics. Il fixe notamment les dispositions pour rendre accessible aux personnes à mobilité réduite les circulations piétonnes et les espaces de stationnement d'automobiles.

Différentes actions sont mises en œuvre pour prendre en compte l'accessibilité lors des nouveaux aménagements, de travaux de réaménagements, de requalification, de réhabilitation ou de réfection.

Les bilans annuels permettent de tracer les actions réalisées et de disposer de chiffres clés par action comme le nombre de mètres linéaires de trottoir créés ou requalifiés, le nombre de passages piétons mis aux normes (création de surbaissés au droit des traversées piétonnes, installation de potelets PMR et bandes podotactiles...), le nombre de quais bus rendus accessibles (mise en accessibilité des arrêts de bus), le nombre de places de stationnement PMR réalisées...

En outre, les commissions communales pour l'accessibilité veillent à la cohérence des constats qu'elles dressent, dans leurs différents domaines de compétence concernant l'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports.

Elles travaillent en relations étroites avec l'ensemble des services municipaux et communautaires sur les différents sujets, et les associations et organismes représentant les personnes handicapées pour tous les types de handicaps (physiques, sensoriel, cognitif, mental ou psychique), d'associations représentant les personnes âgées, de représentants des acteurs économiques ainsi que des représentants d'autres usagers de la Ville.

> Exemple de document édité par la Ville de Mandelieu



G. LES MESURES ET ACTIONS DU PDM EN FAVEUR DES MOBILITES DES PMR

Le principe de l'accessibilité vise à garantir une égalité d'accès pour tous aux commerces, services, transports, et équipements publics du territoire. Plus largement, la mise en accessibilité a pour objectif d'empêcher l'exclusion des personnes et de favoriser leur autonomie.

Cette notion d'accessibilité apparait dans de nombreuses actions du PDM de la CACPL sur les 3 axes du plan. Les actions du PDM portent sur la mobilité à différentes échelles tant dans le premier axe qui traite des liens avec l'extérieur et de l'articulation de la mobilité que dans l'axe 2 sur la mobilité à l'échelle locale qui porte notamment sur les piétons.

Concernant les actions spécifiques du PDM et contributives à une politique globale de mise en accessibilité, il peut notamment être relevé les actions suivantes :

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

A1 : *Créer un schéma d'accessibilité coordonné*

La création du schéma d'accessibilité va permettre de mieux prendre en compte les besoins des différents usagers et différents modes de transport et leur articulation. Cette action participe ainsi à une échelle large à une meilleure lisibilité du territoire et prise en compte des différents usagers dont les publics PMR au sens large.

B2 : *Renforcer les pôles existants et créer des DIVAT notamment sur l'axe Cannes - Grasse*

L'identification des points d'arrêts stratégiques sur les modes ferré et routier permet d'avoir un travail fin d'aménagement autour du point d'arrêt avec une amélioration de l'intermodalité entre les différentes modes et un travail sur l'accessibilité des cheminements autour des points stratégiques, mais également sur l'offre de stationnement avec la prise en compte des besoins des PMR.

C2 - *Proposer une hiérarchisation du réseau et y associer des principes d'aménagement*

Le travail sur la hiérarchisation du réseau routier permettra notamment d'inclure l'accessibilité et de questionner sur les largeurs suffisantes à prévoir pour les piétons dans les grands principes d'aménagements qui seront déclinés sur le territoire.

D1 : *Améliorer le fonctionnement du réseau Palm Bus par le biais de diverses sous actions*

D2 : *Poursuivre le développement du Palm Express comme structure du réseau*

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*

Le PDM préconise donc une série d'actions qui vont faciliter les déplacements des populations à mobilité contrainte vers et sur l'ensemble des services de transports en commun :

- les actions au service des performances des transports collectifs intègrent de fait les dimensions de mise en accessibilité,
- tous les équipements de transports en site propre, les axes prioritaires TC, les pôles d'intermodalités et les parkings relais seront accessibles,
- pour améliorer la mobilité des personnes atteintes de handicaps sensoriels et cognitifs, une information adaptée à bord des véhicules et aux arrêts de transports en commun est engagée.

Une attention particulière sera portée dans les futurs pôles d'échanges et parcs relais (cheminement et hauteurs des quais) afin de garantir la continuité des transports entre les différents réseaux.

D3 - Poursuivre le développement du Palm Express comme structure du réseau par la réalisation de P+R et l'amélioration du rabattement VP

Il s'agit ici également d'assurer la chaîne d'accessibilité avec la disponibilité de places accessibles (et places réservées) ainsi que l'accessibilité des cheminements entre les P+R et les points d'arrêt.

E1 - Repenser des parkings stratégiques mutualisés aux entrées du territoire

La gestion de l'accès au territoire avec la réalisation de parkings stratégiques va permettre de créer des points d'intermodalité lisibles et également d'intégrer des nouvelles places pour les PMR.

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

A1 - Travailler sur le réseau et les continuités des cheminements piétons
D3 - Réaménager le littoral en rationalisant la place de la voiture au profit des modes doux : poursuivre le projet « Bocca Cabana »

La réduction des discontinuités piétonnes permet de favoriser les déplacements doux, souvent délaissés au profit d'autres usages en raison d'un sentiment d'insécurité, ressenti à pied ou à vélo.

Un espace accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) est un espace confortable pour tous les piétons. C'est donc un levier important pour favoriser et faciliter la marche à pied et ne pas représenter un frein dans les déplacements des PMR.

Le Plan de Mobilité précise qu'il doit donc :

- permettre d'assurer la sécurité des personnes les plus vulnérables et à mobilité réduite par des cheminements aménagés et identifiés comme tels ;
- offrir des cheminements piétons continus et de qualité;
- être suffisamment pourvu en stationnement dédié aux PMR.

A2 - Etude d'un **schéma directeur d'itinéraires cyclable et construction d'un réseau structuré d'aménagements cyclables** et adapté à l'évolution des EDPM.

B1 - **Pacifier l'espace public** à une large échelle pour sécuriser les autres modes

C1 - **Améliorer les perméabilités pour les modes actifs** des infrastructures voies ferrées et autoroute

Ces mesures sont directement liées au développement des modes actifs sur le territoire des Pays de Lérins. Conjointement, cela permettra d'éviter des conflits d'usages entre piétons, personnes à mobilité réduite (PMR) et cyclistes sur les trottoirs et ainsi de sécuriser la pratique de la marche à pied sur le territoire.

Développer les infrastructures et sécuriser des axes cyclables incite à utiliser le vélo dans de bonnes conditions, ce qui permet aussi à des publics moins « sportifs », plus âgés ou avec moins de pouvoir d'achat de se tourner vers les déplacements à vélo. C'est donc aussi une mesure d'accessibilité du territoire.

La pacification de l'espace public est un travail fin qui va permettre d'améliorer la sécurité sur le territoire et d'avoir ainsi un effet notable sur le ressenti des plus fragiles et ainsi favoriser le report vers les modes actifs.

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

En parallèle du travail sur l'infrastructure l'aide à l'achat au vélo électrique ou la mise à disposition de vélos spécifiques va permettre aux publics les plus fragiles de disposer d'un nouveau mode de transport. De plus cette aide à l'achat peut permettre d'acquérir des cycles spécifiques plus coûteux.



B5 - **Organiser des actions de promotion du vélo** : communication, événementiel, savoir-rouler à vélo, etc.

Il est primordial de promouvoir auprès des personnes en situation de handicap ou âgées les mobilités actives, en expliquant certaines pratiques qui permettent d'améliorer la santé et gagner en autonomie, ces actions peuvent également permettre d'organiser des séances de remises en selle ou tests de vélos spécifiques plus adaptés aux publics les plus fragiles.

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**

L'ambition du PDM, est d'aider les personnes handicapées à se déplacer de manière autonome quel que soit le mode choisi.

L'action sur l'offre de stationnement va permettre plusieurs améliorations :

- Le respect de la réglementation notamment pour les espaces occupés par les deux roues motorisés qui aujourd'hui peuvent impacter les cheminements piétons,

- La rationalisation de l'offre de stationnement au bénéfice d'espaces piétonniers, et le travail sur l'offre dédiée avec l'amélioration de la qualité d'aménagement des places,
- Un travail sur le volet information du stationnement avec la communication sur les Plans existants recensant les emplacements des places de stationnement réservées aux personnes handicapées. L'enjeu sera ainsi de mieux orienter la personne sur son trajet.

D4 - Requalifier et réaménager certains axes urbains qui supportent des niveaux de trafics importants et créent des fractures pour les dynamiques urbaines

Cette action bénéficiera à l'amélioration de l'accessibilité à travers une nouvelle organisation de la voirie, en particulier à l'échelle des grands axes urbains. Ces axes sont en effet aujourd'hui des points noirs d'accessibilité avec des cheminements piétons non accessibles et peu de traversées. Leur requalification et l'amélioration de leur perméabilité permettra ainsi d'avoir une action directeur sur l'accessibilité.

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

Aujourd'hui l'apparition des nouvelles pratiques de mobilité et notamment les nouveaux engins de mobilités peuvent renforcer un sentiment d'insécurité sur l'espace public et engendrer des difficultés pour les PMR.

L'action sur la sensibilisation et l'éducation au savoir vivre a pour vocation d'améliorer les comportements des usagers et de faire prendre en compte la nécessité du respect de chaque usager.

Cette amélioration aura un bénéfice pour les publics les plus fragiles, avec une meilleure prise en compte et un meilleur respect des besoins d'autrui (Publics, âgés, enfants, personnes handicapées).

G1 - Améliorer la logistique urbaine pour réduire son impact sur la vie des habitants tout en la légitimant comme une activité essentielle

La logistique urbaine est une activité essentielle à l'économie du territoire. Cependant de par son activité elle peut entraîner une perte d'accessibilité du réseau viaire (poubelles sur un trottoir, véhicules stationnant sur l'espace piéton....) L'amélioration de sa gestion vise à réduire ces impacts négatifs pour les autres usagers.

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

L'amélioration de l'information permettra de faire progresser l'accessibilité au stationnement avec une prise d'information facilitée.

A2 - Développer une politique de covoiturage sur le territoire

L'enjeu au travers de la création des aires de covoiturage est d'avoir une accessibilité renforcée sur ces aires : intermodalité avec différents modes, travail sur les cheminements piétons et places de stationnement réservées pour les PMR

A3 - Poursuivre le développement du réseau WiiiZ

Pour rappel, la loi mobilités prévoit que toute voie communale comportant une ou plusieurs places pré-équipées ou équipées de borne de recharge électrique possède au moins une place dimensionnée pour être accessible aux PMR; sans pour autant que les places leur soient réservées.

Le nombre de ces places devra être égal à une par installation. Le Plan de Mobilité inclura donc cette mesure les collectivités identifieront les rues et places concernées.

B1 - Donner la priorité à la communication pour mieux faire connaître les actions publiques actuelles et futures

La concertation a mis en avant un déficit de communication avec des actions menées qui n'étaient pas connues des participants.

Ce travail sur la communication doit viser tous les habitants mais également les visiteurs du territoire et notamment les publics les plus fragiles qui peuvent avoir des difficultés à être touchés (moindre accès aux moyens de communication numériques, difficultés de compréhension de l'information).

Un travail fin sur la communication sera mené pour résorber ces difficultés, notamment en lien avec le travail mené au niveau de la maison de la mobilité.

B3 - Créer une Maison de la Mobilité ayant connaissance de toutes les actions de mobilité du territoire et réalisant des conseils personnalisés

Un service qui doit prendre en compte les personnes âgées ou handicapées quand on sait que l'accès aux outils numériques est parfois difficile; le téléphone fixe, les prospectus et les informations des services publics demeurent des outils importants de connaissance de l'offre de mobilité.

La méconnaissance des services et la fragmentation de l'offre peuvent être compensées par **une bonne diffusion de l'information, rendue lisible et relayée dans des points d'accueil humanisés** (Agence Mobilité, dépositaires, Mairies, CCAS, ...).

Le personnel de l'Agence Mobilité de Cannes est à même de faciliter les déplacements des personnes en situation de handicap :

- Présence sur le même site du personnel d'accueil et de l'interlocuteur dédié au PAD-PMR,
- Création et gestion des titres de transport,
- Information sur le renouvellement des abonnements à distance (si nécessaire),
- Traitement centralisé des demandes et conditions d'accès au service TPMR,
- Information sur les outils numériques : site Internet Palm Bus et application mobile.

E1 - Promouvoir fortement l'outil **Compagnon de mobilité** et ses diverses applications en continuant à développer l'outil

Le numérique représente une réelle solution pour faciliter les déplacements des PMR si l'on veille à ce que soit intégrées les informations sur l'accessibilité des différents réseaux et services de mobilité.

Pour que le numérique soit un outil d'inclusivité, il s'agira de poursuivre le travail engagé sur :

- l'accessibilité de l'application mobile et du site internet en eux-mêmes (lisibilité pour les personnes souffrant de déficience visuelle, messages sonores...),
- la bonne diffusion de l'information sur l'accessibilité des réseaux de transports (points d'arrêt, PEM, véhicules, lieux d'information...) et des cheminements piétons,
- l'emplacement des places de stationnement PMR et leur équipement, ou non, en bornes de recharge électrique;
- les cheminements piétons accessibles entre les points d'arrêt prioritaires et les pôles générateurs de déplacements situés à moins de 200m.



F1 - Créer un **observatoire des mobilités** permettant en plus le suivi du PDM

De fait, le suivi de l'amélioration de l'accessibilité sur le territoire sera intégré à l'observatoire des mobilités.

H. LE CALENDRIER DE REALISATION DES ACTIONS

Les différentes actions ayant un lien avec l'accessibilité du territoire se déploieront tout au long du PDM avec des actions avec des actions fils rouges qui vont permettre chaque année d'améliorer les infrastructures que ce soit par le travail sur les cheminements piétons, les franchissements et également sur le partage de la voie et la gestion du stationnement.

La communication envers les publics les plus fragiles est également une des priorités du PDM qui se concrétisera sur toute sa durée.

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	■											
B2	Renforcer les pôles existants et créer des DIVAT notamment sur l'axe Cannes - Grasse									■			
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					■							
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	■											

NUMERO D'ACTION	INTITULE DE L'ACTION	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
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										
B1	Pacifier l'espace public à une large échelle pour sécuriser les autres modes										
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 Vélo										
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										
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										
G1	Améliorer la logistique urbaine pour réduire son impact sur la vie des habitants tout en la légitimant comme une activité essentielle										

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										
B1	Donner la priorité à la communication pour mieux faire connaître les actions publiques actuelles et futures										
B3	Créer une Maison de la Mobilité ayant connaissance de toutes les actions de mobilité du territoire et réalisant des conseils personnalisés										
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										

Liste des sigles

ADAP	Agenda d'Accessibilité Programmée	PMR	Personne à Mobilité Réduite
ADAPEI	Association Départementale des Amis et Parents d'Enfants Inadaptés	SAE	Système d'Aide à l'Exploitation
ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie	SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale (outil de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale)
AFM	Association Française contre les Myopathies	SDA	Schéma Directeur d'Accessibilité
AOM	Autorité Organisatrice de la Mobilité	SD'AP	Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service	SDATC	Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports collectifs
APF	Association des Paralysés de France	SIG	Système d'Information Géographique
CIA	Commission Intercommunale pour l'Accessibilité	TAD	Transport à la Demande
CIAPH	Commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées	TC	Transports en Commun
COPHAVI	Comité des Organisations pour les Personnes Handicapées Visuelles		
DTA	Direction Territoriale d'Aménagement		
ERP	Etablissement Recevant du Public		
ESAT	Etablissement et Service d'Aide par le Travail		
IME	Institut Médico-Educatif		
MDPH	Maison Départementale des Personnes Handicapées		
PADD	Plan d'Aménagement et de Développement Durable		
PDM	Plan de Mobilité		
PAVE	Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (mis en œuvre par la loi du 11 février 2005 et obligatoire pour toutes les communes de plus de 1000 habitants depuis 2014).		
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).		

ANNEXES

ANNEXE 1

Liste des points d'arrêt à rendre accessibles

Nom	Commune	Nom	Commune	Nom	Commune
Allée des Ormes	Mougins	Hôpital Privé Arnault Tzanck	Mougins	Pont République	Cannes
Balitrاند	Cannes	Isola Bella	Cannes	Saint-Charles	Le Cannet
Balitrاند	Cannes	La Boissière	Cannes	Stade Maurice Jeanpierre (Mont Joli)	Le Cannet
Borniol	Cannes	La Roubine	Cannes	Théoule Gare	Théoule-sur-Mer
Capony (montant)	Le Cannet	La Roubine	Cannes	Théoule Gare	Théoule-sur-Mer
Carimaï	Mougins	Le Plateau	Cannes	Théoule Mairie	Théoule-sur-Mer
Carimaï	Mougins	Le Trayas Notre Dame	Saint-Raphaël	Val de Mougins CCAS (Courteline)	Mougins
Commandant Vidal	Cannes	Les Cactus	Mougins	Volta	Cannes
Cormorans	Cannes	Les Cactus	Le Cannet		
Croix de Lorraine	Théoule-sur-Mer	Les Mirandoles I	Le Cannet		
Delaup	Cannes	Les Mouettes	Cannes		
Font de l'Orme	Mougins	Mougins School	Mougins		
Gymnase du Font de l'Orme	Mougins	Parc Garibondy	Mougins		
Haddad Simon	Cannes	Place Leclerc	Le Cannet		

Liste des points d'arrêt inclus dans le cadre d'un programme d'aménagement ou de requalification de voirie plus global

Nom	Commune
C Beach	Cannes
Capron	Cannes
Centre Administratif Rocheville	Le Cannet
Hôtel de Ville	Cannes
Pantiero	Cannes
Howarth	Le Cannet
Juyette	Mougins
La Crémaillère	Mougins
Le Riou	Cannes
Le Vicaire	Mougins
Les Pervenches	Cannes
Notre-Dame des Anges	Le Cannet
Quai Laubeuf	Cannes
Rue du Port	Cannes
Tournamy	Mougins
Val de Mougins	Mougins
Val de Mougins CCAS	Mougins
Vaumare	Mougins

ANNEXE 2

Liste des points d'arrêt en ITA

Nom	Commune	Nom	Commune
Abel Ballif	Théoule-sur-Mer	Mougins Village	Mougins
Abel Ballif	Théoule-sur-Mer	Moulin de la Croix	Mougins
Bon Puits	Mandelieu-la-Napoule	Moulin de la Croix	Mougins
Bon Puits	Mandelieu-la-Napoule	Paramideaux	Le Cannet
Château des Mineurs	Mandelieu-la-Napoule	Petit Juas (Broussailles)	Le Cannet
Chemin du Fassum	Mougins	Petit Juas (Broussailles)	Cannes
Chemin du Fassum	Mougins	Plage de la Figueirette	Théoule-sur-Mer
Continental	Cannes	Plage de la Figueirette	Théoule-sur-Mer
Continental	Cannes	Pont Carnot	Cannes
Courteline	Mougins	Pont Carnot	Cannes
Courteline	Mougins	Port de La Rague	Théoule-sur-Mer
Croix de Lorraine	Théoule-sur-Mer	Port de La Rague	Théoule-sur-Mer
Esquillon Village	Théoule-sur-Mer	Port La Galère	Théoule-sur-Mer
Les Sangliers	Théoule-sur-Mer	Prince des Iles	Théoule-sur-Mer
L'Esquillon	Théoule-sur-Mer	Qui Vend Bon	Mougins
L'Esquillon	Théoule-sur-Mer	Sainte Camille	Théoule-sur-Mer
Maréchal Joffre	Cannes	Sainte Camille	Théoule-sur-Mer
Miramar (Théoule)	Théoule-sur-Mer	San Miguel	Le Cannet
Mougins Village	Mougins	Terrasses	Le Cannet