

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



PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

2023-2032

Mobilisons-nous
pour la mobilité !



Synthèse

Approbation - Juillet 2023



CANNES
PAYS DE
LÉRINS

DIAGNOSTIC

PLAN DE MOBILITÉ

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

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



LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION CANNES PAYS DE LÉRINS

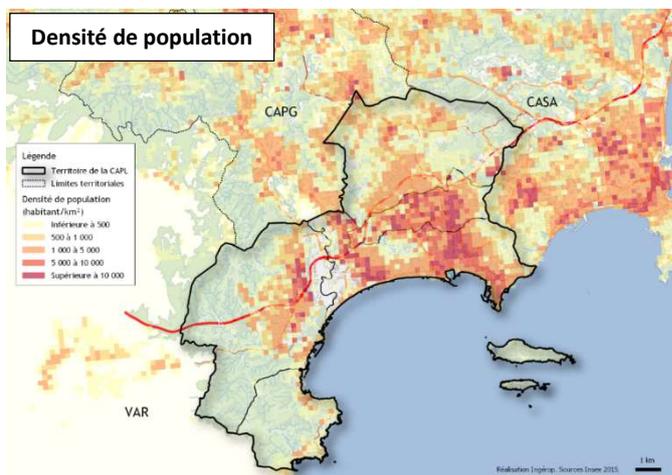
La C.A.C.P.L., créée le 1er janvier 2014, est devenue à la même date Autorité Organisatrice de la Mobilité sur son ressort territorial. La C.A.C.P.L. a la compétence d'organisation des transports collectifs, mais également de développement des services en faveur des modes actifs (vélos, marche à pied)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

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



LE TERRITOIRE ET LA POPULATION

La C.A.C.P.L. regroupe 160 000 habitants. Le territoire est situé sur le littoral de la Côte d'Azur à l'ouest du département des Alpes-Maritimes. Il est composé d'une frange littorale fortement urbanisée où les échanges avec les agglomérations voisines sont très nombreux (Sophia Antipolis, Nice, Pays de Grasse). Sur le territoire, le relief est une contrainte importante qui a façonné le développement viaire et urbain. La C.A.C.P.L. se caractérise également par la présence d'espaces naturels remarquables (îles de Lérins, Massif de l'Estérel).



La C.A.C.P.L. est un territoire attractif pour sa qualité de vie et sa renommée internationale. Consciente de ces nombreux atouts, la C.A.C.P.L. souhaite que le PDM apporte une réflexion globale pour faire de son offre de mobilité un point fort.

LA DEMANDE DE DÉPLACEMENTS SUR LE TERRITOIRE

Photographie globale des déplacements

Source Enquête Ménages Déplacements – 2009*

En 2009, sur le territoire de la C.A.C.P.L., l'usage de la voiture et des deux-roues motorisés restait prédominant, avec 60% des trajets tous motifs confondus.

Les transports collectifs représentaient 5% des déplacements, et l'usage du vélo seulement 1%. La marche à pied était largement utilisée avec 34% des déplacements.

Focus sur les déplacements domicile-travail

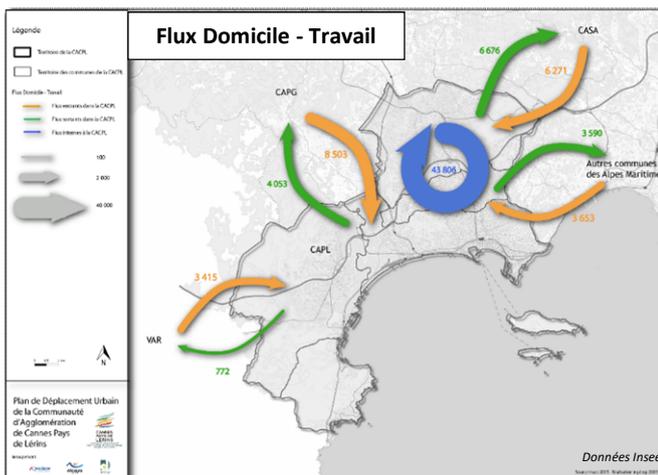
Les trajets domicile-travail ont un poids important sur l'ensemble des déplacements d'un territoire. Leur compréhension permet de prendre en compte tous les enjeux et tendances afin de proposer des alternatives adaptées et efficaces à l'utilisation de la voiture. C'est pourquoi l'analyse de la demande de déplacements repose sur ces déplacements domicile-travail.

De nombreux échanges avec les autres territoires

Source Données Insee – 2016

En 2016, il y avait autant de déplacements domicile-travail internes au territoire qu'en lien avec l'extérieur, la C.A.C.P.L. s'inscrivant dans une zone urbaine dense plus large que son territoire. Cependant, la C.A.C.P.L. compte plus d'emplois que d'actifs y résidant : le territoire est ainsi fortement attractif pour les habitants du Var et du Pays de Grasse.

Avec la CASA, les échanges étaient également très importants, mais équilibrés.



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

Un usage encore fort de la voiture

Les déplacements **domicile-travail** étaient réalisés **principalement en voiture**, qu'ils soient internes (65% des trajets) ou sortants du territoire (84% des trajets).

Les transports collectifs et les deux roues (principalement motorisés) représentaient 10% de l'ensemble des déplacements **domicile-travail**.

La marche à pied ne représentait que 14% des déplacements internes au territoire pour ce motif, ce qui est plutôt faible.

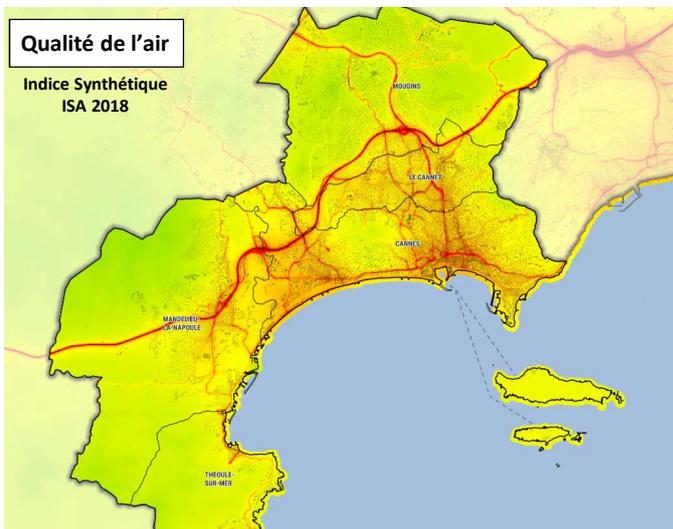
IMPACT ENVIRONNEMENTAL DE LA MOBILITÉ

Une qualité de l'air qui s'améliore

Sur la C.A.C.P.L., les transports sont la **première source d'émission** des principaux polluants liés à l'activité humaine (CO2, Nox et particules fines). Le secteur des transports émet entre 40% et 80% des émissions pour chaque polluant.

Les secteurs les plus impactés se trouvent le long des axes routiers et notamment de l'A8.

Les améliorations apportées au véhicules ont permis une **diminution des émissions des différents polluants** depuis 2017, mais ces efforts doivent perdurer.



Une pollution sonore élevée

Autre enjeu environnemental, **le bruit : 25 % de la population** (42 000 personnes) est susceptible d'être exposée à des niveaux de bruits supérieurs à la limite réglementaire de 68dB(A) selon les modélisations réalisées.

Le trafic routier est une source importante de bruit qui impacte tous les secteurs habités situés à proximité de l'A8, mais également les autres voiries structurantes (axe Carnot, Tonner, Picaud, RD809...).

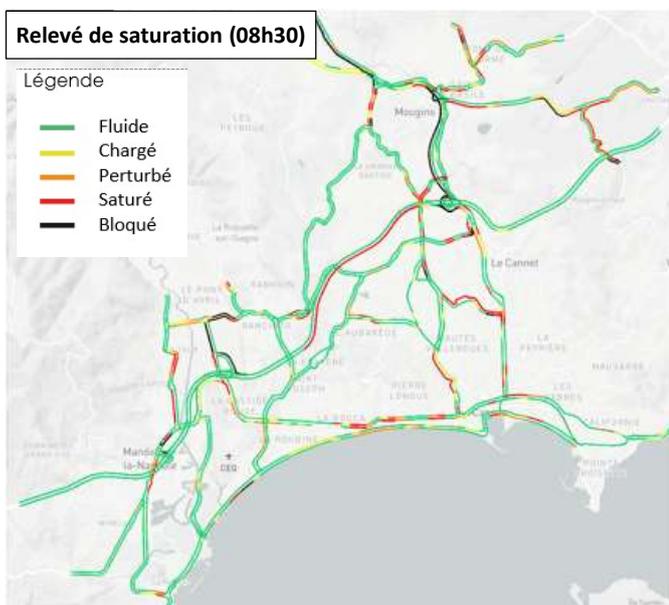
ETAT DES LIEUX DE LA MOBILITE AU SEIN DE LA C.A.C.P.L.

1. LA CIRCULATION

Deux axes qui structurent le territoire

L'autoroute A8 et la pénétrante Grasse - Mougins sont les deux voiries structurantes du territoire. L'A8, qui est l'axe de connexion avec les territoires voisins, dessert les différentes communes de la C.A.C.P.L. au travers de 3 échangeurs. Les 2 voiries sont relativement éloignées du littoral et les voiries d'accès entre le centre-ville de Cannes et l'A8 ou la pénétrante sont encombrées.

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



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



2. LE STATIONNEMENT

L'offre de stationnement existante

L'offre de stationnement publique se compose de :

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

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

A Mandelieu, différents parkings sont répartis sur la commune.

Sur Théoule et Mougins, les stationnements sont plus limités. A Théoule, l'offre est concentrée sur le littoral où l'espace est réduit. A Mougins, l'offre sur voirie est très faible et le stationnement s'effectue sur des espaces privés. Le futur parking de Tournamy apportera 190 places au niveau de la nouvelle centralité de la ville.

Une demande en stationnement qui évolue :

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



Des réglementations du stationnement hétérogènes :

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

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

Des volontés d'innovation :

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

3. LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Un usage important des transports collectifs

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

Le réseau Palm Bus

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



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



Offre et usages du réseau

La fréquentation du réseau Palm Bus est concentrée autour des lignes A, 1 et 2 (62% des voyages). Leur fréquence est de 10 à 15 minutes.

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



La part modale des transports collectifs était de 5% sur la dernière EMD de 2009. Pour les trajets domicile-travail, selon les chiffres 2016 de l'INSEE, elle serait de 10%, voire 13,5% pour les Cannois. Ces résultats sont légèrement en deçà de la moyenne des Alpes-Maritimes (13,7%), mais plutôt dans la moyenne haute d'agglomérations de tailles similaires.

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

Le réseau interurbain

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

Une tarification intermodale

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

La gare de Cannes a été réaménagée et permet un transfert modal de qualité. La future gare TGV sur La Bocca desservie par le Palm Express a vocation à devenir un pôle intermodal.



4. LES MODES ACTIFS

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

Le vélo

Pratique existante

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

Itinéraires et aménagements existants

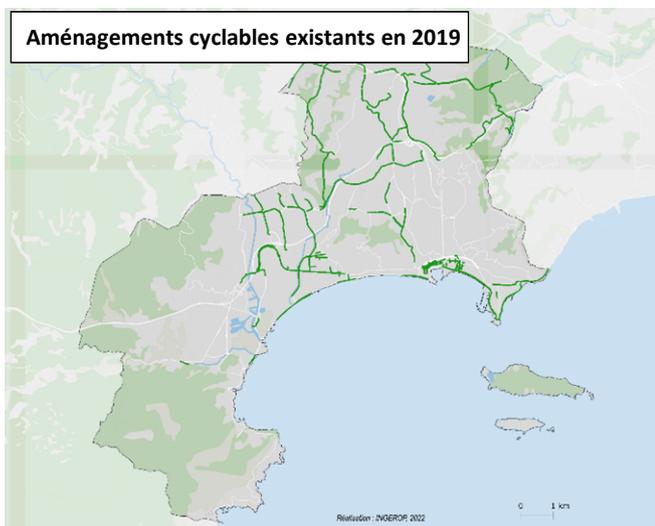
Environ 40 Km d'aménagements cyclables existent sur le territoire de la C.A.C.P.L. en 2019. Cependant, en l'absence de schéma directeur cyclable, les aménagements manquent de continuité et sont de qualité très variable.

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

Quelques discontinuités d'aménagement sont particulièrement visibles :

- Sur le littoral, où il n'y a pas d'aménagements continus permettant de connecter Cannes à La Napoule,
- Entre Cannes - Le Cannet et Mougins, en raison du franchissement de l'A8,
- Sur les axes Nord-Sud, en raison des franchissements des infrastructures autoroutières et ferroviaires, et des intersections qui créent des ruptures dans les aménagements existants.

Le PDM se devra de résorber ces discontinuités.



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



L'EuroVelo 8 un itinéraire touristique

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

La marche à pied

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

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

Les cœurs de ville apaisés

Des exemples intéressants existent sur Le Cannet et La Bocca notamment. Il est nécessaire de poursuivre ces démarches et d'apporter une cohérence sur le territoire de la C.A.C.P.L..

L'accessibilité du territoire

Des aménagements de qualité sont réalisés dans les centres villes. Le besoin de sécuriser la pratique demeure en dehors des secteurs centraux et dans les voiries où la pente est importante.

L'accessibilité du réseau Palm Bus

Les arrêts prioritaires sont en grande partie accessibles, et le matériel roulant le deviendra avec les derniers renouvellement de bus.



5. LA LOGISTIQUE URBAINE

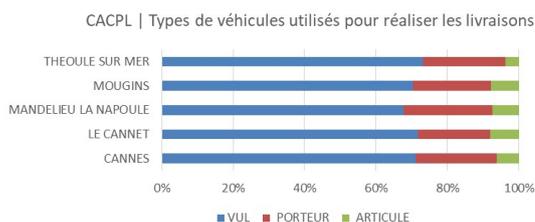
Le tissu économique de l'agglomération

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

Le flux de marchandises

Quelques chiffres sur l'impact du transport de marchandises :

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



Source : exploitation FRETurb, données SIRENE 2019
Typologie des véhicules utilisés pour réaliser les livraisons

La ville de Cannes, de part son caractère touristique et évènementiel, concentre dans son hypercentre de très nombreux établissements recevant des livraisons. Le Palais des Festivals lors des événements importants draine des flux tout à fait particuliers. A ce titre, un schéma de livraison spécifique existe sur le Palais.

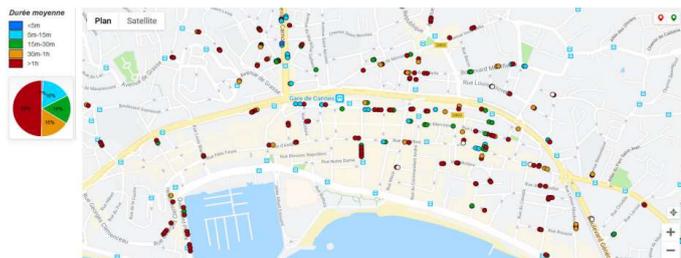
Consciente de l'enjeu particulier autour de la logique urbaine, la ville de Cannes a lancé un diagnostic spécifique qui a conduit à la mise en place de plus de 350 capteurs sur les places de livraison, permettant de mesurer et d'améliorer la rotation sur ces places.

LIVRAISON DURÉE CONTRÔLÉE

24H/24 - 7 JOURS/7

DURÉE MAXIMUM : 30 MINUTES

INTERDIT sauf livraison pour une durée maximum de 30 mn



Capteurs d'occupation des aires de livraison



6. LES MOBILITÉS INNOVANTES

La C.A.C.P.L., la CASA et la CAPG travaillent conjointement dans le cadre du Pôle Métropolitain CAP AZUR sur différentes actions concrètes déployées sur les 3 territoires. En termes de mobilité, différentes actions et réflexions ont ainsi été menées :

- Mise en place d'une application smartphone commune déployée dans un premier temps pour informer sur les 3 réseaux de transports urbains et permettre l'achat de titres, mais qui peut s'étendre à d'autres offres (vélo, covoiturage, stationnement...);
- Réflexion sur un schéma d'itinéraires cyclables métropolitain;
- Déploiement d'un réseau de bornes de recharge de véhicules électriques, le réseau WiiiZ.



Le « *Compagnon Mobilité* », recense toutes les données des réseaux PALM BUS, SILLAGES et ENVIBUS, ainsi que les services interurbains (Zou! et TER). Il permet l'achat des tickets et intègre l'information sur les parcs de stationnement.



Covoiturage



Autopartage

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

Information sur la Mobilité

Mobilités Alternatives



Pas encore d'expérimentations sur le territoire.

Véhicules autonomes

Véhicules électriques



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

LE DIAGNOSTIC EN 6 POINTS CLEFS

Le diagnostic du PDM peut se résumer en 6 points clés :

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



L'ambition du PDM

L'ambition du territoire est qu'à travers la mise en œuvre du PDM, la mobilité aujourd'hui perçue comme un point faible puisse contribuer au dynamisme territorial et à l'amélioration de la qualité de vie.

Sur ce dernier point, les attentes à terme sont, via la mise en œuvre du plan d'action du PDM, de réduire les nuisances liées à la mobilité et notamment la congestion, le bruit, l'insécurité et la pollution avec une amélioration de la qualité de l'air sur le territoire.

3 AXES DE TRAVAIL RETENUS

3 grandes orientations ont été retenues pour répondre aux différents enjeux et permettre de construire le plan d'action structuré et efficace.



Un plan d'action adapté aux différentes échelles territoriales

La portée du PDM est d'un intérêt d'agglomération, avec une mise en œuvre territoriale élargie, du fait des nombreux échanges entre la C.A.C.P.L. et les territoires voisins (CASA et CAPG).

Certaines actions au contraire concernent des points particuliers avec une mise en œuvre à l'échelle du quartier ou de la commune.

Les orientations du PDM se déclinent donc du niveau local à celui du Pôle Métropolitain.



Le projet de PDM a été construit en s'appuyant sur 4 piliers:

- **Le cadrage réglementaire** : proposer un projet répondant aux documents réglementaires,
- **Les enjeux du diagnostic** : répondre aux enjeux identifiés, spécifiques au territoire,
- **Les enseignements de la concertation** : prendre en compte et tirer parti des avis des habitants pour avoir un projet connecté avec les besoins,
- **Le cadrage financier** : proposer un PDM avec des coûts ambitieux pour faire évoluer les pratiques de mobilité, mais qui restent maîtrisés.

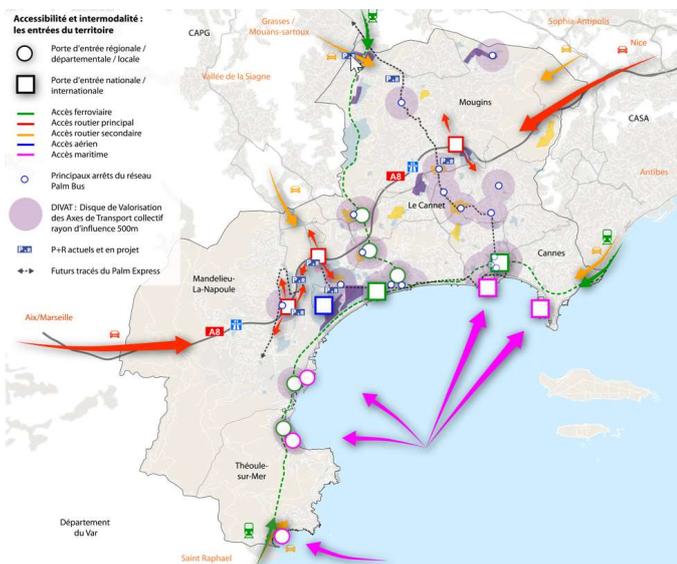
AXE 1

Une accessibilité performante : Un levier d'attractivité du territoire

Créer un schéma d'accessibilité du territoire

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

L'axe 1 consiste à créer un schéma d'accessibilité qui instaurera une réflexion sur l'organisation des accès multimodaux du territoire et sur le niveau d'intermodalité à mettre en œuvre sur ces différents points d'accès.



Favoriser les points d'intermodalité

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

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

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

Améliorer et expérimenter pour une logistique urbaine moins impactante

Le diagnostic a mis en avant l'importance des flux de logistique urbaine sur le territoire de la C.A.C.P.L. et notamment à Cannes, en raison de ses nombreuses activités d'hôtellerie, de restauration et cafés, de commerces et d'organisation de congrès et festivals.

De ce fait, la logistique urbaine fait figure de fil rouge du PDM, avec de nombreuses actions identifiées sur les 3 axes.

L'enjeu est de poursuivre les expérimentations, tant en matière d'utilisation et de mutualisation des places de livraison, que de développement de modes de livraison moins polluants.

La C.A.C.P.L. s'est notamment engagée dans le programme InTerLUD ce qui lui permet de réaliser un travail important de concertation avec les acteurs du secteur en vue de la mise en œuvre d'une charte de logistique urbaine durable.



Des réflexions seront également menées pour :

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

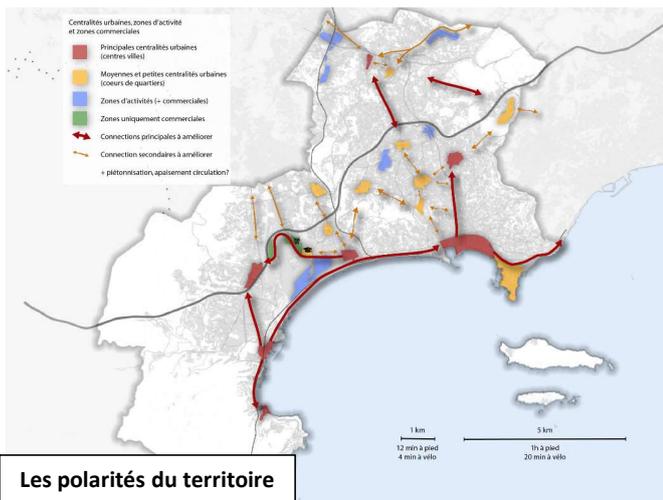


AXE 2

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

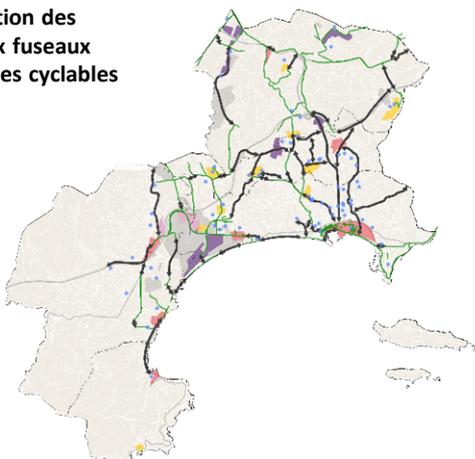
Développer un réseau modes doux

Le second axe du PDM concerne une problématique quotidienne : la qualité de vie. En effet, le diagnostic a mis en avant l'impact négatif des mobilités actuelles. Afin d'inverser cette tendance, le 2^{ème} axe propose de nombreuses actions pour améliorer la structuration de la mobilité à l'échelle du quartier.



- Améliorer les conditions de déplacements des modes actifs (piétons et vélos) sur les différentes polarités du territoire, en renforçant la qualité des cheminements et en offrant des places de stationnement sécurisées aux vélos et deux roues motorisés.
- Développer la pratique cyclable par une politique en faveur du vélo électrique, via des aides à l'achat et de test de la pratique, et par le développement du service Palm Vélo qui permet la location de moyenne durée.

Identification des principaux fuseaux d'itinéraires cyclables



Résorber les coupures

Le relief et les grandes infrastructures de transport, comme l'A8 ou les voies ferrées, font office de coupures sur le territoire.

L'amélioration de la perméabilité des traversées piétonnes et cyclables de ces infrastructures est au cœur du PDM. Au total, une quinzaine de points ont été identifiés comme étant à améliorer à l'échéance 2032.



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

Deux axes routiers structurants se caractérisent par des aménagements centrés sur l'usage de la voiture et des faibles perméabilités : l'avenue du Campon et la couverture de la voie ferrée en centre-ville de Cannes. Le PDM prévoit d'étudier leur mutation et, de réaliser des travaux de requalification sur l'un des deux axes.

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

L'enjeu lié au stationnement est, dans un premier temps, d'améliorer la connaissance de son l'usage sur l'ensemble du territoire et, dans un second temps, de développer des parkings stratégiques pour rationaliser l'offre sur la voirie et pouvoir ainsi y réaliser des aménagements qualitatifs, notamment en faveur des modes actifs.

Pour répondre au besoin de stationnement des deux roues motorisés et réduire les stationnements gênants, des offres adaptées devront être développées.

La thématique du stationnement est également abordée dans les axes 1 et 3 du PDM, à travers les actions d'adaptation de l'offre sur les points d'intermodalité et d'intégration des besoins innovants.

AXE 3

Un territoire décarboné et connecté :

Les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable

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

La C.A.C.P.L. est fortement investie sur la décarbonation de la mobilité.

A ce titre, un premier travail a été mené à l'échelle du Pôle Métropolitain pour doter le territoire d'infrastructures de recharge avec le déploiement des premières bornes WiiiZ. Cette dynamique va se poursuivre, avec une extension du nombre de bornes à l'échelle de la C.A.C.P.L., et l'équipement des parcs en ouvrage en systèmes de recharge électrique.

Afin de décarboner son réseau de transport en commun, la C.A.C.P.L. a commencé en 2020, à doter sa flotte de bus de premiers véhicules électriques.

Elle a l'ambition à court terme d'installer une station de production d'hydrogène propre pour alimenter une partie du parc de véhicules de transport collectif (41 bus). Ainsi le parc de bus bénéficiera d'un « mix électrique », batteries et piles à combustible.

Le projet H2 pourra également s'ouvrir pour décarboner les véhicules de collecte des déchets de l'agglomération ou pour d'autres usages (bateaux, hélicoptères).



Accompagner le changement de comportement

La communication sur les enjeux d'une mobilité durable et des changements de comportements est nécessaire pour créer une dynamique à l'échelle locale. A ce titre, le PDM envisage cette communication à différents niveaux :

- Des actions de conseils en mobilité pour les habitants du territoire, à travers la transformation de l'agence Palm Bus en Maison de la Mobilité, référent local offrant des conseils personnalisés,



- Des actions ciblées auprès des entreprises et administrations, notamment sur les trajets domicile-travail,
- Des actions d'apprentissage de la mobilité, ciblées sur les scolaires, telles que la formation à la mobilité des plus jeunes et la mise en œuvre de Plans de déplacements scolaires.



Regrouper les informations et les partager

La C.A.C.P.L. et le Pôle Métropolitain se sont dotés d'un outil, le Compagnon de mobilité, qui rassemble les informations des 3 réseaux de transport au bénéfice des usagers. Véritable pilier de l'information sur la mobilité, il va continuer de s'étoffer en intégrant des données sur le vélo (aménagements existants, services proposés, etc.), et sur le stationnement. Tout ceci permettra aux usagers de mieux connaître l'offre de transport et de pouvoir se déplacer d'une manière plus efficace.

Pour ce faire, les communes, la C.A.C.P.L. et le Pôle Métropolitain poursuivront leur coopération.



CIBLE D'EVOLUTION DES PARTS MODALES

Les actions proposées dans le cadre du Plan de Mobilité de la C.A.C.P.L. visent à repenser la mobilité à partir d'une offre plus complète sur un territoire qui reste aujourd'hui fortement dépendant de la voiture individuelle. L'enjeu à l'horizon du PDM est de faire évoluer les parts modales, dans le sens d'un meilleur équilibre entre la place de la voiture (majoritaire dans l'EMD de 2009) et celle des autres modes.

La C.A.C.P.L. est un territoire situé pour sa majeure partie sur une zone dense du littoral des Alpes-Maritimes, qui se prête à la poursuite du développement des modes actifs.

PART MODALE PIETONNE

EMD 2009

34%

HORIZON PDM

36%



La part modale piétonne, déjà très élevée sur la C.A.C.P.L., progressera grâce aux actions d'amélioration de la qualité des cheminements piétons existants. Une réflexion sur le partage de l'espace public permettra un gain de largeur de voirie, notamment remobilisable pour les piétons.

PART MODALE CYCLABLE

EMD 2009

1%

HORIZON PDM

5%



La part modale des vélos est actuellement très faible. Les actions de la C.A.C.P.L. en matière d'aménagements cyclables et de construction d'un système vélo représentent une part importante du PDM et doivent permettre de faire rapidement progresser la part modale du vélo sur le territoire.

PART MODALE TRANSPORTS COLLECTIFS

EMD 2009

5%

HORIZON PDM

7%



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

PART MODALE DE LA VOITURE

EMD 2009

55%

HORIZON PDM

47%



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

PART MODALE 2 ROUES MOTORISEES

EMD 2009

5%

HORIZON PDM

5%



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

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

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

La répartition des parts modales référentes correspond à l'EMD de 2009. Les données seront mises à jour avec les résultats de l'EMC² réalisée en 2022-2023 afin de connaître la répartition actuelle des modes de transports et ainsi fixer des objectifs de répartition modale actualisés.

Le PLAN D'ACTION du PDM

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

Le PLAN D'ACTION du PDM

NUMERO D'ACTION	INTITULE DE L'ACTION	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Axe 3 : Un territoire décarboné et connecté											
A1	Expérimenter des nouveaux types de stationnement (parkings connectés, parkings partagés, information à message variable, etc.) pour un gain de place										
A2	Développer une politique de covoiturage sur le territoire										
A3	Poursuivre le développement du réseau WiiiZ										
A4	Développer la flotte de transports en commun à hydrogène, et poursuivre la dynamique de décarbonation des transports										
A5	Véhicules autonomes : tester une nouvelle offre adaptée aux zones peu denses et aux quartiers les moins desservis										
A6	Inciter une dynamique d'autopartage										
B1	Donner la priorité à la communication pour mieux faire connaître les actions publiques actuelles et futures										
B2	Accompagner les entreprises et administrations pour encourager une mobilité plus durable des salariés et visiteurs										
B3	Créer une Maison de la Mobilité ayant connaissance de toutes les actions de mobilité du territoire et réalisant des conseils personnalisés										
B4	Accompagner la réalisation des Plans de Mobilité Scolaires et réaliser des actions pédagogiques dans les écoles afin de promouvoir les mobilités douces										
C1	Généraliser le test de zones piétonnes estivales										
D1	Expérimenter pour une logistique urbaine moins impactante										
E1	Promouvoir fortement l'outil Compagnon de mobilité et ses diverses applications en continuant à développer l'outil										
F1	Créer un observatoire des mobilités permettant en plus le suivi du PDM										
Actions transversales											
T1	Agir ensemble et en cohésion pour des aménagements adéquats et une meilleure qualité de vie										
T2	Prise en compte des résultats de l'EMC ² , des évolutions de parts modales et calcul des impacts PDM										