

# AVANT DE COMMENCER...

## Pour s'assurer d'une bonne connexion et se présenter

- Chaque participant active tour à tour son micro et sa caméra et se présente à l'ensemble du groupe
- Chaque participant vérifie en même temps qu'il entend bien les autres participants
- Pour faciliter les échanges ultérieurs, assurez-vous que votre nom soit bien renseigné
  - Si tel n'était pas le cas, cliquez sur le « ... » de votre écran, sélectionnez « renommer », renseignez vos noms et prénoms et cliquez sur le bouton « Renommer »



En cas de problème technique,  
contacter Jordan Fleurus

Via le chat de ZOOM



Via téléphone : 07 62 66 06 06

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



# PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

**Orientations pour améliorer  
les déplacements  
Cannes**

**Mobilisons-nous  
pour la mobilité !**

# QUELQUES CONSIGNES DE TRAVAIL À DISTANCE

- **Merci de bien vouloir :**

 **Couper votre micro**, entre les interventions pour éviter les interférences

 **Solliciter la parole** en activant la « main »

- **Respecter les tours de parole** indiqués par l'animateur

# PRÉSENTATION DES ANIMATEURS ET INTERVENANTS

## ANIMATION / FACILITATION *NICAYA CONSEIL*

- Laurence Gontard
- Blandine Périchon
- Pauline Sabouraud

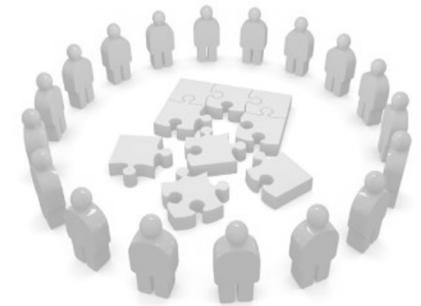


- ◆ Soutien logistique à contacter en cas de problème technique  
→ Jordan FLEURUS

Via le chat de ZOOM



Via téléphone : 07 62 66 06 06



## INTERVENANTS

### *CACPL*

- Frédéric Marandon

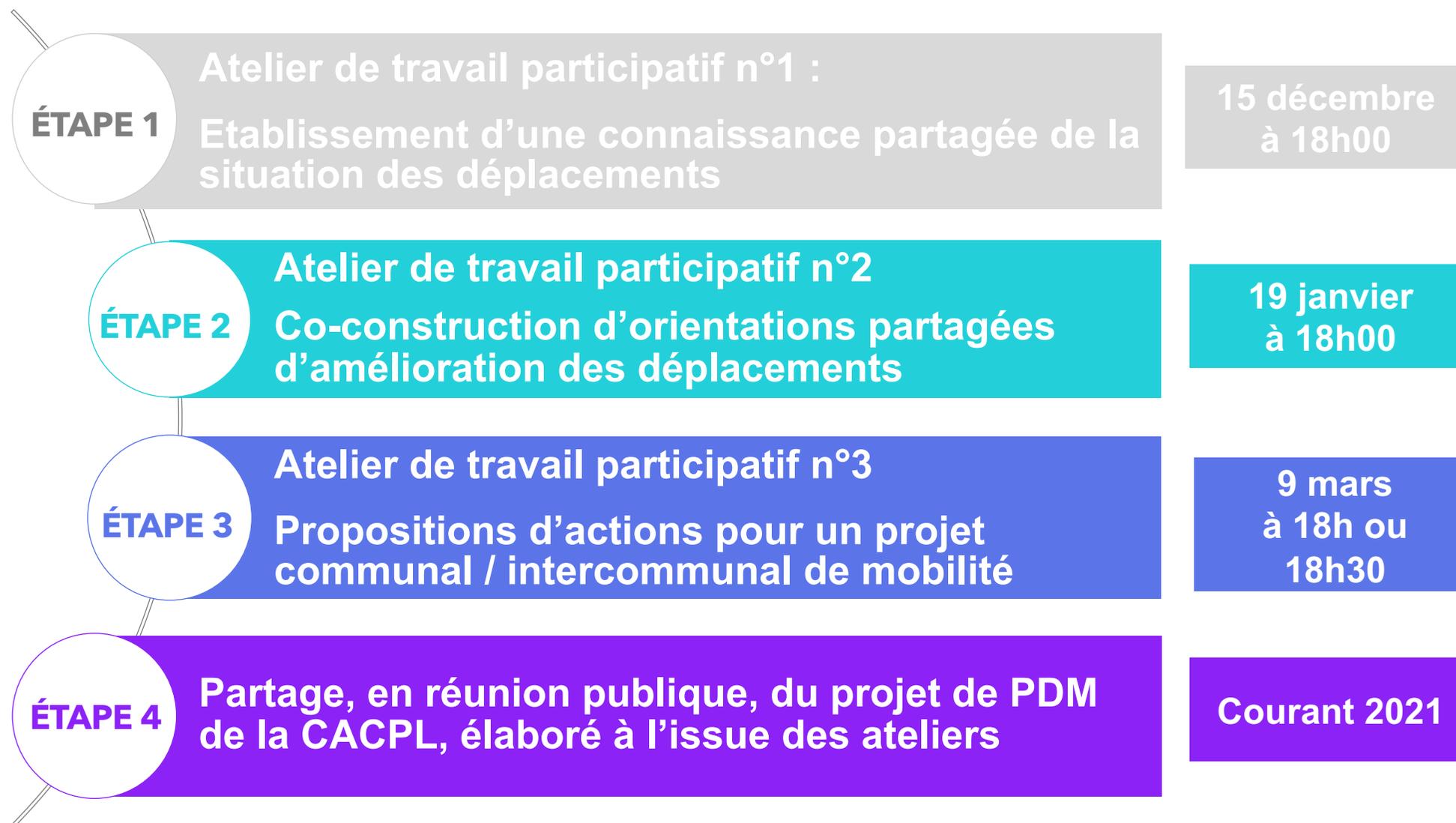
### *INGEROP*

- Nathalie Perigault

# DÉROULEMENT DE L'ATELIER N°2

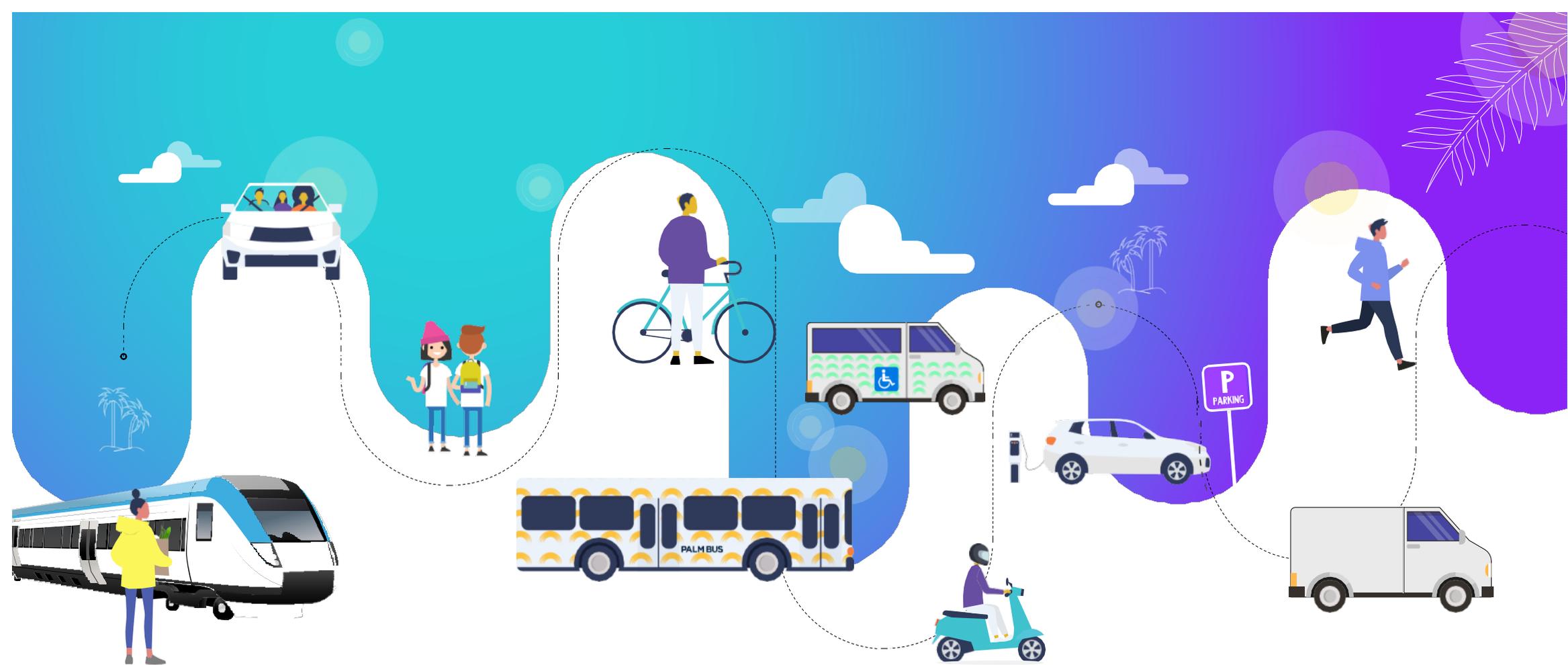
| HEURE         | DÉROULÉ  | DURÉE      |
|---------------|--|------------|
| 18h00 – 18h15 | <ul style="list-style-type: none"><li>• Processus et objectifs de l'atelier n°2</li></ul>            | <b>15'</b> |
| 18h15 – 18h35 | <ul style="list-style-type: none"><li>• Données réglementaires et benchmark prospectif</li></ul>     | <b>20'</b> |
| 18h35 – 18h50 | <ul style="list-style-type: none"><li>• Rappel des contributions du 1<sup>er</sup> atelier</li></ul> | <b>15'</b> |
| 18h50 – 19h20 | <ul style="list-style-type: none"><li>• Travail en sous-groupes</li></ul>                            | <b>30'</b> |
| 19h20 – 19h50 | <ul style="list-style-type: none"><li>• Partage des productions et priorisation</li></ul>            | <b>30'</b> |
| 19h50 – 20h00 | <ul style="list-style-type: none"><li>• Clôture de l'atelier n°1 et suites</li></ul>                 | <b>10'</b> |

# RAPPEL DU PROCESSUS À CANNES



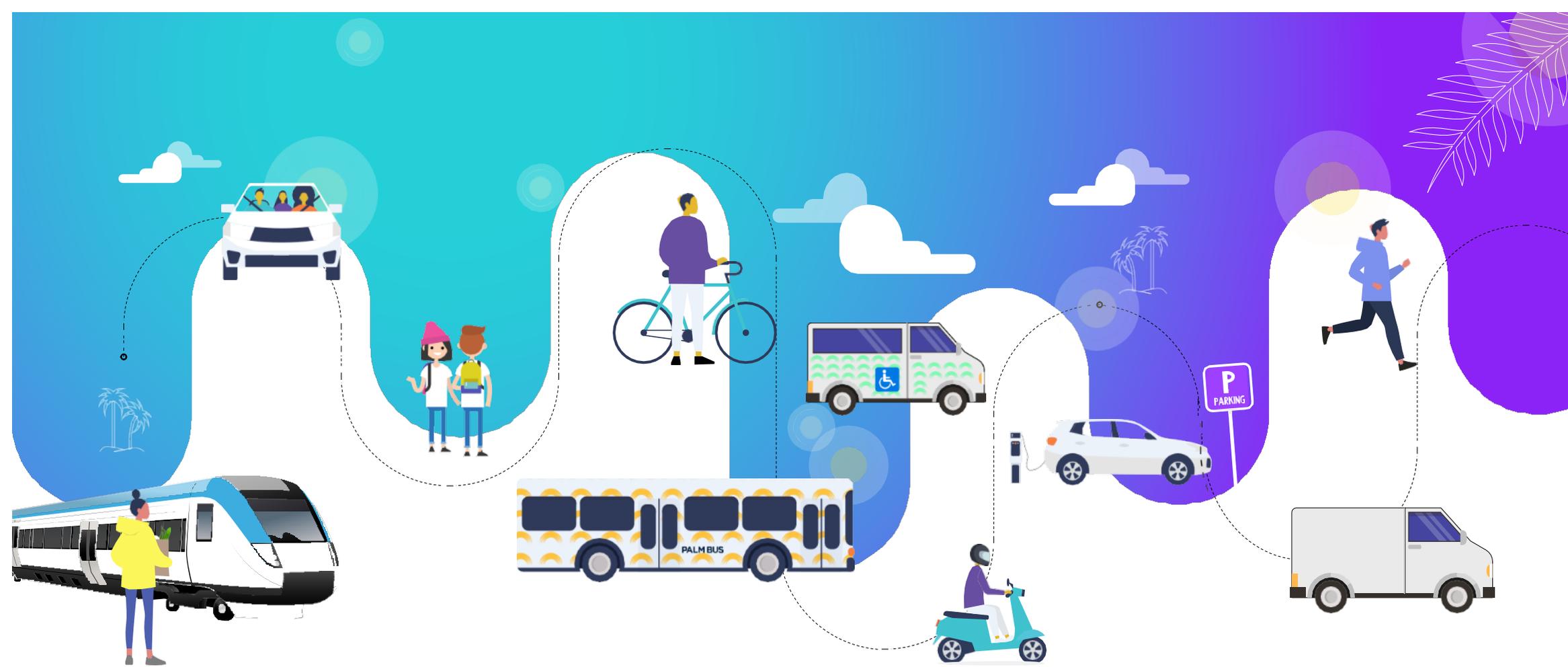
# OBJECTIFS DE L'ATELIER N°2

- Partager l'état des lieux de la situation des déplacements, établi au cours du 1<sup>er</sup> atelier
- Établir des propositions collectives pour améliorer ces déplacements



Questions ?  
Clarifications ?

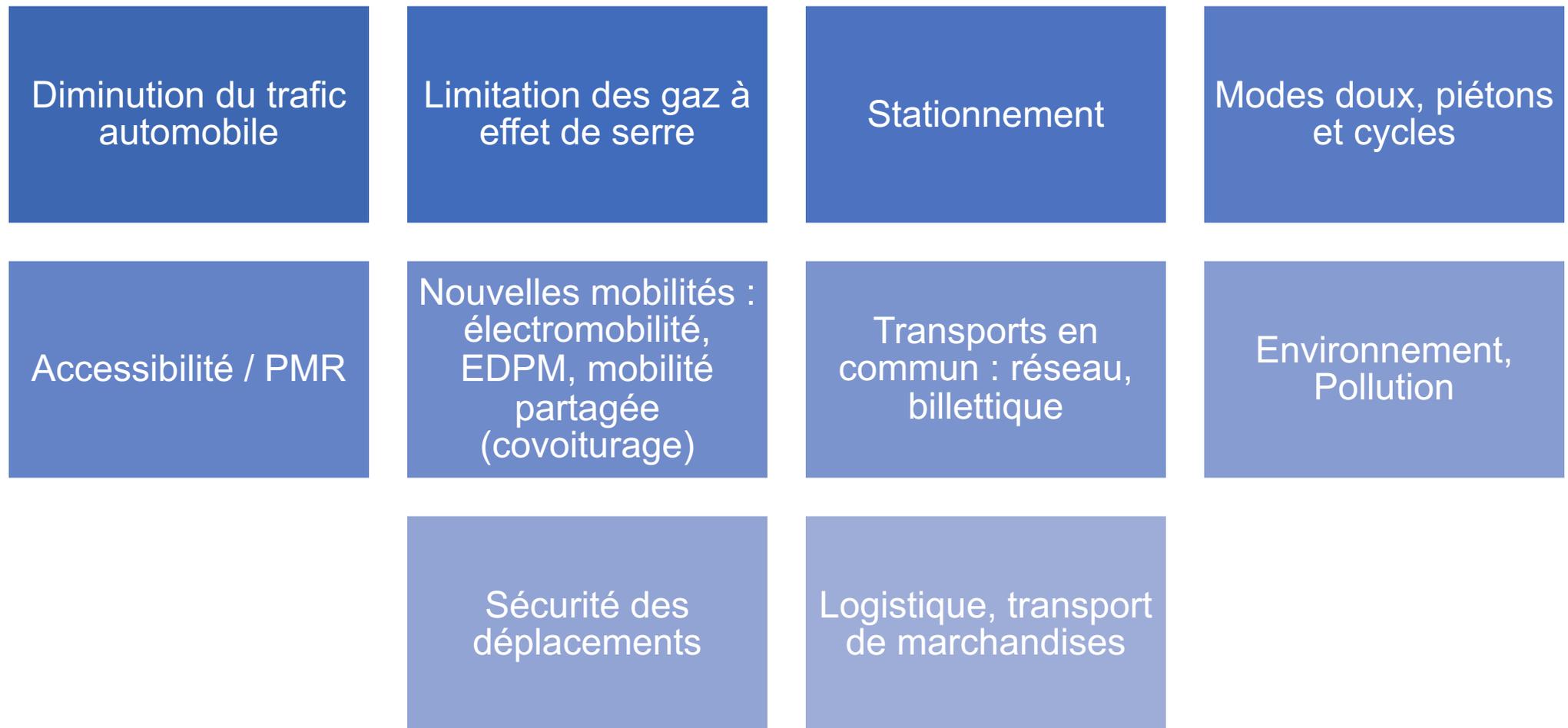




## 2. DONNÉES RÉGLEMENTAIRES ET BENCHMARK PROSPECTIF

# LE PDM / LA LOI LOM

## Les thématiques traitées dans le Plan de Mobilité



Chacune des thématiques est en lien avec la 1<sup>ère</sup> thématique de diminution du trafic automobile

# LE PDM / LA LOI LOM

## Nouveautés / Accents donnés par la Loi Orientation Mobilité

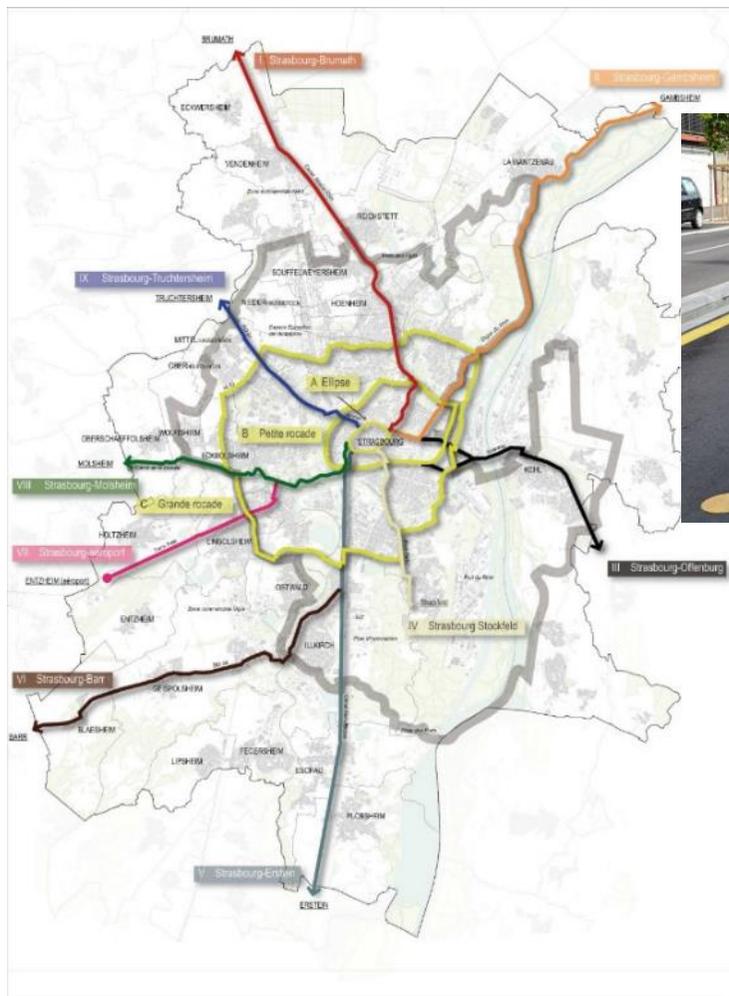
- **Mobilité inclusive : aspect social de la mobilité**
- **Plan de Mobilité Entreprises et Plans de Mobilité Scolaires**
- **Ouverture des données transport, stationnement, covoiturage**
- **Nouvelles formes de mobilités**
  - Freefloating
  - EDPM : engins de déplacements personnels motorisés
  - Covoiturage
- **Véhicules propres**
- **Zones à trafic limité**



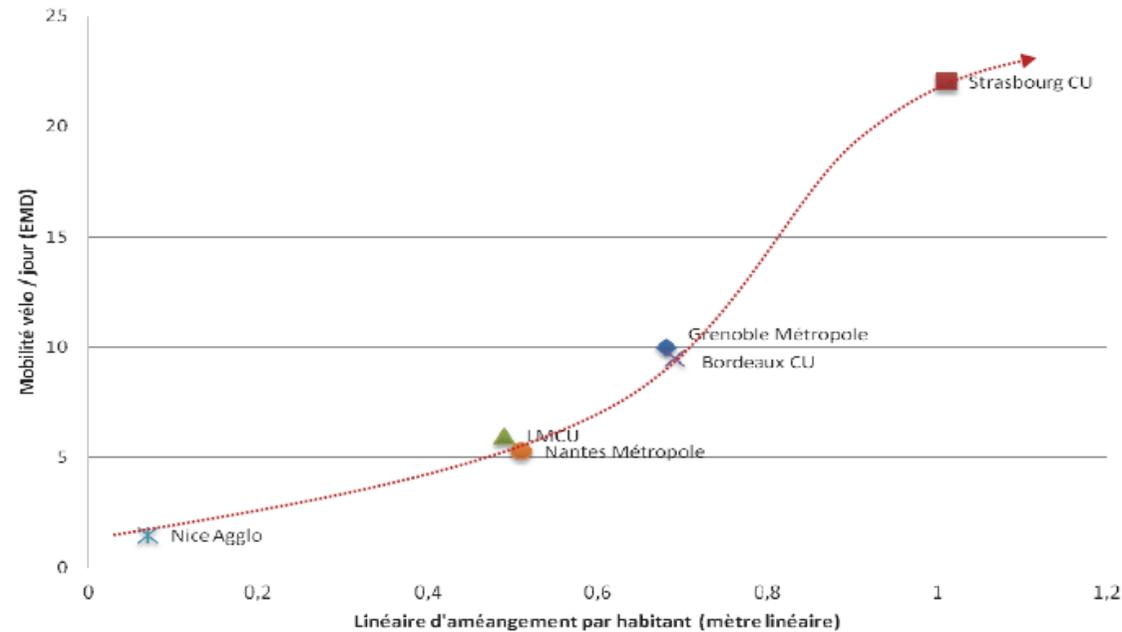
# DISCONTINUITÉS / QUALITÉ DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Exemples d'aménagements cyclables, réseaux structurants ayant permis une forte augmentation de la pratique du vélo

Chronovélo à Grenoble



→ Lien entre le linéaire d'aménagement cyclable et le développement de la pratique



Réalisation Inddigo 2014



# DISCONTINUITÉS / QUALITÉ DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

## Aménagements littoraux



Hyères



*Corniche Kennedy à Marseille*



Sète



Nice

# TRANSPORT EN COMMUN / INNOVATIONS

- Flottes de véhicules moins polluants (bus à hydrogène)



*Scool Bus à Rouen*

- TC / modes doux



*Rack vélo Seine Eure*

- Innovations en secteur moins dense : desserte du dernier km



*Taxis autonomes expérimentés aux Etats-Unis et à Singapour*



*Expérimentation TAD autonome Rouen*



*Expérimentation Navette autonome à Sophia Antipolis*

# RÉAMÉNAGEMENT URBAIN AXÉ SUR LES MODES ACTIFS

Rénovation urbaine d'un axe majeur en favorisant les modes actifs

- en maintenant un usage relativement important des VP
- tout en développant des TC (et voies propres)
- et en récupérant de l'espace pour créer des lieux de vie



*Le Jarret à Marseille*

# RÉNOVATION URBAINE D'UN AXE MAJEUR AXÉE SUR LES MODES ACTIFS

- **Autoroute urbaine transformée en boulevard urbain**
  - Etude en cours sur l'A7 à Marseille



*Autoroute Bonaventure à Montréal*



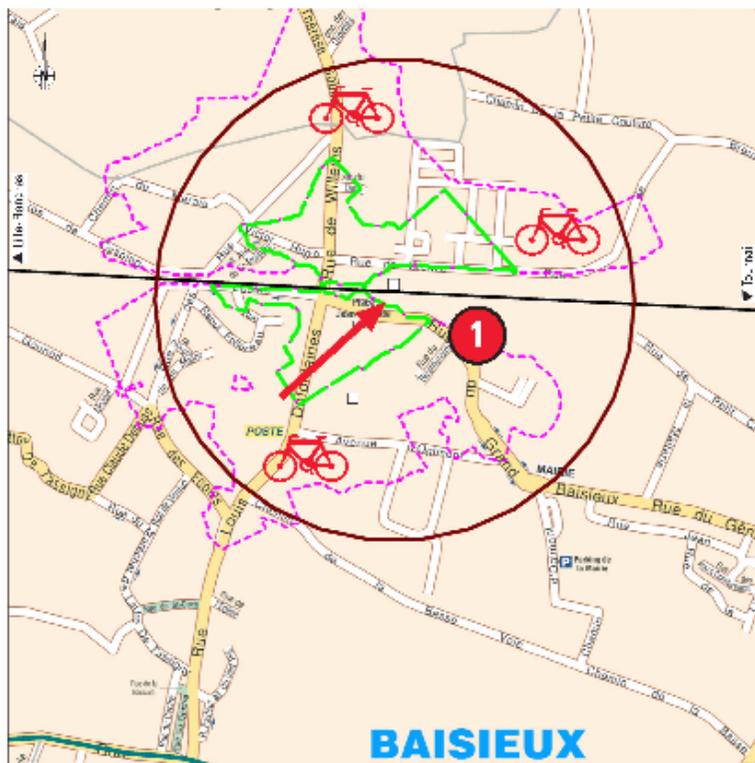
Projet à l'horizon 2030 sur l'A6/A7 à Lyon

- **Piétonnisation**

# Articulation urbanisme et mobilité

## Notion de **DIVAT** « Disque de Valorisation des Axes de Transport »

- Disques de 500m autour des stations de métro, tramway, gares (+ arrêts TCSP) ayant une accessibilité en moins de 10min
  - Développement urbain cohérent : objectif d'un maximum de population habitant dans les DIVAT
  - Développer des aménagements appropriés : réglementation spécifique du stationnement voiture, mise en place de stationnement vélo, liaisons modes doux etc



### ► En termes de Transport en Commun

W Augmenter la fréquence sur une des trois lignes TER - max : 51 trains j.o.

### ► En termes d'Accessibilité Piétonne

1 Accès potentiel vers une zone à fort potentiel foncier

Construction d'une passerelle justifiée si densification dense

### ► En termes d'aménagements et d'infrastructures cyclables

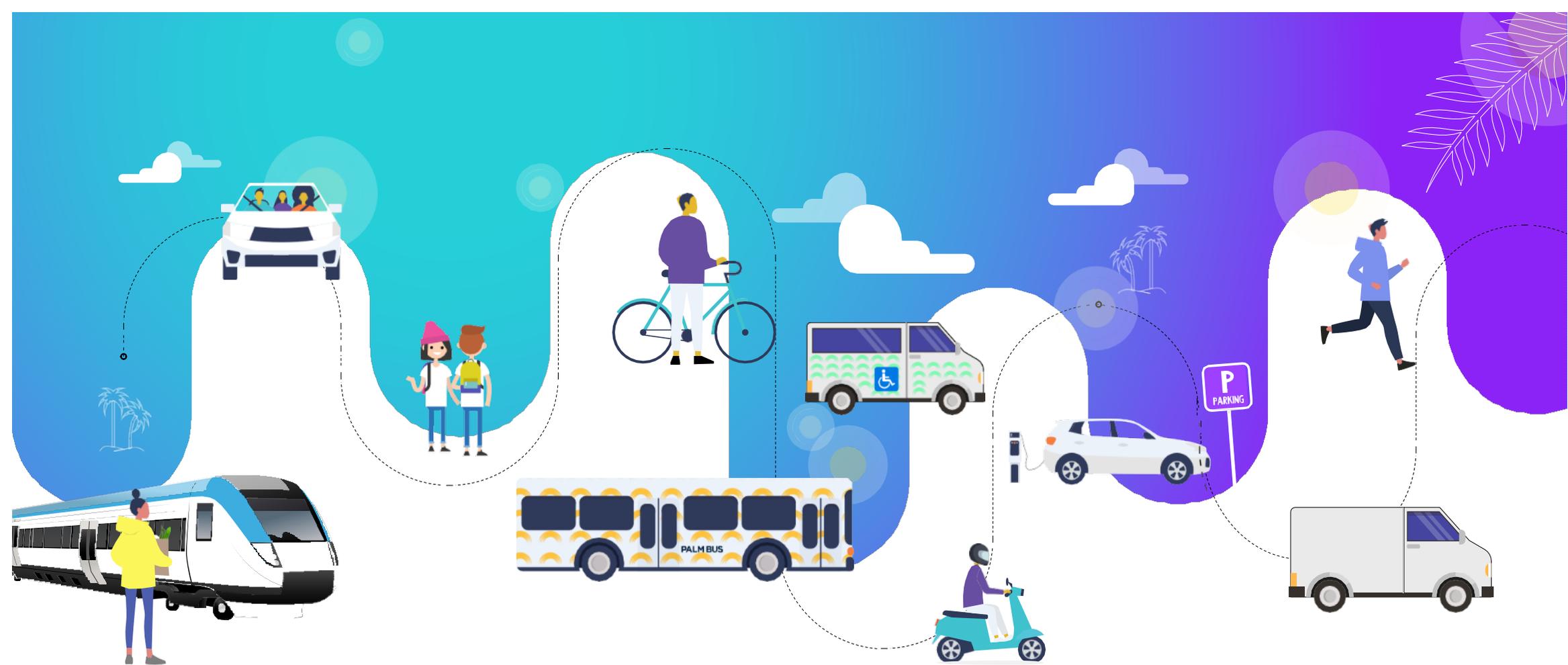
Réaliser des aménagements cyclables en liaison avec la gare

### ► En termes de stationnement

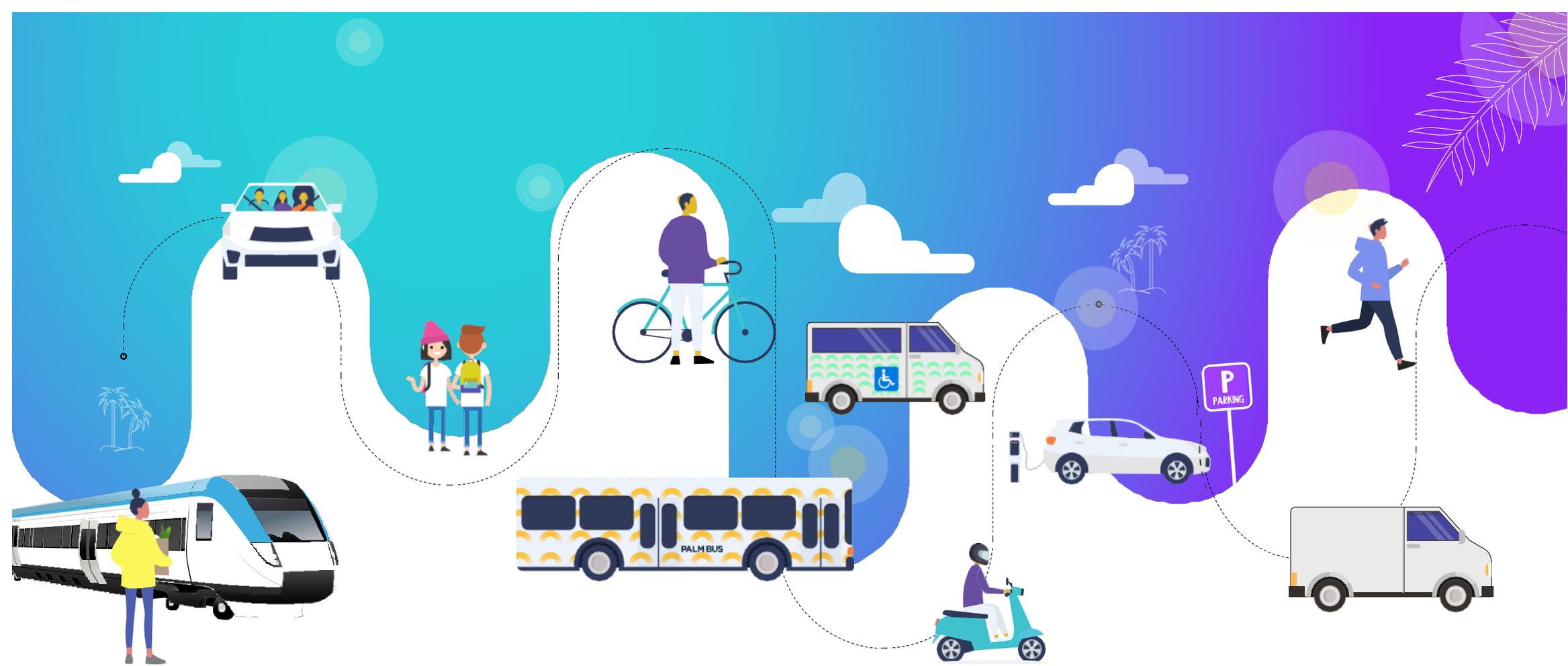
Dimensionner les besoins d'un parking vélos et d'un parc relais

Mettre en oeuvre une politique en faveur des résidents





Questions ?  
Clarifications ?  
Compléments ?



### 3. RAPPEL DES CONTRIBUTIONS DE L'ATELIER N°1

# LES ATOUTS DES MOBILITÉS SUR CANNES

| Contributions   | Votes |
|---|-------|
| • Capitale du sport de plein air : développer les transports en conséquence sur les aménagements cyclables en termes de continuité et de sécurité | 9     |
| • Partie piétonne du centre urbain – rues piétonnes qui rendent agréables les circulations piétonnes  | 7     |
| • Future gare TER / TGV, présence de la gare de Cannes La Bocca   | 4     |
| • Double voie BHNS PALM Express qui dessert le territoire : de Mandelieu à Mougins en passant par Cannes centre                                   | 4     |
| • Desserte de Cannes par une double ligne de train : vers Grasse et ligne littorale   | 3     |
| • Réalisation de l'EUROLIGNE 8 piste cyclable en bord de mer : important d'assurer la continuité cyclable   | 3     |
| • Ligne CityPalm : navette à revaloriser et à rendre plus lisible dans son tracé  | 3     |
| • Présence / projet de parc relais reliés aux lignes Palm Express pour dissuader les automobilistes à pénétrer en centre-ville                    | 3     |
| • Parking vélo sécurisé de la gare : atout à développer / avec des inconvénients sur l'aménagement  | 2     |
| • Nombre de places de stationnement   | 1     |
| • Un territoire quadrillé en transport en commun : du nord sud à l'est ouest  | 1     |
| • Un bon maillage en termes de nombre de lignes de bus  | 1     |
| • Connaît les points sur lesquels on a à travailler : la livraison  | 1     |

# LES FAIBLESSES DES MOBILITÉS SUR CANNES

| Contributions  | Votes |
|--|-------|
| • Du point de vue cycliste, les cyclistes ne se sentent pas en sécurité. Manque d'interconnexion entre les pistes cyclables  | 5     |
| • Pas de cadencement entre les lignes qui utilisent un même tracé (avenue Picaud, avenue Francis Tonner) les bus se suivent et passent tous en même temps et ensuite pendant 10-15 minutes il n'y a plus de bus Ce même problème se répète boulevard Carnot : Manque de vue d'ensemble, c'est primordial pour rendre le réseau incitatif | 4     |
| • Manque de lignes de rabattement dans les collines, idée de mettre en place des navettes autonomes dans les collines pour rabattre vers les axes structurants (secteur du funiculaire)  | 4     |
| • Le lien vers Sophia-Antipolis est déficient pour les travailleurs et les étudiants   | 3     |
| • Manque de piste cyclable autour du nouveau complexe cinématographique et les étudiants qui seront présents   | 3     |
| • Rien de prévu pour les vélos sur le boulevard Carnot qui est pourtant neuf, manque d'anticipation dans la création des pistes cyclables qui peut conduire les cyclistes à ne pas utiliser l'aménagement  | 2     |
| • Peu de respect des règles des aménagements cyclables organisés par le CEREMA   | 2     |
| • Prévoir davantage de bus nocturnes, aujourd'hui seul le Boulevard Carnot est bien desservi. Du côté du quartier République aucune liaison  | 2     |
| • Problème au niveau du train : manque de haltes modales   | 2     |
| • Pas de gratuité du bus pour les Cannois  | 2     |
| • Manque de signalisation pour les cyclistes, difficulté à interpréter le code de la route dans certains quartiers   | 1     |

# LES FAIBLESSES DES MOBILITÉS SUR CANNES

| Contributions   | Votes |
|---|-------|
| • Les bus n'ont pas une réelle priorité   | 1     |
| • La billettique est extrêmement longue : délai de vente des billets est anormalement longue, argent perdu à cause du temps passé à émettre les billets   | 1     |
| • Manque de cohérence et d'harmonisation entre les différents modes de transport : développer des City Scoot pour pallier les difficultés quotidiennes, voitures partagées, trottinettes électriques. | 1     |
| • Faire des stations vélo pour que les personnes puissent louer des vélos   | 1     |
| • Possibilité d'accrocher les vélos au bus pour pouvoir remonter les cyclistes à cause du relief  | 1     |
| • L'application Palm Bus n'est pas satisfaisante, temps très long pour trouver l'itinéraire et l'horaire Palm Bus pourrait renvoyer sur une application qui existe déjà type Moovit                   | 1     |
| • Pas de prise en compte des chiens, aucun caniveau dans les nouveaux aménagements  | 1     |
| • Tarif du bus un peu cher 3 euros l'aller-retour   | 1     |
| • Manque de zones ombragées pour les piétons  | 1     |
| • Absence de parking pour les 2 roues motorisés   | 1     |
| • Manque d'éducation des voitures pour la zone bleue pour permettre aux 2 roues de doubler sur le boulevard Carnot  | 1     |
| • Pas de dispositif d'écrans à la gare routière, l'arrêt Paul Doumer n'a pas d'écrans non plus  |       |
| • Couloir BHNS sur l'avenue Picaud avec une voie dédiée au bus sur l'arrêt Le Méridien, mais le bus même s'il ne s'arrête pas à cet arrêt mais doit marquer l'arrêt au feu                            |       |
| • Certains participants trouvent cette idée positive car les voitures peuvent doubler   |       |
| • Point de vue des piétons : avancée des kiosques de plage qui peuvent provoquer des accidents  |       |

# LES OPPORTUNITÉS POUR LES MOBILITÉS SUR CANNES

| Contributions  | Votes |
|--|-------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>Opportunité du réseau ferroviaire existant / développement du tram – train : liaisons urbaines et inter-urbaines possibles / développement des haltes en milieu urbain</li></ul>   | 7     |
| <ul style="list-style-type: none"><li>Végétalisation de la voie rapide (avec réaménagement de certains tronçons de cet axe très direct) -&gt; apaisement / modes doux + favoriser le développement des TC</li></ul>  | 6     |
| <ul style="list-style-type: none"><li>Il existe des axes routiers sur la commune de Cannes suffisamment larges pour pouvoir être requalifiés avec de la place pour d'autres mobilités (modes doux)</li></ul>   | 6     |
| <ul style="list-style-type: none"><li>Obligation réglementaire faite à toutes les villes de France de généraliser les double sens cyclables (rue pour les vitesses limitées à 30 km/h, sauf exception)</li></ul>   | 4     |
| <ul style="list-style-type: none"><li>Obligation réglementaire lors d'une requalification urbaine de mettre en place des pistes cyclables (en cohérence avec les contraintes et possibilités d'aménagement) – article 228-2 du Code de l'environnement</li></ul> | 4     |
| <ul style="list-style-type: none"><li>Développement de la partie Cannes Ouest qui va entrainer des flux supplémentaires (campus universitaire, cinéma, liaison avec l'A8, ...) avec des opportunités de développement des TC et modes doux sur Cannes</li></ul>  | 3     |
| <ul style="list-style-type: none"><li>Future ligne ferroviaire avec gare TGV à la Bocca vers Nice et Sophia Antipolis</li></ul>  | 2     |
| <ul style="list-style-type: none"><li>Développement des ZFE (zones à faibles émissions) pour limiter les émissions de polluants (avec des difficultés pour certains citoyens ayant des véhicules anciens plus polluants)</li></ul>                               | 2     |

# LES OPPORTUNITÉS POUR LES MOBILITÉS SUR CANNES

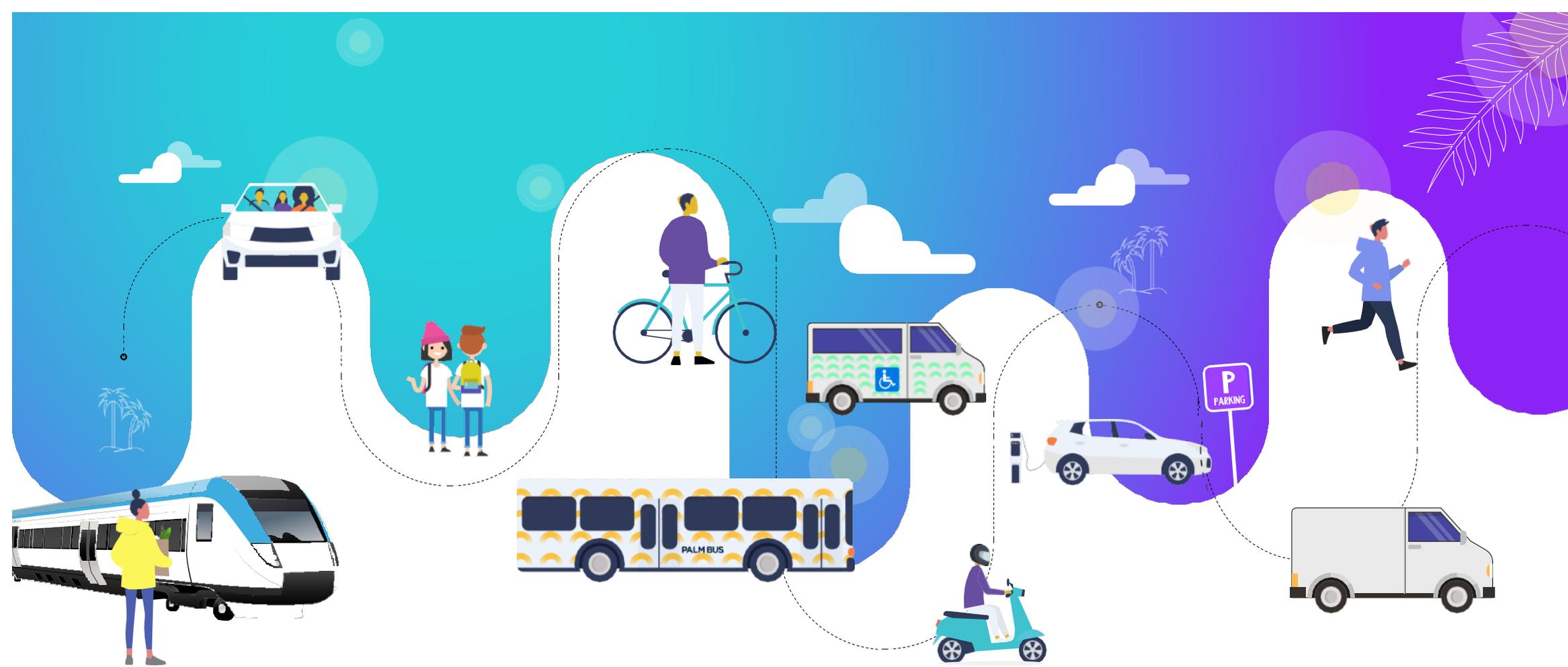
| Contributions  | Votes |
|--|-------|
| • Projets d'aménagement urbain qui sont plus agréables / propices pour les modes pédestres                                   | 2     |
| • Développement d'engins de déplacement personnel (trottinettes, ...)  | 2     |
| • Météo favorable à la pratique de la marche à pied, du vélo ou des modes de déplacement personnel, voiture décapotable, ... | 2     |
| • Contexte actuel de sensibilité santé / environnement qui consiste à favoriser le développement des modes doux              | 1     |
| • Augmentation des coûts des véhicules personnels avec des opportunités pour développer les autres modes : TC, vélo, ...     | 1     |
| • Développement des véhicules électriques, des véhicules à hydrogène (bus)   |       |

# LES MENACES POUR LES MOBILITÉS SUR CANNES

| Contributions  | Votes |
|--|-------|
| • Se déplacer en 2 roues nécessite un stationnement espaces dédiés pas en nombre suffisant   | 5     |
| • Augmentation des piétons / pas éducation / pas séparation piéton vélo -> augmentation du risque de collision piéton vélo   | 4     |
| • Force de l'habitude qui empêche de modifier son comportement   | 4     |
| • L'arrivée de l'Université (Projet Bastide Rouge) va générer d'importants flux de voitures que ce soit vers la A8 ou le centre-ville de Cannes, l'offre de transport doit tenir compte également de la gare TGV à Cannes La Bocca, des étudiants et personnels empruntant les transports en commun pour limiter la saturation aux heures de pointes | 4     |
| • Risques sur routes non équipées de pistes cyclables, nombre accru d'accidents  | 3     |
| • Manque de formation des équipes municipales pour prendre en compte les besoins des cyclistes et des piétons  | 3     |
| • Multiplication du nombre de trains – TGV / ter à la bocca – déplacement de flux depuis Cannes centre vers Cannes la Bocca -> impact voirie   | 2     |
| • La piste cyclable sur la croisette est très bien car les voitures ne roulent plus à vive allure par contre les cyclistes sont très dangereux et ne s'arrêtent pas lorsque nous sommes sur un passage clouté  | 2     |
| • Voies en site propre avec partage de la voirie compliqué   | 2     |

# LES MENACES POUR LES MOBILITÉS SUR CANNES

| Contributions   | Votes |
|---|-------|
| • <b>Manque d'anticipation - Depuis longtemps, tunnel ferroviaire pour réduire les nuisances sonores et visuelles et libérer des emprises – Encore obligé de partager le bord de mer avec une voie ferrée (cf Italie)</b> | 2     |
| • <b>Augmentation du nombre de livraisons en centre-ville : embouteillages sur le dernier km, double file</b>   | 2     |
| • <b>Pb des parkings faits en centre-ville</b>  | 2     |
| • <b>Ne pas bloquer les bus dans les embouteillages</b>   | 2     |
| • <b>Augmentation population – Est-ce qu'un seuil est fixé ? :</b>  | 1     |
| • <b>Menace climatique : pluie</b>  | 1     |
| • <b>Montée des eaux (Boccacabana)- schéma d'évacuation en cas de tsunami- danger lié à la présence de la voie ferrée – mobilité des piétons en cas d'urgence</b>   | 1     |
| • <b>Multiplication des stationnements électriques qui réduit les places pour les autres véhicules</b>  | 1     |
| • <b>Manque de place pour construire des parkings en entrée de ville</b>  | 1     |
| • Manque de caniveaux pour les chiens -> trottoirs  |       |
| • Non accessibilité aux tickets de bus en prenant le bus : touristes catastrophés   |       |
| • Ne pas changer les modes de fonctionnement en amont / ne pas inciter les mentalités à changer pour intégrer les changements (COVID) - alternatives à proposer   |       |
| • Non Information sur les tarifications des parkings publics  |       |



## 4. TRAVAIL EN SOUS-GROUPES

# CHARTRE DE VIE DE GROUPE

- Règle de base

Tout le monde a raison...  
... Partiellement !!!

- Pas de jugement
- Écoute
- Bienveillance
- Travailler de façon respectueuse et conviviale
- 100% de participation pour cet atelier



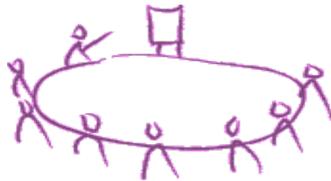
Autres besoins de votre part ?

# ORGANISATION DU TRAVAIL EN SOUS-GROUPES

- Vous allez être invités à travailler en sous-groupe afin de définir les orientations pour améliorer les mobilités sur Cannes

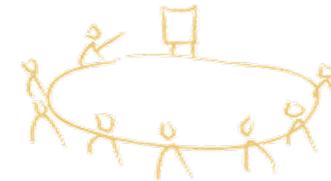
## Groupe n°1

**Chances à saisir**  
Atouts x Opportunités

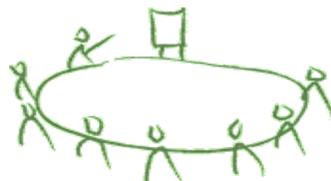


## Groupe n°2

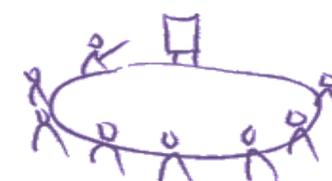
**Défis à relever**  
Faiblesses x Opportunités



**Zones de conflits à négocier**  
Atout x Menaces



**Zones de danger à éviter**  
Faiblesses x Menaces



1<sup>er</sup>  
temps

2<sup>eme</sup>  
temps

# TRAVAIL EN SOUS-GROUPE

- **Chaque sous-groupe travaille sur les deux thématiques de sa table**
  - *Exemple : j'identifie les chances à saisir pour améliorer les déplacements sur Cannes*
- **1 hôte de table (Nicaya / Ingerop) dans chaque sous-groupe pour noter chaque contribution de façon synthétique**



**Durée : 10 + 10 mn**

# TRAVAIL EN SOUS-GROUPE

**Vous allez être invités à rejoindre une salle de conférence  
pour un travail de 12' sur l'une des 4 thématiques**

Quand le message d'invitation apparaîtra, cliquez sur

**« rejoindre la salle de conférence »**

pour être introduit dans l'espace de travail en sous-groupe

→ La transition peut prendre quelques secondes, soyez patient(e) ...

# **Vous êtes bien de retour dans l'espace collectif**

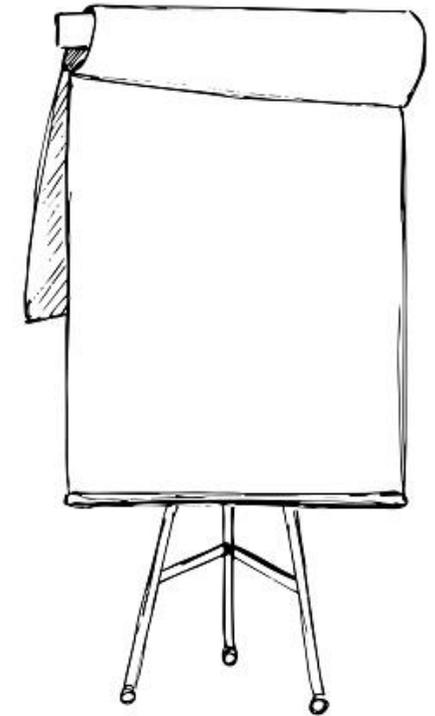
Nous attendons l'ensemble des  
participants  
pour poursuivre la séance...

# PARTAGE DES PRODUCTIONS

- **Présentation des synthèses de chaque groupe par un participant ou le co-animateur**

→ *Questions de clarification*

→ *Enrichissements ?*



**Durée : 20 mn**

# PRIORISATION DES ORIENTATIONS

- **Objectif** : faire émerger les idées autour desquelles les participants convergent
- **Principe** : vote individuel sur les propositions qui vous paraissent les plus pertinentes
- **Un lien va s'afficher dans la conversation chat qui vous permettra d'accéder à un questionnaire**
- **Sur ce questionnaire, vous sélectionnerez les 6 orientations qui vous paraissent prioritaires**

# PRIORISATION DES ORIENTATIONS

- Pour que votre vote soit pris en compte, il est impératif de sélectionner **exactement 6 propositions**
- La validation de vos réponses se fera après avoir cliqué sur le bouton « Terminé » en bas de page
- Un message de confirmation vous indiquera que vos réponses ont bien été prises en compte
- Si vous ne voyez pas le message de confirmation et que vous revenez au début du questionnaire, c'est que vous n'avez pas sélectionné **exactement 6 propositions**. Vérifiez alors vos réponses et réessayez de valider le questionnaire

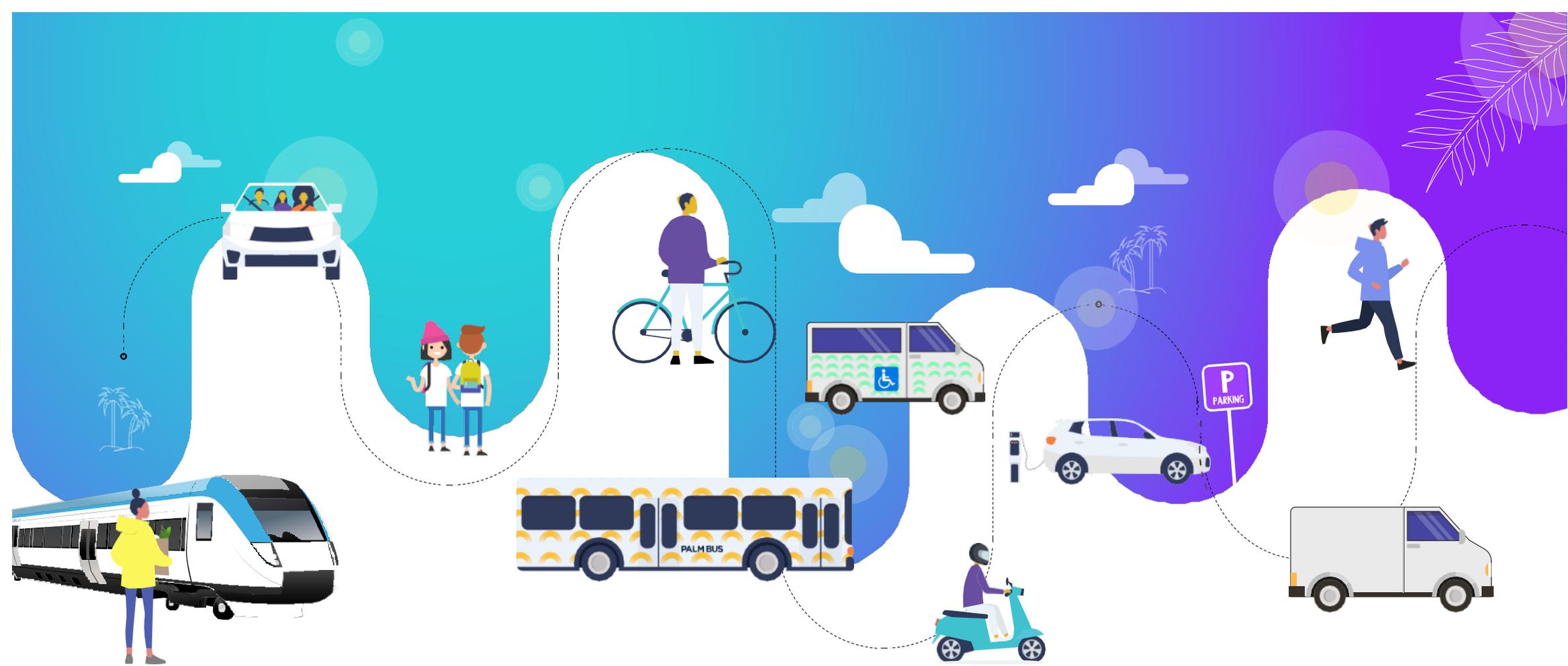
# PRIORISATION DES ORIENTATIONS

**Le lien s'affiche dans la conversation chat**

**Vous pouvez cliquer dessus pour voter**



**Durée : 5 mn**

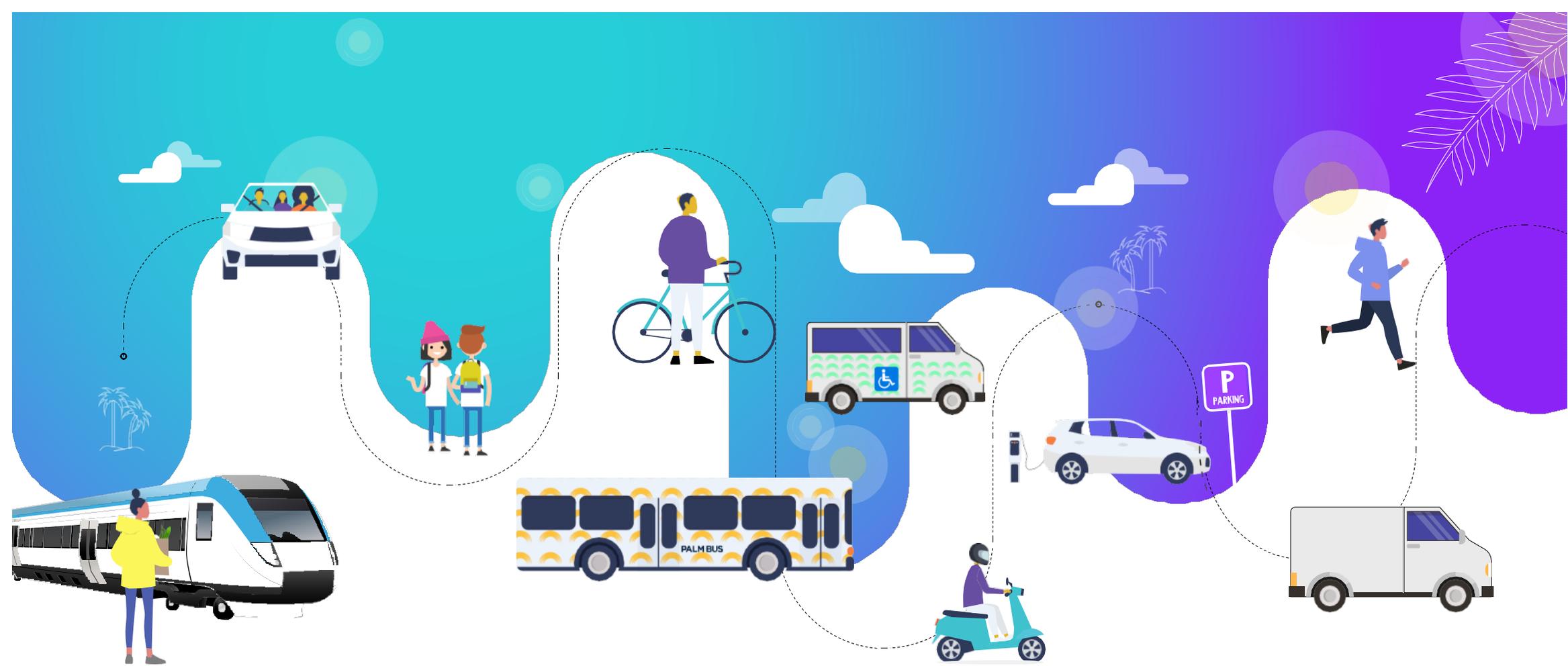


## 5. LES SUITES

# LES SUITES

| Dates                    | Étapes  |
|--------------------------|---|
| <b>Semaine prochaine</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Envoi de la synthèse des contributions d'atelier aux participants</li></ul>                       |
| <b>9 mars 2021</b>       | <ul style="list-style-type: none"><li>• Atelier N°3 : propositions d'actions pour un projet communal /intercommunal de mobilité</li></ul> |
| <b>Courant 2021</b>      | <ul style="list-style-type: none"><li>• Réunion publique de partage du Plan de Mobilité</li></ul>   |





MERCI POUR VOTRE ATTENTION