

PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

Cannes

Atelier N°2 – Orientations pour améliorer les déplacements

Note de Synthèse

19 janvier 2021



CANNES
PAYS DE
LÉRINS

SOMMAIRE

1	DISPOSITIF DE CO-CONSTRUCTION DU PLAN DE MOBILITES.....	3
2	DEROULEMENT DE L'ATELIER 2 : ORIENTATIONS POUR AMELIORER LES DEPLACEMENTS.	4
3	SYNTHESE DES ECHANGES EN PLENIERE	4
4	SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS EN SOUS-GROUPES.....	5
4.1	CHANCES A SAISIR POUR AMELIORER LES MOBILITES SUR CANNES	6
4.2	DEFIS A RELEVER POUR AMELIORER LES MOBILITES SUR CANNES.....	6
4.3	ZONES DE CONFLITS A NEGOCIER POUR AMELIORER LES MOBILITES SUR CANNES.....	6
4.4	ZONES DE DANGER A EVITER POUR AMELIORER LES MOBILITES SUR CANNES.....	7
5	LES SUITES DE L'ATELIER.....	7
6	LE MOT DE LA FIN	7
7	ANNEXES.....	8
7.1	ANNEXE 1 : CONTRIBUTIONS EN SOUS-GROUPES ET PRIORISATION.....	8
7.1.1	<i>Chances à saisir</i>	8
7.1.2	<i>Défis à relever</i>	9
7.1.3	<i>Zones de conflits à négocier</i>	10
7.1.4	<i>Zones de danger à éviter</i>	11
7.2	ANNEXE 2 : LISTE DES PARTICIPANTS	12

1 Dispositif de co-construction du Plan de Mobilités

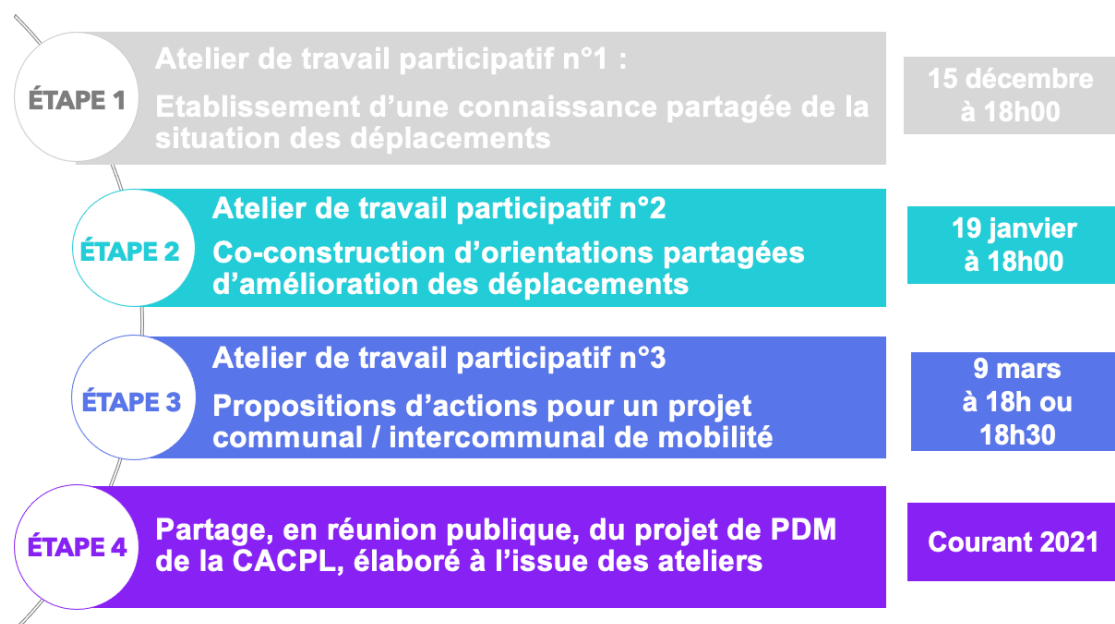
L'Agglomération Cannes Lérins, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, a engagé l'élaboration de son Plan de Mobilité qui définit la politique globale du territoire en matière de transports et de déplacements pour les 10 prochaines années.

L'Agglomération Cannes Lérins a souhaité que ce Plan de Mobilité (PDM) fasse l'objet d'une véritable démarche partenariale qui associe les habitants, entreprises et associations des 5 communes pour construire un projet cohérent, au service du territoire.

Cette démarche de co-construction a vocation à définir, au sein de chaque commune, des plans communaux de mobilité, à conjuguer ces plans entre eux pour aboutir à un PDM de la CACPL cohérent, efficace et qui fasse sens pour le territoire.

Elle se décline en 4 étapes : 3 ateliers participatifs organisés dans chaque commune, suivis d'une réunion publique à l'échelle du territoire.

Sur Cannes, le dispositif est le suivant :



2 Déroulement de l'atelier N°2 : Orientations pour améliorer les déplacements

Le deuxième atelier cannois s'est déroulé le 19 décembre 2020, de 18h à 20h, en distanciel.

11 personnes (hors équipe CACPL et Nicaya Conseil) ont participé à cet atelier dont l'objectif était de partager l'état des lieux de la situation des déplacements réalisés au cours du 1^{er} atelier et d'établir des propositions collectives pour améliorer ces déplacements.

Après la présentation des intervenants et le rappel des consignes de réunion à distance, l'atelier s'est déroulé en 5 temps :

- Présentation des objectifs de l'atelier N°2 par Laurence Gontard, du cabinet Nicaya Conseil
- Partage de données réglementaire et d'un benchmark prospectif sur la ville de Cannes par Nathalie Perigault, du cabinet INGEROP, en charge de l'élaboration du Plan de Mobilité pour l'Agglomération Cannes Lérins.
- Partage des contributions du 1^{er} atelier
- Travail en sous-groupes pour définir les orientations pour améliorer les mobilités sur Cannes (identification puis hiérarchisation des chances à saisir, défis à relever, zones de conflits à négocier, zones de danger à éviter)
- Suites de l'atelier et mot de la fin.

3 Synthèse des échanges en plénière

Les participants ont posé des questions sur :

- La manière dont sont prises en compte les recommandations ou demandes du public dans l'élaboration du plan de mobilité et son processus décisionnel
 - Nicaya Conseil a indiqué qu'à l'issue des ateliers, une synthèse globale serait établie permettant de prendre en compte dans l'élaboration du plan de mobilité les propositions issues de la concertation.
- Les aménagements spécifiques pour favoriser les mobilités en scooter ou en moto
 - INGEROP a indiqué que de nombreux stationnements existaient sur la ville de Cannes pour permettre aux habitants de circuler en scooter ou à moto.

- L'existence d'un ratio de mètres d'aménagements cyclables par habitant à partir duquel on constate une réelle augmentation de la pratique du vélo et la valeur de ce taux sur Cannes.
 - INGEROP a indiqué que pour les linéaires vélo, la valeur de 0,5 m par habitant permettait d'augmenter le report modal et que ce taux s'élevait sur l'agglomération à 0,25 m par habitant.
- L'appel d'offre sur les stations vélos
 - Frédéric Marandon, chargé de la mobilité pour la CACPL, a indiqué que l'Agglomération et la Ville de Cannes s'intéressent à la question des vélos en libre-service.
 - Des services de location de VAE 1 à 3 mois ainsi que de box de vélos sur inscription préalable sont actuellement proposés (« Palm Vélo »).
- La comparaison avec d'autres villes sur la location de vélos, le nombre de vélos loués par la CACPL et la possibilité de disposer de vélos pliables, transportables dans les bus
 - Frédéric Marandon a indiqué qu'un benchmark avait effectivement été réalisé mais que le confinement rendait les chiffres peu probants. En effet, les déplacements ayant baissé de 40% pendant cette période, il est complexe de connaître les chiffres réels.
 - Frédéric Marandon a précisé qu'un travail était en cours avec certaines entreprises pour s'adresser aux salariés et favoriser l'usage du vélo et la location de vélos.

4 Synthèse des contributions en sous-groupes

Après la séquence de présentation en plénière, les participants ont été invités à travailler en sous-groupes pour formuler leurs contributions sur :

- Les **chances à saisir** pour améliorer les mobilités sur Cannes
- Les **défis à relever** pour améliorer les mobilités sur Cannes
- Les **zones de conflits à négocier** pour améliorer les mobilités sur Cannes
- Les **zones de menaces à éviter** pour améliorer les mobilités sur Cannes

L'ensemble des contributions des sous-groupes a ensuite été partagé et enrichi en plénière.

Puis les participants ont été invités à indiquer les 6 contributions leur paraissant prioritaires.

Le détail des contributions priorisées par les participants à l'issue de l'atelier est proposé en annexe à la présente note de synthèse.

4.1 Chances à saisir pour améliorer les mobilités sur Cannes

Les principales chances à saisir identifiées par les participants ont porté sur :

- L'augmentation des fréquences des transports collectifs qui permet d'en accroître la fréquentation ;
- Le développement des modes actifs, depuis la croisette vers l'intérieur de la ville, en phase avec le projet « Cannes, capitale du sport en plein air » ;
- La desserte des quartiers aujourd'hui moins bien desservis et du centre-ville piéton, avec de petites navettes fréquentes
- Le développement de solutions de report modal sur le dernier kilomètre, depuis les différentes gares.

4.2 Défis à relever pour améliorer les mobilités sur Cannes

Les principaux défis à relever identifiés par les participants sont les suivants :

- Permettre le développement du vélo en autorisant la circulation sur les voies de bus, en mettant en œuvre le double sens cyclable, avec priorité aux vélos, en sécurisant les itinéraires et en améliorant la signalétique ;
- S'entendre avec les collectivités voisines pour faciliter l'harmonisation des réseaux de transports en communs, notamment pour la desserte de Sophia-Antipolis.

4.3 Zones de conflits à négocier pour améliorer les mobilités sur Cannes

Les participants ont identifié comme principales zones de conflits à négocier pour améliorer les mobilités sur le territoire :

- L'éducation aux règles du « vivre-ensemble » permettrait de sécuriser les déplacements de chacun ;
- Les transports en commun sont nécessaires pour accompagner la réalisation de la future gare TGV
- Le contrôle renforcé du respect des règles de priorité permettrait d'éviter que les bus ne soient bloqués dans le trafic
- L'adaptation des tarifs, horaires et fréquences de bus aux heures de pointe serait de nature à en augmenter l'attractivité

- La réduction du nombre de voitures améliorerait la qualité de l'air et diminuerait les risques d'exposition.

4.4 Zones de danger à éviter pour améliorer les mobilités sur Cannes

Les participants ont identifié comme principales zones de danger à éviter pour améliorer les mobilités sur Cannes :

- L'absence de parkings-relais connectés au centre-ville par des transports en commun ou des 2 roues
- Le manque de voies en site propre pour les bus et vélos
- Le manque de stationnements et de visibilité pour les 2 roues au niveau des intersections
- La non-optimisation de l'occupation des parkings en ouvrages du centre-ville grâce à des panneaux d'affichages indiquant les places restantes.

5 Les suites de l'atelier

- La présente synthèse est adressée aux participants fin janvier 2021.
- L'atelier n°2 se déroulera le mardi 9 mars, soit à 18h30 en mairie de Cannes si les conditions sanitaires le permettent, soit à 18h à distance dans le cas contraire.
- Les participants seront informés des modalités de déroulement de l'atelier la semaine précédente.
- L'objectif de cet atelier sera de proposer, sur la base des orientations partagées construites lors de l'atelier n°2, des propositions d'actions pour un projet communal et intercommunal de mobilité.

6 Le mot de la fin

Au terme de l'atelier, Nicaya Conseil a demandé aux participants un mot d'appréciation sur l'atelier. Les contributions des participants ont été les suivantes :

- | | | |
|------------------------------|-----------------------|---------------|
| • Très intéressant X3 | • Manque | • Dynamique |
| • Regret des 15 mn de retard | • d'anticipation | • Échanges |
| | • Complémentaire | • respectueux |
| | • Challenge à relever | |

7 Annexes

7.1 Annexe 1 : contributions en sous-groupes et priorisation

Les contributions des sous-groupes de travail ont été consignées en séance. Elles sont retranscrites littéralement ci-dessous pour chacun des 4 critères abordés. Le résultat de la priorisation des contributions par les participants est proposé dans la colonne de droite (nombre de suffrages recueillis).

7.1.1 Chances à saisir

L'augmentation des fréquences des lignes de transport collectif a un effet d'entraînement sur l'usage, travailler sur l'augmentation des fréquences sur d'autres secteurs que L1 / PalmBus	5
Développer les transports « actifs » en conséquence pour développer la Capitale Sport en Plein Air	3
Faire évoluer le réseau de bus pour les quartiers moins desservis avec des navettes plus petites mais plus nombreuses.	3
Accompagner la piétonisation du centre-ville de navettes / offre de transport permettant aux personnes « chargées » de se déplacer.	3
Poursuivre le développement des vélos sur la Croisette / bord de mer vers la desserte des quartiers	2
Saisir la chance d'avoir plusieurs gares pour développer l'accessibilité du territoire et le report modal sur le dernier kilomètre.	2
Profiter de la présence de différentes gares pour sécuriser les stationnements vélos sur chacune	1
La réalisation de l'EV8 permettra de participer à la requalification urbaine du secteur bocca cabana	1
Réfléchir à la connexion en transport en commun vers la station de sport d'hiver la plus proche	1
Fort développement de la partie piétonne du centre-ville permettant d'améliorer la sécurité incendies et accidents	

7.1.2 Défis à relever

Autoriser la circulation des vélos sur les voies bus du Boulevard Carnot ou de trouver des chemins parallèles initialement prévue à l'origine	6
Mettre en œuvre le double sens cyclable et faire les aménagements en conséquence si besoin	5
Amplifier l'entente entre les collectivités pour favoriser la circulation en transports communs notamment pour la desserte de Sophia-Antipolis	4
Piste cyclable qui part de l'Esplanade du golfe de Cannes-Mandelieu qui relie la Gare de la Bocca jusqu'au Lycée international dangereuse pour les cyclistes notamment dans le sens est-ouest, nécessité d'identifier cet axe comme étant un itinéraire cyclable de déviation sécurisé	2
A l'entrée de la rue des Serbes se pose une problématique de circulation : proposition de mettre en place un dispositif de signalisation R8 avec un libellé « Arrêt absolu immédiat », installation d'un panneau de ce type rue des Etats-Unis ce qui équivaut à un passage à niveau, cet aménagement est très présent dans les zones de tramway	1
Obligation réglementaire auprès des différentes collectivités pour mettre en place les doubles sens	1
Installation d'un cédez le passage pour les personnes qui viennent dans le sens est-ouest sur la Croisette	
Pour prévenir les risques d'accidents sur la voie nord de la promenade de Pantiero, de nombreuses voitures qui empruntent le linéaire de ce bus et tournent à droite pour prendre la rue Louis Blanc ce qui engendre des conflits. Idée d'installer une signalisation en orange clignotant	
Acheter des terrains pour créer une voie Cannes / Le Cannet sans empiéter sur le boulevard Carnot	

7.1.3 Zones de conflits à négocier

Rappeler les principes du vivre ensemble pour l'ensemble des usagers sur la route	2
Développer des accès en TC à la future gare TGV	2
Mieux faire respecter les priorités des transports en commun (blocages à proximité de la gare)	2
Réduire les voitures sur les axes très fréquentés, pour améliorer la qualité de l'air et réduire le nombre de personnes exposées	2
Revoir les tarifications du bus vers l'aéroport	2
Adapter les horaires et la fréquence des bus aux heures de pointe surtout dans les lieux très fréquentés (future université Bastide Rouge, sortie des voyageurs des gares, sortie des écoles/travail)	1
Anticiper les aménagements du réseau routier dans le secteur de Bastide Rouge et pour accéder à l'autoroute	1
Développer les parkings relais aux abords de la ville pour laisser nos voitures et prendre une navette pour rejoindre le centre	1
Prévoir de nouveaux systèmes de livraison en centre-ville (vélo cargos)	1
Revoir les horaires de ramassage des cartons des boutiques pour qu'ils ne coïncident avec l'ouverture des magasins	1
Développer les TC avec des voies bus respectées	1
En plus de la signalétique de séparation des voies, prévoir des aménagements ou autres dispositifs qui permettent de bien identifier les différentes zones (trottoirs / pistes cyclables)	
Mettre en place une signalisation pour que les cyclistes respectent les passages piétons	
Sécuriser les déplacements cyclistes (potelets sur bord des trottoirs – bvd du Rivage)	
Remettre à niveau les panneaux d'affichage	

7.1.4 Zones de danger à éviter

Créer des parkings en dehors du centre-ville de Cannes et augmenter les rotations de transport type bus ou autre transport (2 roues...) vers le centre-ville	4
Proposer des voies partagées bus et vélos en limitant la vitesse (20 à 30 km/h) afin d'enlever les bus des voiries qui peuvent être congestionnées	2
Déplacer la fourrière intercommunale vers le parking de la Canardière afin d'obliger les automobilistes à emprunter la ligne A pour venir rechercher leur véhicule	1
Installer et augmenter les stationnements deux roues au niveau des intersections en remplacement de stationnement voitures et permettre une meilleure visibilité à ces intersections	1
Optimiser l'occupation des parkings en ouvrage existant de centre-ville en proposant des panneaux d'affichage à des points clés indiquant le nombre de places restants et la distance restante pour y accéder. Ex : Parking de la Ferrage, parking Suquet Fort Ville	1
Apporter une attention particulière sur la zone de danger liée à l'acceptation de la transition soit proposée soit imposée	1

7.2 Annexe 2 : liste des participants

- Benjamin CHANEL
- Nour BRADAI
- Nicolas CONSTANTIN
- Catherine COUREL
- Patrick FLAMENT
- Bernard HEUSE
- Martine JAMET
- Jean-Paul LESCAT
- Jean-Pierre LORGNET
- Anne MAZARE
- Régine DUGASC
- Francis TILMON
- Yves PIETRZAK
- Catherine COUREL
- Anne MAZARE

Pour la Ville de Cannes / Agglomération Cannes Lérins :

- Fanny BRUTUILLE
- Frédéric MARANDON

Pour Nicaya Conseil :

- Laurence GONTARD
- Jordan FLEURUS
- Pauline SABOURAUD
- Blandine PERICHON

Pour INGEROP :

- Lauriane BEAUVISAGE
- Nathalie PERIGAULT