

Plan de Déplacements Urbains

Cannes

Le Cannet

Mandelieu-La Napoule

*ensemble agissons
pour que notre ville respire*



version décembre 2006



[si t p]

syndicat intercommunal des transports publics
de Cannes - Le Cannet - Mandelieu-La Napoule



[EDITO]

Nous sommes tous concernés. Le temps n'est plus à l'insouciance. La terre est notre berceau. Nous avons un devoir envers elle : celui de la protéger et de ne plus mettre en péril son fragile équilibre. Il devient urgent, vis-à-vis des générations futures, d'adopter une conduite responsable. Et cela commence par notre environnement quotidien. Nos villes sont aujourd'hui à l'asphyxie. Pollution atmosphérique, nuisances sonores, engorgement des axes de communication... Le constat n'est pas brillant. Nous devons prendre les mesures qui s'imposent afin de réduire les nuisances inhérentes à l'envahissement des espaces urbains par l'automobile. Nous devons également conduire des politiques volontaristes de la ville qui favorisent la mobilité des biens et des personnes, préservent le dynamisme économique des villes et respectent un environnement urbain de qualité. Ces politiques volontaristes passent par un meilleur partage de l'espace public en faveur des modes alternatifs à la voiture. Il s'agit de maîtriser la circulation automobile, de développer les transports collectifs ainsi que les modes doux, tels que la marche à pieds et le vélo. Le Plan de Déplacements Urbains du SITP propose un projet d'agglomération pour une ville qui respire. C'est la somme de nos volontés, individuelles et collectives, qui doit nous orienter vers une nouvelle organisation des déplacements sur Cannes, Le Cannet et Mandelieu-La Napoule.

Jean François Tonner
Président du SITP

Objectifs du Plan de Déplacements Urbains

Stratégies

Le Plan de Déplacements Urbains

Cannes - Le Cannet - Mandelieu-La Napoule

Maîtrise volontariste des déplacements automobiles et du stationnement

Accessibilité et qualité d'une ville à vivre

Développement des transports collectifs

Intermodalité

Les modes doux

Les transports de marchandises et des livraisons

Les liaisons maritimes

Organisation générale des réseaux

Calendrier

Les Plans de Déplacements de Secteur

Cannes-Centre

Cannes-La Bocca

Le Cannet-Centre

Rocheville-Centre

Mandelieu-Centre

page [1>2]

page [3>4]

page [5]

page [6>8]

page [9]

page [10>11]

page [12>15]

page [16>17]

page [18>20]

page [21]

page [22>23]

page [24]

page [25>27]

page [28>29]

page [30>31]

page [32>33]

page [34>35]

Le [s i t p]

M. Jean-François Tonner, Président, Adjoint au Député-Maire de Cannes

M. Michel Garguilo, Vice-Président, Adjoint au Député-Maire du Cannet

M^{me} Monique Robory-Devaye, Vice-Présidente, Adjointe au Maire de Mandelieu-La Napoule

M. David Lisnard, Délégué, Adjoint au Député-Maire de Cannes

M^{me} Michèle Tabarot, Déléguée, Député-Maire du Cannet

M. Henri Leroy, Délégué, Maire de Mandelieu-La Napoule

Conception-Réalisation
Paul Séassal
Consultants

Crédits photos :
Digital Vision
JC-Fauvel
PhotoDisc
Photo Alto



Objectifs du PDU

Les objectifs du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération de Cannes, Le Cannet et Mandelieu-La Napoule portent sur une régulation des flux motorisés, une extension de la trame piétonne accessible sur les espaces centraux, un développement des transports collectifs, pour tendre d'une manière générale vers une meilleure qualité de vie et une meilleure qualité de ville. Ces objectifs se déclinent en 6 objectifs thématiques.

Objectifs du Plan de Déplacements Urbains

► Répartir les trafics

Il s'agit de réduire la circulation dans les centres-ville, tout en régulant et en gérant les accès de l'agglomération de Cannes, Le Cannet et Mandelieu-La Napoule.

Pour les véhicules particuliers, il s'agit de répartir au mieux la circulation nord/sud sur les boulevards du Riou et Jacques Monod. Quant aux poids lourds, l'accent est essentiellement porté sur l'organisation de la desserte du Palais des Festivals et la conception d'itinéraires adaptés sur Cannes et Mandelieu-Centre.

► Optimiser le stationnement

Le stationnement représentant un enjeu majeur, il devient urgent d'optimiser le rendement de l'offre de stationnement sur la voirie ; notamment pour Cannes, par la maîtrise des conditions d'utilisation du stationnement payant en favorisant la rotation et en augmentant la rentabilité de l'occupation de ces emplacements.

De même, les mesures réglementaires sont renforcées en dissuadant les infractions au stationnement sur les passages piétons, les arrêts de bus, les itinéraires des transports en commun, avec une vigilance accrue des services de Police et de la fourrière.

► Favoriser les modes doux

L'utilisation des 2 roues non motorisés doit se développer dans l'ensemble du bassin cannois. Ainsi, il s'agit de doubler les déplacements à bicyclette, par le biais de mesures destinées à promouvoir son utilisation.

Est également prioritaire l'amélioration des accès et cheminements piétons dans les centres-ville qui bénéficient d'aménagements de voirie et d'équipements de mobilier urbain, notamment dans les zones commerçantes. Le cheminement piétonnier aux abords des zones commerçantes et du Palais des Festivals est soumis à une attention particulière pour garantir le confort, la sécurité des piétons et contrôler l'emprise des commerces sur les espaces et voies publiques. De plus, une signalétique adaptée et la création d'aménagements spécifiques (détecteurs de vitesse, créations de zone 30, etc.) assurent la protection des piétons aux abords des carrefours dangereux.

► Créer des pôles multimodaux d'échanges

Il s'agit de favoriser l'intermodalité, d'inciter les automobilistes à utiliser les différents modes de transports urbains pour se rendre dans les centres-ville. Créer les conditions qui permettent l'utilisation des différents modes de déplacements alternatifs à la

voiture (marche à pieds, vélo, bus, car, train, bateau, ...). Ainsi, des parcs d'échanges et de stationnement seront conçus en périphérie de l'agglomération, en gares SNCF de La Napoule et de La Bocca, le long des axes principaux de transport en commun, notamment en amont du Cannet au niveau de l'échangeur de Mougins, et dans le secteur de La Bocca. Il est également prévu la création de deux pôles multimodaux d'échanges à Cannes-Centre et à La Bocca-Centre.

► Développer les transports collectifs

Ici, l'objectif est de doubler, sur les 5 années à venir, la fréquentation des clients du réseau urbain, en passant de 8 millions de passagers par an à 15 millions, avec, notamment, la réalisation d'un réseau de Transport en Commun en Site Propre (TCSP), c'est à dire la réservation de voies urbaines à la circulation des transports collectifs (ex. : couloirs de bus, bus guidé, tramways, ...)

C'est aussi donner une réelle priorité aux transports collectifs sur le boulevard Carnot, au regard de l'importance des trajets entre Le Cannet-Centre, Cannes-Centre et Rocheville-Centre, avec une fréquence proche de celle du métro en heure de pointe.

Les points durs doivent être traités par la répression du stationnement gênant qui, comme chacun sait, contrarie fortement vitesse et ponctualité des transports collectifs. De plus, le partage des voies, conjugué à l'optimisation des trajets, doit faciliter les conditions de circulation des bus.

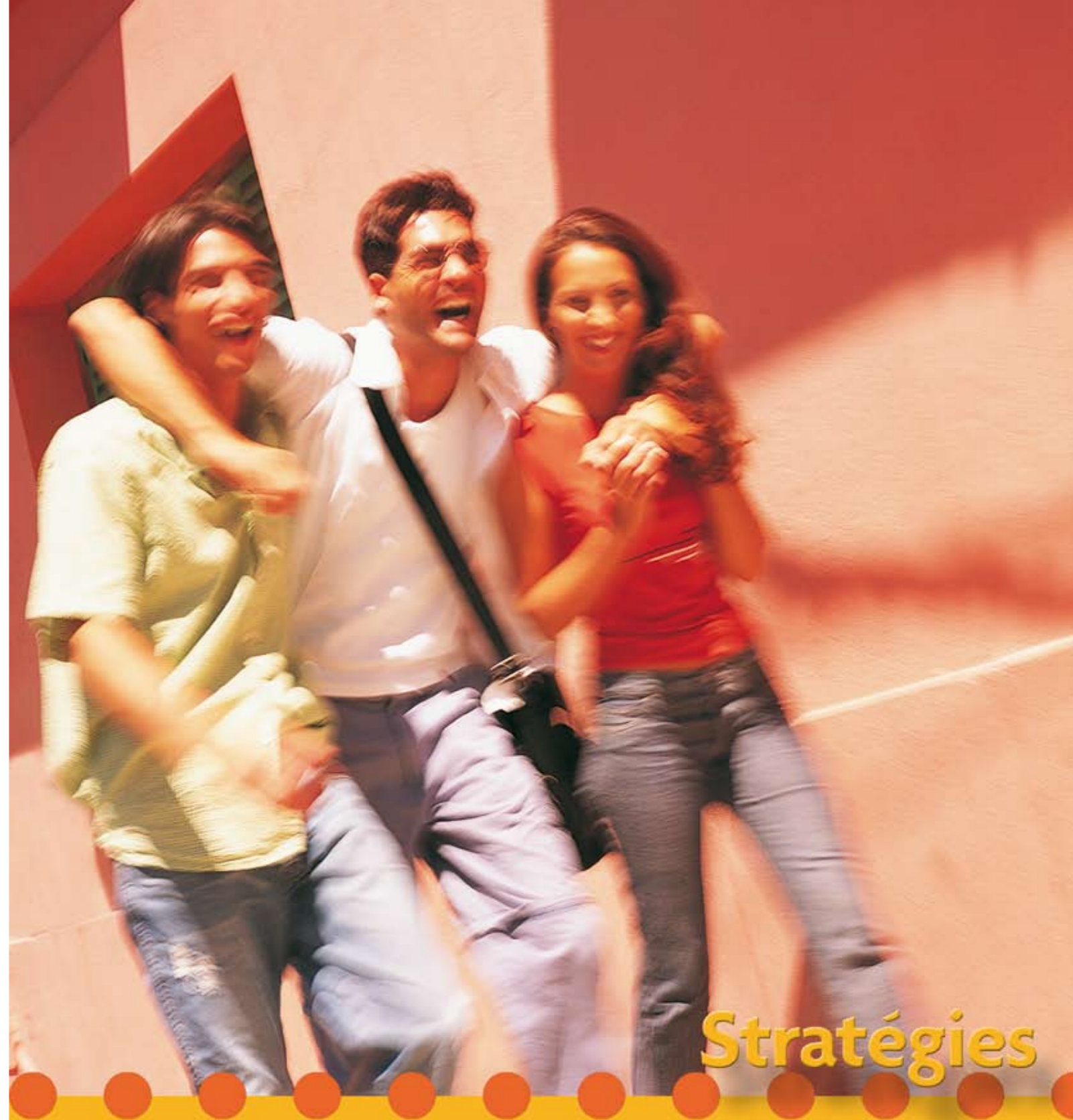
Il s'agit également d'augmenter l'offre du service «Handibus» pour les personnes à mobilité réduite ou handicapées, de développer le transport à la demande pour les quartiers non desservis par les lignes régulières de transports collectifs.

► Préserver l'environnement

Un suivi attentif des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique est mis en place.

Transport en Commun en Site Propre (TCSP) : transport collectif circulant sur une voie réservée (ex. : couloir de bus, tramway, métro...)

zone 30 : zone de limitation de vitesse à 30 Km/h faisant l'objet d'aménagements spécifiques.



En vue d'atteindre les objectifs du PDU, des stratégies volontaristes s'imposent afin de développer de façon optimale les transports collectifs sur des voies spécifiques. Intégrant une politique d'organisation globale de la mobilité, ce projet permet de rééquilibrer les différents modes de déplacement à l'échelle de l'agglomération de Cannes, Le Cannet, Mandelieu-La Napoule et répond, en profondeur, aux objectifs de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) et de la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU).

- La mise en œuvre d'un réseau de transports collectifs sur des voies réservées, délimitées par des couloirs infranchissables, et ce afin de répondre, dans la durée, à la demande croissante des usagers.
 - Pour ce faire, il est impératif de maîtriser les déplacements automobiles dans le périmètre de l'agglomération, ainsi que le stationnement dans les centre-villes.
 - Une lutte farouche est également engagée contre l'insécurité routière, notamment celle des deux-roues et des piétons.
 - C'est aussi la promotion de l'utilisation des modes doux (deux-roues non motorisés et piétons) par des mesures incitatives.
 - Enfin, la réalisation du Plan de Déplacements Urbains passe par la refonte du territoire le long des axes de transports collectifs, déjà existants et/ou souhaitables, c'est-à-dire par la maîtrise de l'urbanisation et de la localisation des activités et de l'habitat.
- Toutes ces stratégies s'articulent judicieusement entre elles en termes d'actions, de moyens et de délais de réalisation.
- De plus, chaque stratégie évoquée plus haut fera l'objet de campagnes d'information et de sensibilisation.
- L'ensemble de ces stratégies, principales et complémentaires, est traduit et décrit de façon thématique et détaillée au travers des « **Plans de Déplacements de Secteur** » - les PDS - présentés ci-après.



◀ *Aujourd'hui, sur un trajet de 5 kilomètres, un vélo est plus rapide qu'une voiture.*



Le Plan de Déplacements Urbains

L'espace urbain est un domaine d'enjeux qu'il convient de gérer de manière harmonieuse et intelligente, afin que ses habitants, ses acteurs, mais également ses utilisateurs, puissent y vivre et y travailler dans les meilleures conditions possibles. La situation actuelle de quasi-congestion des espaces centraux, liée aux énormes difficultés d'accès dans les centres urbains, nécessite la mise en œuvre d'aménagements, d'équipements et de systèmes visant à un meilleur partage de la voirie.

Le Plan de Déplacements Urbains

Cannes - Le Cannet - Mandelieu-La Napoule

Maîtrise volontariste des déplacements automobiles et du stationnement

La maîtrise de la circulation et du stationnement des véhicules automobiles passe par différentes mesures, non seulement à travers la réorganisation de la circulation et des accès mais aussi par l'application d'une politique spécifique, renforcée et mieux adaptée, concernant les conditions de stationnement.

Mieux répartir les trafics de l'A8

L'autoroute A8 joue un rôle primordial quant aux échanges de l'agglomération avec l'extérieur, particulièrement avec les villes d'Antibes et Nice à l'est.

Les accès aux trois échangeurs, Mandelieu-Centre, Cannes-La Bocca, Le Cannet-Mougins, connaissent, à des degrés divers, des périodes régulières de saturation.

SRU :
Solidarité,
Renouvellement
Urbain

En compatibilité avec la loi sur l'Air du 30 décembre 1996 et la loi SRU du 13 décembre 2000, le Plan de Déplacements Urbains projette une nouvelle hiérarchisation du réseau et la requalification de la voirie urbaine, ce qui nécessitent des aménagements spécifiques sur les trois échangeurs autoroutiers.

♦ L'échangeur de Mandelieu-Centre

Cet échangeur a ses accès au cœur de la ville. La circulation, très dense sur ce petit périmètre, génère évidemment des nuisances sur le plan de la sécurité, la pollution, ou encore le bruit, incompatibles avec le réaménagement urbain préconisé au bénéfice des transports en commun et des modes doux.

Il est donc prévu de transférer cet échangeur au lieu-dit Barbossi, à l'ouest de la commune (mesure inscrite dans le schéma directeur de l'agglomération de Grasse-Cannes-Antibes). Cela permettra, à la fois, de délester le centre-ville d'un trafic de transit qui n'a désormais plus sa place, et d'assurer la desserte des quartiers ouest de Mandelieu qui présentent le plus fort potentiel de développement de la commune.

♦ L'échangeur de Cannes-La Bocca

Cet échangeur dessert la plupart des zones d'activités et commerciales actuelles de Cannes et Mandelieu. Il sera raccordé à court terme à la liaison intercommunale de La Siagne.

Ses accès sud avec les secteurs urbanisés se font aujourd'hui par les ronds-points des Crottes et des Tourrades, ce dernier, comme chacun sait, fonctionne dans des conditions difficiles, voire très difficiles.

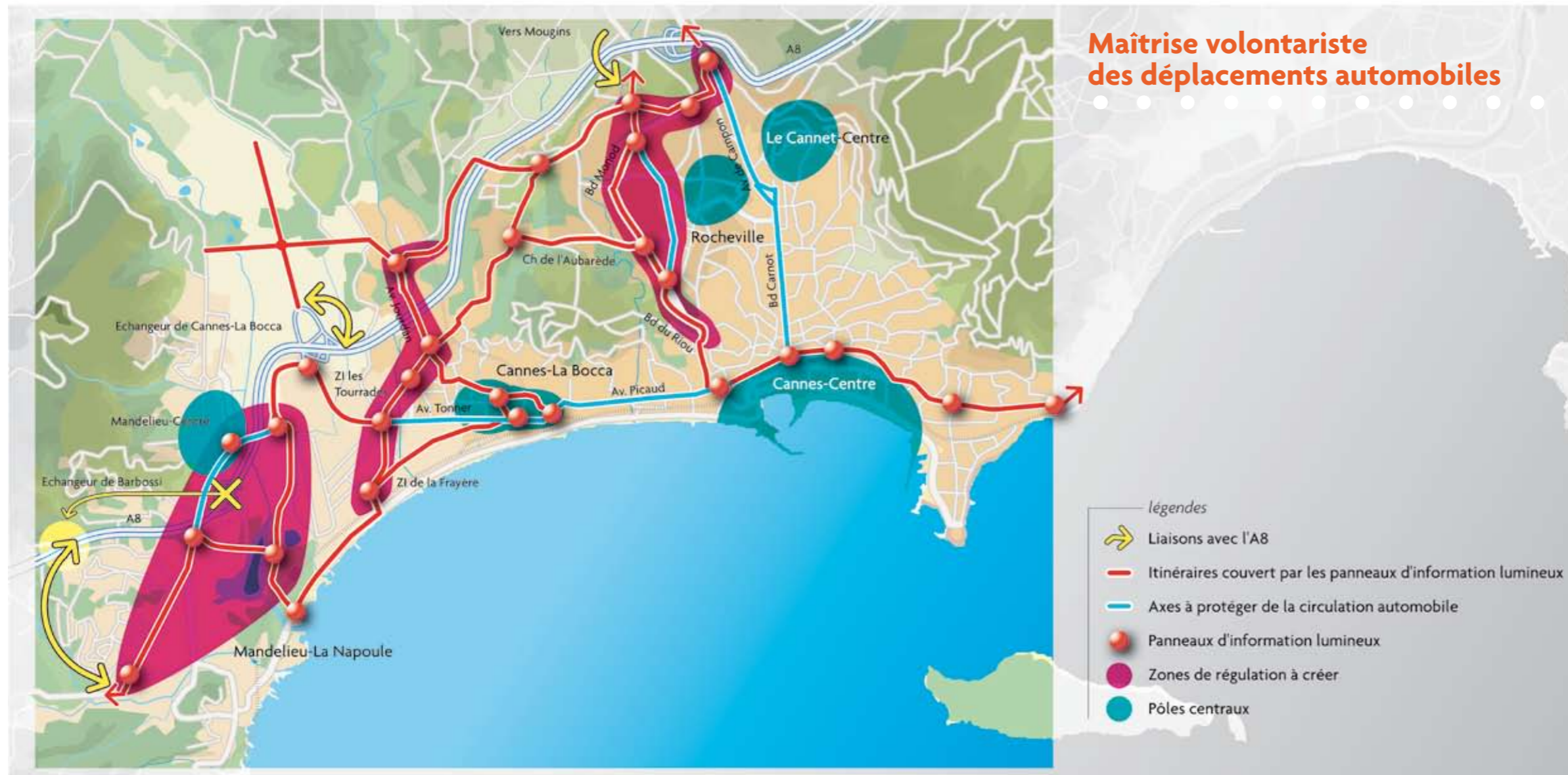
Afin d'améliorer les sorties des zones d'activités, un accès direct à l'autoroute A8 sera réalisé depuis le rond-point des Tourrades.

♦ L'échangeur du Cannet-Mougins

Cet échangeur sur la pénétrante Cannes-Grasse, supporte un trafic très important et impose un accès direct à l'agglomération par l'avenue du Campon et le boulevard Carnot.

Or le boulevard Carnot, axe de transport en commun, doit être reconsidéré et requalifié en boulevard urbain, puisque l'axe nord-sud situé plus à l'ouest, sur l'itinéraire Monod - Riou, doit être emprunté, quant à lui, pour la circulation générale.

Afin de délester les accès existants et de mieux répartir le trafic à destination de l'agglomération, il convient de réaliser des sorties d'autoroute sur la RN85 permettant un accès direct au nouvel axe nord-sud Monod - Riou.



Le Plan de Déplacements Urbains

Cannes - Le Cannet - Mandelieu-La Napoule

Mettre en œuvre un système de régulation et d'informations du trafic

Ici, l'objectif est de mettre en œuvre une véritable régulation du trafic motorisé à l'échelle inter-communale en utilisant les moyens techniques pour maîtriser l'usage du véhicule particulier et pour favoriser les modes qui lui sont alternatifs.

L'installation d'un système de régulation du trafic motorisé avec une priorité accordée aux bus, doit permettre d'atteindre les objectifs suivants.

- L'amélioration de la sécurité des usagers de la voirie, tous modes confondus, pour laquelle une réduction de 30 % des accidents corporels est visée.
- L'amélioration de l'attractivité des transports collectifs, pour lesquels une vitesse moyenne de 20 km/h est visée, contre 13,8 km/h aujourd'hui, avec notamment la mise en œuvre de deux lignes de Transport en Commun en Site Propre.
- La maîtrise de la circulation, pour laquelle les temps de congestion doivent être diminués de 30 %.
- L'amélioration des niveaux de bruit et de pollution.

Voir carte précédente présentant les itinéraires couverts par les panneaux lumineux qui informent, en temps réel, les usagers sur les conditions de circulation.

Définir une politique de stationnement

La politique de stationnement doit être aussi volontariste que la politique en faveur des transports en commun. C'est pourquoi il est mis en place des mesures réglementaires et techniques rigoureuses, notamment :

- ◆ **La neutralisation de tout stationnement illicite** sur voirie, de courte comme de longue durée.
- ◆ **La réduction de l'offre existante sur voirie, au profit des TCSP, axes de transports en commun sur des voies réservées et des modes doux.**
- ◆ **La révision des normes de construction dans les Plans Locaux d'Urbanisme**, avec la mise en place de normes spécifiques aux deux-roues ainsi que pour les personnes à mobilité réduite, une réduction des normes concernant le parking des véhicules pour les immeubles d'activités et équipements publics situés dans les couloirs réservés aux transports en commun (dans un rayon de 300 mètres des stations).
- ◆ La mise en place d'une **politique tarifaire combinée** stationnement parcs et transport en commun.

- ◆ La création de **parcs de stationnement dédiés aux deux-roues**.
- ◆ La mise en place d'une **politique spécifique pour les résidents** permettant de fixer l'habitat dans les centres anciens et applicable dans un rayon proche du domicile : abonnements à tarif réduit dans les parcs éventuellement modulables avec l'utilisation des transports en commun. Réduction des contraintes sur la voirie (durée, tarif) dans les secteurs éloignés des parcs de stationnement.
- ◆ **L'augmentation de l'attractivité des parcs de stationnement** par l'amélioration de la sécurité et du confort interne, la mise en place de signalisation dynamique, et l'assouplissement de la tarification avec une gratuité pour les courtes durées.
- ◆ **Le rééquilibrage de la réglementation du stationnement en parcs et sur voirie**, par la réduction des plages et des tarifs dans les parcs, et l'extension sur voirie des zones de stationnement réglementées avec paiement continu de 8 heures à 20 heures.
- ◆ La définition de **cinq types de zones de stationnement réglementées selon la typologie des voies**, combinant le niveau de tarif, la durée et les plages horaires de stationnement autorisé.

	Zone bleue	Zone jaune	Zone verte	Zone orange	Zone marron
Durée autorisée	2 h	Non limitée	2 h	2 h	1 h
Tarif	gratuit	0,9 €/h dégressif	0,9 €/h	1,6 €/h	1,6 €/h

La politique de stationnement des taxis est aménagée par la définition des lieux de stationnement, permettant des transferts modaux avec les autres moyens de transport. Un positionnement spécifique privilégie la prise en charge au niveau des hôpitaux, des maisons de retraite ou des hôtels, avec une recherche de la diminution des trajets à vide.

Le stationnement des cars de tourisme doit être organisé dans les parcs de surface existants, facilement accessibles, qui sont, bien sûr, à aménager spécifiquement, éventuellement sur des emplacements de livraison durant la nuit (en cohérence avec les horaires de livraison), et au niveau des pôles d'échanges pour les courtes durées.

Maîtrise volontariste des déplacements automobiles et du stationnement

↳ **Accessibilité et qualité d'une ville à vivre**

Développement des transports collectifs

Intermodalité

Les modes doux

Les transports de marchandises et des livraisons

Les liaisons maritimes

Calendrier

Accessibilité et qualité d'une ville à vivre

Ce projet d'agglomération a pour objectif de faciliter les accès et d'offrir une ville à vivre, il doit s'inscrire dans un ensemble de mesures et de politiques complémentaires et contribuer, ainsi, à donner une nouvelle image de la ville, qui se doit d'entrer dans une logique de développement durable.

Pour cela, le PDU comprend les actions suivantes :

- ◆ **Requalifier**, de façon plus fonctionnelle et paysagère, les grands axes de déplacement, à savoir le boulevard Carnot, le centre-ville de Cannes et la rue Clémentine, Rocheville au Cannet, les centres de Cannes-La Bocca et de Mandelieu-La Napoule.
- ◆ **Aménager**, en « lieux urbains », des pôles d'échanges et des parkings, ainsi que des passages à travers les grandes infrastructures qui divisent aujourd'hui les quartiers. C'est aussi renforcer la sécurité, afin de favoriser l'intégration dans l'espace et de donner, à ces lieux, une véritable vie sociale.
- ◆ **Favoriser**, par les Plans Locaux d'Urbanisme, la vitalité des quartiers au travers de la pluralité de leurs fonctions et assurer la cohérence entre l'implantation de grands pôles générateurs de trafic et leur accessibilité par les transports collectifs et l'utilisation des modes doux.

Les mesures en faveur des personnes à mobilité réduite

Les personnes à mobilité réduite bénéficient de mesures destinées à faciliter leurs déplacements, et ce sur l'ensemble des modes de transport, définies en concertation avec les services compétents et les associations concernées.

Cela se traduit par :

- ◆ **la poursuite de la politique d'aménagement de la voirie** (places de stationnement dédiées, rampes d'accès aux trottoirs et aux bâtiments publics, feux sonores...),
- ◆ **la création de places réservées** dans les parcs publics de stationnement (5%),
- ◆ **l'adaptation des véhicules de transports en commun** et, notamment ceux sur couloirs réservés (plancher bas, hauteur des quais...),
- ◆ **l'augmentation des services spécialisés** (Handibus).

La maîtrise des nuisances

Le Plan de Déplacements Urbains implique la maîtrise de l'évolution des niveaux de bruit et de pollution, nuisances habituelles liées à la circulation automo-

bile. Les effets dus à la réduction de l'utilisation de la voiture dans les centres-ville sont encore renforcés par des mesures supplémentaires, comme :

- ◆ **La gestion du trafic et la régulation** de la vitesse
- ◆ **La réfection du revêtement de la chaussée** qui, à elle seule, peut réduire le niveau sonore de 3 à 8 dB(A)
- ◆ **L'implantation d'écrans acoustiques**, particulièrement le long de la voie ferrée et des zones urbaines traversées par l'autoroute
- ◆ **La mise en service de véhicules non polluants**, notamment pour la livraison des marchandises, les transports en commun, les véhicules des services publics, pour répondre à l'objectif de 15 % du parc des autobus et des véhicules des collectivités équipés en véhicules propres.
- ◆ **La mise en place d'un observatoire des nuisances** permet de vérifier la pertinence de l'ensemble des mesures prises dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains. Son fonctionnement nécessite la réalisation de campagnes d'évaluation du bruit et l'implantation de stations permanentes de surveillance de l'air, à proximité des cinq secteurs centraux.

niques, il est important de mettre en place différents outils afin d'assurer un suivi du PDU. Sont à créer :

- Un observatoire des nuisances sonores et atmosphériques qui permet d'évaluer l'impact du PDU sur la qualité de l'environnement.
- Un observatoire des accidents impliquant, au moins, un utilisateur de modes doux, piétons ou deux-roues.
- Un service d'information multimodal auprès des usagers.
- Un compte des déplacements, afin d'estimer l'évolution des coûts des trajets pour les usagers et la collectivité.
- Un service de conseil, destiné aux employeurs privés et publics, dans le but de faciliter le report des déplacements sur les transports en commun et les modes doux.

Le Plan de Déplacements Urbains

Cannes - Le Cannet - Mandelieu-La Napoule

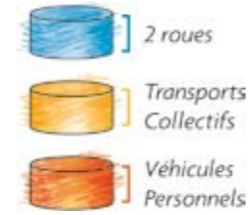
Le développement des transports collectifs

L'objectif du Plan de Déplacements Urbains est de faire très fortement progresser l'utilisation des transports collectifs. (voir graphique ci-contre)

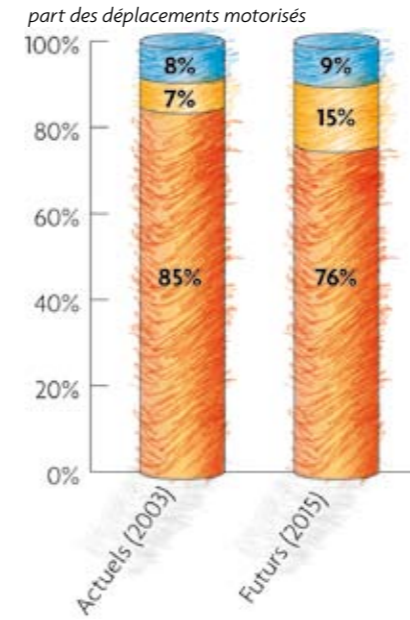
Ce développement des transports collectifs nécessite la mise à disposition d'un mode de Transport en Commun en Site Propre (TCSP). C'est-à-dire, un transport en commun n'empruntant que des voies dédiées uniquement à sa circulation.

Le TCSP emprunte les axes majeurs de l'agglomération, afin de faciliter le transfert d'une partie des déplacements effectués en voitures particulières vers ce nouveau mode de transport en commun.

Transport en Commun en Site Propre (TCSP) : transport collectif circulant sur une voie réservée (ex. : couloir de bus, tramway, métro...)



Avec un accroissement de 18 % des déplacements d'ici 2015.



La part future des modes de transports collectifs (TCSP, bus), est déterminée en fonction des zones d'origine et/ou de destination, et si celles-ci sont desservies, ou non, par des voies réservées :

Destination \ Origine	Zone desservie par le TCSP	Zone non desservie par le TCSP
Zone desservie par le TCSP	21%	15%
Zone non desservie par le TCSP	15%	11%

Les stratégies volontaristes mises en place ont comme conséquences probables une très forte progression de l'utilisation des transports en commun (+ 155 %), une maîtrise des déplacements des véhicules particuliers (+ 4 %), et une nette progression des déplacements piétons et deux-roues (+78 %).

Le développement du Transport en Commun en Site Propre



♦ **Création d'une première ligne de TCSP :**
Le Cannet Grande Bretagne ↔ Carnot ↔ Cannes gare SNCF ↔ Picaud ↔ Tonner ↔ La Bocca Centre, avec un prolongement ultérieur sur Ranguin et Mandelieu-La Napoule.

♦ **Création d'une seconde ligne de TCSP :**
Cannes gare SNCF ↔ Rocheville ↔ Blanchisserie ↔ Mougins.
Chaque ligne offre une fréquence de 10 minutes.

♦ **Création de parcs relais en bout de ligne TCSP** (Le Cannet, Rocheville, Ranguin, La Bocca, Mandelieu-La Napoule) et le long des itinéraires, afin de faciliter le stationnement des voitures et l'accès aux transports collectifs.

♦ **Mise en place d'une tarification combinée parking/transports**, mesure particulièrement incitative.

♦ **Création de deux centres d'échanges** aux gares SNCF de Cannes-Centre et de La Bocca (déplacée au centre de Cannes-La Bocca) afin de faciliter les accès aux bus, cars, trains, TCSP, deux-roues, piétons, voitures...

♦ **Restructuration des réseaux urbains et interurbains**, avec la mise en place de transports à la demande sur les quartiers plus excentrés et moins denses.

♦ **Amélioration de la circulation des transports collectifs** et de la pertinence des trajets, par un partage de la voirie au profit des bus.

Le Plan de Déplacements Urbains

Cannes - Le Cannet - Mandelieu-La Napoule

Intermodalité

La mise en œuvre d'un réseau de lignes de Transport en Commun en Site Propre oblige à la prise en compte de l'intermodalité. Celle-ci nécessite la création de 2 pôles multimodaux facilitant les échanges entre les transports en commun urbains, interurbains, et ferroviaires à Cannes-Centre et à Cannes-La Bocca. Ces pôles sont également vecteurs de renouvellement urbain des quartiers concernés.

CANNES CENTRE

La ville de Cannes ainsi que la SNCF ont programmé une rénovation de la gare SNCF de Cannes-Centre. Celle-ci doit être en adéquation avec les besoins et l'image de la ville de Cannes.

La rénovation du secteur de la gare est un élément essentiel de valorisation de la vie cannoise et de revitalisation des quartiers situés au nord de la gare SNCF.

À plus long terme, le redéploiement de l'espace urbain autour de la voie ferrée est un projet ambitieux puisqu'il consiste à l'enfouissement de celle-ci aux fins de supprimer l'actuelle couverture de la voie ferrée et de recréer un espace urbain de qualité.

Les premiers objectifs de l'implantation du pôle multimodal d'échanges sont les suivants :

- ♦ **Améliorer l'accessibilité de la gare** en l'ouvrant sur les quartiers nord par la suppression de l'effet de coupure que constitue la voie ferrée et sa couverture.
- ♦ **Créer une fonctionnalité de pôle multimodal pour l'ensemble des moyens de transport** : gare routière interurbaine, stations et terminus de lignes de transport en commun sur des couloirs réservés, gare centrale du réseau urbain de bus, station de taxi, parc de stationnement destiné aux véhicules particuliers et aux deux-roues, sans oublier la dépose minute.

Accès aux réseaux de transport en commun

Restructuration des réseaux de transport en commun avec le TCSP.

Le futur pôle Cannes-Centre est organisé autour de la gare SNCF avec le transfert de la gare routière actuelle située place Cornut-Gentille, et la mise en place de couloirs réservés aux transports en commun urbains, selon l'itinéraire Carnot ↔ Jaurès ↔ Serbes ou Foch.

La rue Jean-Jaurès, à l'ouest de la rue des Serbes, est réservée à l'emprise, dans les deux sens, de couloirs réservés aux lignes de TCSP et d'un couloir bus (ouest-est) utilisables par les taxis et les deux roues.

Le Pont Carnot est réaménagé, afin de simplifier le fonctionnement du secteur et de permettre l'insertion du TCSP. Ce réaménagement inclut la restructuration des gares routières urbaine et interurbaine et nécessite peut-être, l'utilisation de la couverture de la voie ferrée pour créer quelques arrêts.

La mise en place du TCSP s'accompagne donc d'une restructuration de l'ensemble de réseaux urbains et non urbains (Bus Azur et TAM), conduisant à une diminution du nombre de lignes en terminus ou en passage dans le pôle.

Organisation des transports en commun

- ♦ **Réseau interurbain** : les liaisons actuelles vers Nice, Vallauris et Grasse sont maintenues. Les terminus de ces lignes sont aménagés à proximité du pôle multimodal. Il convient de prévoir le retournement des bus. Ces liaisons sont vraisemblablement maintenues au nord de la gare.
- ♦ **Réseau urbain** : les liaisons avec les différents secteurs de la ville sont maintenues et restructurées. Au niveau de la gare, les lignes sont soit en terminus, soit en passage avec aménagement d'un arrêt. Sur l'avenue Jean-Jaurès, le couloir de bus permet d'assurer un accès aisé au pôle d'échanges, la desserte en transport en commun urbain du pôle se fait donc essentiellement depuis l'avenue Jean-Jaurès.

En fonction des principes d'accessibilité au pôle multimodal qui seront retenus, les différents carrefours de la couverture de la voie ferrée devront être étudiés et réaménagés.

Maîtrise volontariste des déplacements automobiles et du stationnement

Accessibilité et qualité d'une ville à vivre

Développement des transports collectifs

Intermodalité

Les modes doux

Les transports de marchandises et des livraisons

Les liaisons maritimes

Calendrier

Intermodalité : Connexion de moyens de transports différents. (ex. : bus, car, tramway, train, 2 roues, marche à pieds...)

CVF : Couverture Voie Ferrée

Accès aux parcs de stationnement mixtes (véhicules particuliers et deux-roues)

Deux parcs de stationnement sont prévus pour la desserte de la gare :

- ♦ **Le parc de stationnement existant, au sud de la voie ferrée**. Il possède un accès supérieur par la couverture de la voie ferrée (la CVF) et un accès inférieur par l'avenue Jean-Jaurès.

- ♦ **Le parc à réaliser, au nord**, îlot Galliéni-Saint-Nicolas. Il possède un accès par l'avenue Saint-Nicolas et le boulevard d'Alsace.

Dépose minute

Deux sites de dépose minute sont envisagés :

- ♦ **Au nord de la voie ferrée** : boulevard d'Alsace, entre Mimont et Gallieni, avec un accès par Saint-Nicolas (au nord) et République - Alsace (à l'est).

- ♦ **Sur la CVF, au niveau de la gare SNCF**, avec un accès par la CVF-ouest, sur Carnot, et la CVF-est. Un autre site pour la dépose minute est possible boulevard d'Alsace, au niveau du square d'Arménie.

Accès piétons

- ♦ **Au nord de la gare** :

Accès direct au quai nord, et accès au quai sud par liaison interne existante.

Localisation :

- liaison sous la bretelle Alsace > CVF, face à l'accès piétons de Mimont ou
- liaison depuis le passage inférieur existant îlot Alsace-Mimont - parvis de la gare

- ♦ **Les liaisons verticales sur la CVF avec un accès à la gare par des ascenseurs** :

- sur la chaussée nord : liaison avec le boulevard d'Alsace au niveau de l'arrêt Bus Azur
- sur la chaussée sud : liaison avec la rue Jean-Jaurès au niveau de la gare interurbaine

L'accès au quai nord ne peut constituer une traversée publique supplémentaire de la voie ferrée. Il doit être réservé aux usagers de la gare et équipé, au minimum, d'un appareil de distribution automatique de billets et de portillons avec ouverture par compostage des billets.

- ♦ **Sécurisation et confort des passages inférieurs existants**

Les passages inférieurs existants sont équipés de vidéosurveillance, et, afin d'en faciliter l'usage, leur potentiel peut être renforcé par des mesures d'amélioration de la sécurité et du confort, telles que le renforcement de l'éclairage (passage de Mimont), la fermeture des accès la nuit, et une liaison mécanique au sol (passage de Mimont), d'une largeur de 4 m.

Organisation générale

L'objectif de la réorganisation de la circulation des véhicules particuliers est de maintenir le trafic côté nord, afin de pouvoir réserver les rues côté sud aux transports en commun et aux modes doux. Ainsi, la rue Jean-Jaurès est réservée aux transports en commun (TCSP et couloir bus utilisable par les taxis et les deux roues). Les rues Venizelos, Buttura et celle du 24 Août (au nord de la rue Hoche) peuvent être piétonnisées avec maintien uniquement de la desserte riveraine, comme la section de la rue des Serbes ou de la rue Foch, au nord de la rue d'Antibes.

Le développement de mesures innovantes

- **le covoiturage** permettant de regrouper plusieurs usagers dans le même véhicule : ce système peut être encouragé par :
 - la création d'un service spécialisé sur Minitel ou Internet,
 - l'aménagement d'espaces de stationnement aux lieux de convergence du trafic en entrée de ville (parcs relais),
 - des tarifs préférentiels pour le stationnement.
- **le Plan de Déplacements Entreprises** : sensibilisation et organisation, avec les entreprises et services publics, destiné à favoriser pour les salariés l'utilisation des modes alternatifs à la voiture ou le covoiturage.
- **Les services de taxis** :
 - autoriser la prise en charge à la volée,
 - favoriser l'utilisation des véhicules propres (GPL, électriques) par des aides au surcoût d'investissement, en y ajoutant l'installation de stations électriques de rechargement des batteries.
- **Les services de déplacement à la demande** :
 - pour les quartiers mal desservis, pour des horaires non prévus, etc.

Le Plan de Déplacements Urbains

Cannes - Le Cannet - Mandelieu-La Napoule



CANNES LA BOCCA

La ville de Cannes a programmé, dans le cadre d'un schéma directeur d'urbanisme du secteur, la réalisation d'un pôle multimodal au centre de La Bocca.

Par ailleurs, la réouverture à court terme de la ligne ferroviaire Cannes-Grasse concourra à modifier la structure des déplacements avec, entre autres, la réhabilitation de la gare du Bosquet pour la desserte du centre de La Bocca.

Les objectifs du PDU sont les suivants :

- ♦ Déplacer la gare SNCF au cœur du quartier sur le site de la gare de marchandises,
- ♦ Insérer une ligne de TCSP sur l'axe Francis Tonner,
- ♦ Réorganiser les réseaux de transport en commun routiers,
- ♦ Créer un parc relais de 250 places,
- ♦ Ouvrir le centre de La Bocca sur la mer,
- ♦ Assurer la desserte de la gare du Bosquet.

Les nouvelles conditions de desserte

Le futur pôle Cannes-La Bocca est organisé autour de la gare SNCF, transférée sur le site de l'actuelle gare Cannes-marchandises. Dans le même temps, une ligne de TCSP est créée sur l'axe de l'avenue Francis Tonner.

Une gare routière, pour les réseaux interurbains TAM et urbains Bus Azur, ainsi qu'un parking relais, sont aménagés au niveau de la rue Pierre Semard, entre la place du Marché et la nouvelle gare SNCF.

La circulation sur l'avenue Francis Tonner est uniquement réservée à la desserte locale.

- Dans le sens est-ouest, entre les avenues Michel Jourdan et Anthony Dozol.

La circulation générale est déviée :

- Dans le sens est-ouest suivant l'itinéraire Sainte-Marguerite, Michel Jourdan, et les avenues des Cigales et Pierre Poési.
- Dans le sens ouest-est, par l'itinéraire du boulevard du Rivage, l'avenue de la Roubine et la rue Marco-del-Ponte.

Maîtrise volontariste des déplacements automobiles et du stationnement

Accessibilité et qualité d'une ville à vivre

Développement des transports collectifs

► Intermodalité

Les modes doux

Les transports de marchandises et des livraisons

Les liaisons maritimes

Calendrier

Accès aux réseaux de transport en commun

La mise en service du TCSP conduit nécessairement à une restructuration du réseau de transport en commun existant, afin de réorganiser les lignes autour du TCSP (avec la suppression des lignes empruntant cet itinéraire, comme les lignes actuelles n°620, n°2 et n°9) et d'assurer une convergence vers les différents pôles d'échanges.

Afin de favoriser l'intermodalité, une attention particulière doit être portée aux conditions d'échanges entre les différents modes, à l'échelle de chacune des gares : confort de la circulation piétonne, lisibilité, signalétique, accessibilité, etc.

Organisation des transports en commun

► Gare SNCF littoral

Création d'une nouvelle gare desservant le pôle de La Bocca, avec une fréquence renforcée (mise en place d'une 3^{ème} voie).

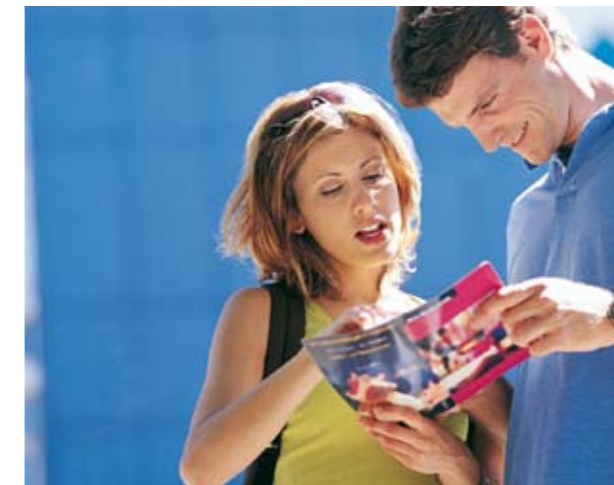
► Gare SNCF Cannes-Grasse

En gare du Bosquet. Celle-ci assurera la desserte piétonne du centre de La Bocca, par la rue Antoine Brun, avec l'aménagement d'un parking et d'une desserte de transports en commun.

Halte de La Frayère : halte avec une connexion piétonne et une desserte de transports en commun.

Halte de Ranguin : halte avec une connexion piétonne, parking et desserte de transports en commun.

► En ce qui concerne le réseau interurbain et urbain, des lignes de rabattement vers le pôle de Cannes-La Bocca ou des navettes sont organisées.



Accès aux parcs de stationnement mixtes (véhicules particuliers et deux-roues)

Un parc de stationnement de 250 places est réalisé rue Pierre Semard, principalement destiné aux usagers dont les déplacements ont pour origine ou pour destination le nord et l'ouest de La Bocca d'une part, et le centre de Cannes, d'autre part.

Les accès à ce parc sont organisés comme suit :

- Itinéraire nord, par Jourdan - Coubertin - Poési - Rivage - Roubine
- Itinéraires ouest, par Saint-Exupéry - Rivage - Roubine ou par le boulevard du Midi - Rivage - Roubine.
- Itinéraires deux-roues, par Poési - Rivage (en piste cyclable) - Roubine et/ou le boulevard du Midi (en piste cyclable) - passage sous le réseau SNCF.

Dépose minute

La dépose minute est organisée avenue de la Roubine, au niveau de la rue Pierre Semard, empruntant le même itinéraire que celui dédié aux parcs de stationnement.

Accès piétons

Un grand mail piétons permettant de relier La Bocca à la mer est créé entre la place du Marché et le boulevard du Midi, au niveau de la rue Pierre Semard. Ce cheminement longe, du nord au sud, la station TCSP, la gare routière, le parc relais, et la gare SNCF.

Des cheminements piétons sont également aménagés le long des axes Francis Tonner et boulevard du Midi, ainsi que rue Antoine Brun et avenue Joseph Flory, pour la desserte de la gare du Bosquet.

Liaison entre La Bocca-Centre et le bld du Midi

L'ouverture du centre de La Bocca sur la mer est réalisée par la création d'un large passage à hauteur de la rue Pierre Semard, et complétée par l'aménagement du boulevard du Midi en boulevard urbain. L'ouverture vers la mer qui s'impose comme une nécessité sera particulièrement étudiée dans le cadre de l'aménagement du pôle multimodal.

Le Plan de Déplacements Urbains

Cannes - Le Cannet - Mandelieu-La Napoule

Favoriser les déplacements effectués avec les modes doux

(vélo et marche à pieds)

Incitation à l'utilisation du vélo.

- Création d'un réseau de pistes cyclables sur Cannes, Le Cannet et Mandelieu-La Napoule, notamment le long du littoral cannois et mandolocien. parcs-relais, et de petites unités de parcs vélo sécurisés, en centre-ville ou à proximité des pôles importants (scolaires, sportifs, culturels et commerciaux)
- Aménagements d'espaces de stationnement pour les deux-roues dans les parkings existants ou les ► Prise en charge des vélos dans les transports collectifs.

zone 30 : zone de limitation de vitesse à 30 Km/h faisant l'objet d'aménagements spécifiques.

exemple de piste cyclable > (photomontage)



Favoriser les déplacements effectués avec les modes doux

- légendes
- Aménagements piétonniers
 - Pistes ou bandes cyclables
 - Itinéraires cyclables à définir
 - Aménagements des bords de Siagne

Mise en place de mesures destinées à favoriser la marche à pieds, pour les déplacements de courte distance.

- Equipements piétonniers des rues, places et quartiers.
- Aménagements de la voirie et des équipements de mobilier urbain afin d'assurer le cheminement continu aux abords des centres commerçants, du Palais des Festivals, des centres-ville.
- Traitement des carrefours dangereux par la signalisation et la création d'aménagements (détecteurs de vitesse, création de zone 30...)



Le Plan de Déplacements Urbains

Cannes - Le Cannet - Mandelieu-La Napoule

L'organisation des transports de marchandises et des livraisons

La question des transports de marchandises est essentielle dans la mesure où les poids lourds sont ressentis comme une nuisance par la plupart des usagers. Les livraisons demeurent pourtant indispensables au fonctionnement des commerces qui assurent la vitalité des centres urbains. C'est pourquoi, l'organisation des livraisons doit se dérouler de manière à permettre à la ville de respirer.

Une politique cohérente du transport de marchandises

La politique du transport de marchandises à l'échelle de l'agglomération consiste en une organisation globale, permettant de favoriser le développement de l'activité artisanale et commerciale tout en réduisant les nuisances dans les centres urbains.

Cette organisation distingue la desserte des pôles d'activités économiques et celle des zones urbaines (commerces, artisans et particuliers).

La desserte des zones d'activités

Elle est organisée à partir des échangeurs A8 via le réseau primaire, constitué de la future liaison intercommunale de La Siagne et le barreau RD9 - RD109, la RD9, la RD809 et la RN285.

Les Itinéraires d'accès aux zones d'activités sont :

- **Campelières - Campon** : échangeur du Cannet-Mougins - RN285.
- **Aubarède** : échangeur du Cannet-Mougins - RN285 - RD809.
- **Parc de La Siagne** : échangeur de Cannes-La Bocca - liaison de La Siagne.
- **Canardière - Roubine - Tourrades** : échangeur de Cannes-La Bocca - St Exupéry - RN7, ou (selon gabarit pont A8 St Exupéry), échangeur de Cannes-La Bocca - liaison de La Siagne - RD9 - Coubertin - Poési - RN7.
- **Frayère - Roubine à La Bocca** : identiques aux précédents.
- **Futures zones Mandelieu-ouest** : futur échangeur de Mandelieu-Barbossi - bretelle de liaison et RN7

En fonction d'un éventuel report modal des transports longues distances de la route sur le fer, la desserte de ces pôles peut être envisagée à partir de La Bocca, avec un accès à la RN7 par l'avenue de la Roubine et le boulevard du Rivage.

La gare de Cannes-La Bocca doit alors être aménagée pour assurer le transbordement fer - route, sur le secteur nord-ouest de l'actuelle gare de marchandises.

La desserte des centres commerciaux périphériques

Elle est assurée selon les mêmes principes.

Le Palais des Festivals de Cannes

Le principe de pré-stockage et d'accès des véhicules au Palais, selon les places disponibles, doit être maintenu, mais avec des aménagements prenant en compte la réalisation du TCSP sur l'axe Picaud-Tonner et d'un parc relais à Rocheville :

Le stockage des véhicules : en gare de Cannes-La Bocca, et/ou au parc relais de Rocheville, ou encore dans la zone industrielle de l'Aubarède

Itinéraires d'accès : avenues Francis Tonner <> Picaud ou avenue de Gaulle <> boulevard du Riou

Au parking de Laubeuf, la zone de stockage des poids lourds est maintenue, afin de réguler leurs accès jusqu'au Palais des Festivals.

Les livraisons en zones urbaines

Les orientations, conformément à la loi Solidarité et Renouveau Urbains, ont pour objectif d'améliorer, les conditions de desserte et de diminuer les nuisances. Il s'agit donc de favoriser les acheminements lointains par fer, de réduire le tonnage, de prendre en compte le facteur polluant des véhicules dans les centres-ville, tout en facilitant le stationnement pour les opérations de livraison.

La mise en pratique de ces orientations s'effectue par une réorganisation de la réglementation des conditions de livraison et de la chaîne des déplacements : définition des horaires et des types de véhicules, selon une typologie des voies élaborée pour l'ensemble des centres urbains, ainsi que la création de Centres de Distribution Urbaine.

Véhicules de livraison

Afin d'éviter de multiplier à l'excès le nombre de véhicules, le tonnage des véhicules assurant la desserte est compris entre 3.5 et 8 tonnes, selon les caractéristiques des accès et des voies abritant les destinataires. À terme, il convient de promouvoir l'usage de véhicules non polluants.

Maîtrise volontariste des déplacements automobiles et du stationnement

Accessibilité et qualité d'une ville à vivre

Développement des transports collectifs

Intermodalité

Les modes doux

► Les transports de marchandises et des livraisons

Les liaisons maritimes

Calendrier



Horaires de livraison

La part des livraisons effectuées le matin est considérable, mais une réglementation trop stricte peut être pénalisante pour certains commerces. Afin d'harmoniser les horaires de livraison, il est nécessaire de définir, sur l'ensemble du Périmètre des Transports Urbains, une typologie des voies qui prend en compte leurs caractéristiques, telles que l'activité (voie commerçante), le TCSP ou les couloirs de bus, les voies mixtes ou piétonnes, les voies de desserte, les axes primaires...

Organisation des arrêts

L'organisation des arrêts est également définie selon les caractéristiques des voies, à partir des mesures suivantes :

► Pour les aires de livraisons réservées :

Les horaires de livraison sont élargis et le nombre d'aires de livraison est augmenté dans les rues commerçantes et les voies d'accès à ces zones commerçantes.

Ceci peut induire une diminution de l'offre de stationnement aux véhicules particuliers sur la voirie.

► **Pour les emplacements banalisés le long des trottoirs** : Certaines places de stationnement sont réservées aux livraisons (donc interdites aux véhicules particuliers) à certaines heures de la journée.



Le Plan de Déplacements Urbains

Cannes - Le Cannet - Mandelieu-La Napoule

► Pour les créations de nouveaux commerces :

La réglementation indique, pour la création de surfaces commerciales, l'obligation de prévoir des emplacements de livraisons internes en nombre suffisant, en fonction du type de commerce envisagé.

Par exemple :

- L'obligation de construire une zone interne de livraison pour tout établissement industriel ou commercial dépassant une certaine Surface Hors Œuvre Nette.
- Obligation de construire des zones de livraisons communes pour un ensemble de commerces dépassant une certaine surface de Surface Hors Œuvre Nette.
- Obligation de prévoir une surface suffisante pour le stockage dans certains établissements (bars et restaurants, par exemple).
- Obligation d'aménager des zones de livraison dans les établissements existants.

► Les Centres de Distribution Urbaine

L'organisation des livraisons à l'échelle de l'agglomération, par la création de Centres de Distribution Urbaine, constitue la forme la plus aboutie de l'organisation du transport de marchandises. Leur mise en place progressive, en étroite collaboration avec l'ensemble des acteurs, permet d'obtenir un système performant et adapté à l'agglomération.

Ces centres, situés à proximité des grands accès de l'agglomération, par fer et par route, ont pour vocation d'assurer le dégroupage des marchandises et de permettre la desserte finale, en centre-ville, par des véhicules de gabarit réduit.

Ils peuvent également, selon les souhaits des différents usagers, assurer d'autres services, comme le stockage intermédiaire des marchandises.

Les Centres de Distribution Urbaine sont envisagés aux emplacements suivants :

- **Roubine - La Bocca :**
pôle de dégroupage pour les acheminements lointains par fer
- **Campelières :**
accès par l'échangeur A8 du Cannet-Mougins
- **La Siagne :**
parc d'activité ou secteur des Crottes, avec accès par échangeur A8 de La Bocca
- **Tremblant :**
à terme, après réalisation de l'échangeur A8 de Mandelieu-Barbossi

► Concertation permanente avec les partenaires

La réussite d'une politique cohérente de transport et de livraison des marchandises nécessite une concertation permanente entre les différents partenaires : collectivités, transporteurs, artisans et commerçants.

Une structure de concertation regroupant les interlocuteurs doit être créée afin de mettre en place les premières mesures, d'assurer le suivi et l'évaluation des différentes actions, et de permettre, de façon durable, de concilier au mieux les enjeux économiques et urbains.

Cette structure est notamment indispensable pour définir et organiser les Centres de Distribution Urbaine et gérer la desserte urbaine.



Maîtrise volontariste des déplacements automobiles et du stationnement

Accessibilité et qualité d'une ville à vivre

Développement des transports collectifs

Intermodalité

Les modes doux

Les transports de marchandises et des livraisons

► Les liaisons maritimes

Calendrier

Les Liaisons Maritimes

À terme, il est envisageable de compléter la fonction de pôle d'échanges de La Bocca par la mise en place de liaisons maritimes pour les passagers et les marchandises. À l'heure actuelle, les contraintes liées aux conditions de navigation en Méditerranée ne permettent pas d'assurer la fiabilité et la régularité d'un tel service, mais, à terme, il est raisonnable de prendre en compte ce système, au regard des caractéristiques de fonctionnement de la voirie littorale à l'est de La Bocca.

Le transport des passagers

Afin de renforcer l'ouverture de La Bocca sur la mer, il peut être envisagé la réalisation d'un port, face à la future gare SNCF, dans le prolongement de l'avenue Pierre Semard. Ce port peut être ainsi être utilisé pour la desserte de La Bocca par une liaison assurée par des vedettes rapides entre La Napoule et le port de Cannes. Cette liaison maritime d'agglomération, qui vise à délester l'axe routier littoral, est alors intégrée dans une desserte globale de la Côte d'Azur entre Saint-Tropez et l'Italie.

Le transport des marchandises

Le site de La Bocca doit être pris en considération dans l'organisation future de la desserte en marchandises de l'agglomération, particulièrement à partir des accès ferroviaires. Outre un dégroupage fer route, avec l'ouverture sur l'avenue de la Roubine, le dégroupage fer - mer, au sud-ouest de la future gare voyageurs SNCF, permet de réaliser les approvisionnements du Palais des Festivals. Mais, au niveau de ce dernier, il conviendra, avant, d'analyser la faisabilité des aménagements de quais ainsi que les contraintes d'insertion des engins de transbordement.



Le Plan de Déplacements Urbains

Cannes - Le Cannet - Mandelieu-La Napoule



Le Plan de Déplacements Urbains

Cannes - Le Cannet - Mandelieu-La Napoule

Calendrier

Sys. multimodal de régulation des flux motorisés (priorité bus)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Réseaux transmissions - Conformité des armoires à feux										
Equipements centralisés, déportés, SAE/SAI Bus Azur - Localisation GPS										
Panneaux à Messagerie Variable, Essai, calage, test cohérence										
Réseau TCSP										
Ligne TCSP1 : Grande Bretagne Le Cannet-Gare SNCF Cannes - La Bocca										
Ligne TCSP1 : Extension Mandelieu et/ou Ranguin										
Ligne TCSP2 : Gare SNCF Cannes - Rocheville - Blanchisserie (Le Cannet)										
Réseau Cyclable										
Axe Palm Beach Bld Jean Hibert, Bld du Midi, Henry Clews										
Axe Bld du Riou, Av Pompidou, Bld Esterel, Bld Poési, Bld du Rivage										
Axe Av Michel Jourdan										
Axe Siagne Mandelieu										
Axe Av de Cannes - Passero Europa										
Axe Le Cannet Centre - Rocheville										
Axe Le Cannet Centre - Cannes Centre										
Protection des centres, accessibilité										
Centre Croisette										
Place Foch Le Cannet										
Av de Cannes / Passero Europa Mandelieu										
Av Tonner, Place Roubaud										
Av Pierre Semard Mail Piéton La Bocca Centre										
Zones 30 Le Cannet Centre, La Bocca Centre										
Zones 30 Petit Juas / Gallieni secteur Carnot										
Stationnement										
Modernisation et centralisation des équipements de stationnement payant Cannes										
Réseau de voirie										
Requalification :										
Bld Carnot : Bd urbain TCSP										
Recalibrage :										
Av Picaud, Av Tonner : réalisation de l'alignement TCSP										
Variante Bld de la Mer : Ouvrage + requalification										
Aménagement d'itinéraires :										
Av Roubine, Marco Del Ponte,										
Av Ste Marguerite, Av M Jourdan - Av Campelières, Bld Monod, Bld du Riou										
Carrefours :										
Entrée Cannes Ouest réaménagement, La Frayère										
Entrée Nord Le Cannet réaménagement la Blanchisserie,										
Entrée Cannes Centre réaménagement Pont Carnot, Vallombrosa,										
Création giratoire CVF Gallieni/St Nicolas										
Livraison Marchandises										
Itinéraire PL										
Aires de livraisons										
Plans de circulation										
Centre Croisette										
La Bocca Centre										
Le Cannet Centre										
Quartiers adjacents au Bld Carnot										
Création de Parc Relais										
Parc St Nicolas Gallieni, Gde Bretagne/N-D des Anges, La Bocca Centre										
Parc Relais Frayère / Bosquet / Ranguin										
Pôles Multimodaux										
Pôle Cannes Centre S.N.C.F, Pôle La Bocca Centre S.N.C.F										
Réseau Bus										
Restructuration du réseau Bus Azur										

Maîtrise volontariste des déplacements automobiles et du stationnement

Accessibilité et qualité d'une ville à vivre

Développement des transports collectifs

Intermodalité

Les modes doux

Les transports de marchandises et des livraisons

Les liaisons maritimes

» Calendrier

Les Plans de Déplacements de Secteur

Cannes-Centre

Les caractéristiques du secteur

L'hypercentre de Cannes constitue le secteur le plus dense de l'agglomération, avec une forte activité commerciale dans le domaine du luxe, ainsi qu'une activité touristique qui déborde très largement la période estivale traditionnelle, avec la présence, tout au long de l'année, de nombreux salons et manifestations (tourisme d'affaires, congrès...).

Le Palais des Festivals constitue le point névralgique de la ville, notamment par le ballet de poids lourds qui y accèdent lors du montage et démontage des équipements liés aux manifestations.

Se trouvent également concentrés à cet endroit les principaux points d'échanges du Plan de Transport Urbain : la gare SNCF de Cannes ainsi que la gare routière des transports urbains et interurbains.

Des projets urbains importants ont un impact significatif sur son accessibilité, comme, par exemple, le projet du centre-gare et l'extension du Palais des Festivals et du port de plaisance.

Les objectifs

Les objectifs majeurs dans le centre de Cannes sont :

- d'améliorer l'accessibilité des transports en commun,
- de créer une fonctionnalité de pôle multimodal pour l'ensemble des moyens de transport (le projet du centre-gare),
- de réduire les accès (hors parkings) et de supprimer les flux et le transit des voitures,
- d'améliorer l'usage et la sécurité des deux-roues non motorisés ainsi que des piétons.

Plan d'actions

Les Transports collectifs

- Création d'un axe de Transport en Commun en Site Propre, à double sens, sur l'itinéraire bld Carnot - rue Jean-Jaures - rue Clémenceau, avec :

Deux variantes pour la partie centrale :

- ♦ = rue des Serbes - la Croisette et la Pantiero,
- ♦ = rue du Mal Foch - rue d'Antibes - av. Félix Faure,

Deux variantes à l'ouest du secteur, vers La Bocca :

- ♦ = av. Picaud,
- ♦ = bld de la Mer.

- Restructuration du réseau Bus Azur, permettant de réduire à trois ou quatre le nombre de têtes de ligne, à la gare SNCF.

- Création d'un centre d'échanges à la gare SNCF, par transfert de la gare routière (station Bus Azur, rue Jean-Jaures et terminal des véhicules interurbains sur la CVF), l'ouverture sur les quartiers nord (accès piétons au bâtiment «voyageurs» ou aux quais par le boulevard d'Alsace) et la réalisation d'un parking au niveau des rues Saint-Nicolas et Gallieni,
- Valorisation des parcs de stationnement à proximité du TCSP pour leur utilisation en parcs relais : parkings de la gare SNCF, Vauban, Gray d'Albion, Laubeuf, Lamy, République et Ferrage,
- Dépose minute des voyageurs, boulevard d'Alsace et sur la CVF.

La voirie

Hiérarchisation du réseau de voirie et gestion des accès au centre.

- Les axes primaires d'échanges et de transit sont définis comme suit :
 - ♦ Nord - sud : bld du Riou et bld Vallombrosa,
 - ♦ Est - ouest : CVF et avenue Mal Juin / bld Vautrin.
- Les entrées sur la ville sont partagées en deux catégories, selon l'importance de la voie d'accès :
 - ♦ Accès principaux : square Mistral, Vallombrosa - Picaud et pont des Gabres,
 - ♦ Accès secondaires : square Hibert, avenue de Grasse, boulevard Carnot, place du Commandant Maria, Alexandre III - Croisette.
- Gestion des accès des véhicules particuliers avec indication préférentielle vers les parcs de stationnement les plus proches.
- Traitement de la voirie centrale, de façon à supprimer les transits est-ouest par la rue d'Antibes.

Traitement des carrefours importants

- Place du Maréchal Juin (pont Carnot) : suppression des tourne-à-gauche, de façon à faciliter le franchissement du TCSP et améliorer les flux de véhicules directs sur la CVF, avec un réaménagement de la CVF au niveau de la gare SNCF.
- Pont Louis Blanc : suppression de la rampe Tuby.

Le stationnement

Sur le secteur de Cannes-Centre, le stationnement constitue le point principal d'actions à mener en termes de déplacements. Ainsi, une politique globale rééquilibrant les conditions de stationnement, en parcs et sur voirie, doit être mise en place : le principe général étant de limiter le stationnement de longue durée sur la voirie.

Cannes-Centre

Les parcs de stationnement

- Création d'un nouveau parc de stationnement sur l'îlot Galliéni / Saint-Nicolas,
- Aménagement des abonnements avec des tarifs préférentiels pour les résidents et les salariés, et mise en place d'un abonnement multiparcs.
- Tarification horaire avec des plages de paiement à la demi-heure et la gratuité pour les courtes durées : première heure gratuite en basse saison. (Le principe de la troisième heure gratuite, si il n'a pas été retenu dans un premier temps, reste un principe intéressant qui permet de favoriser le stationnement de moyenne durée dans les parcs et de «localiser» celui de courte durée sur la voirie.)
- Mise en place d'une gestion dynamique depuis les entrées du centre-ville : informations sur le nombre de places disponibles.

Le stationnement sur voirie

- Réalisation d'aménagements permettant de supprimer le stationnement illicite : mobilier anti-stationnement, avancées de trottoirs...
- Baisse de l'offre sur voirie : suppression sur les voies piétonnes et les axes TCSP,
- Zones réglementées : extension et réglementation continue de 8 heures à 20 heures
- Mise en place de plusieurs zones de réglementation, visant à limiter la durée de stationnement afin d'obtenir un bon taux de rotation sur ces zones.
- Gratuité du stationnement de courte durée : aucune mesure particulière sur voirie, un dispositif étant déjà prévu dans les parcs (première heure gratuite).
- Stationnement des résidents : aucune mesure particulière sur voirie, des tarifs préférentiels étant prévus dans les parcs.

Personnes à mobilité réduite

Augmentation du nombre d'emplacements réservés dans l'ensemble des parcs (norme 5%).

Modes doux

Création d'une zone 30 sur l'ensemble du secteur sud de la voie ferrée, à l'est du square Mistral, et de deux zones 30, avenue du petit Juas et avenue Mal Galliéni.

Les deux roues

- Mise en place d'une liaison 2 roues sur l'axe littoral du boulevard J. Hibert jusqu'au Palm Beach (chaussée sud Croisette).
- Aménagement cyclable sur le boulevard du Riou.
- Une liaison deux roues pourrait également être recherchée, entre Cannes-Centre et le Cannet-Centre.

- Aménagement de places de stationnement dans les parcs existants : Laubeuf, Ferrage, Gare, République, Lamy, etc.
- Aménagement de parcs sécurisés dans différents endroits du centre-ville.

Les piétons

- Extension de la zone piétonne (voir carte) :
 - ◆ Rue du Maréchal Foch (variante centre-ville de la ligne 1, transport en commun et piétons uniquement),
 - ◆ Rue Casanova, rues du 24 août et des Serbes (nord rue Hoche),
 - ◆ Rue d'Antibes (à l'ouest de la rue des Serbes ; variante centre-ville de la ligne 1, transport en commun et piétons uniquement, à l'ouest de la rue du Maréchal Foch),
 - ◆ Avenue Félix Faure (variante centre-ville de la ligne 1, transport en commun et piétons uniquement).
- Aménagements de cheminements sur le littoral entre le quai Saint-Pierre et le Palm Beach, le long de l'axe deux-roues sur la chaussée sud de la Croisette
- Aménagements de cheminements nord-sud sur Carnot (sud Palais de Justice), sur l'axe République (sud parking) - Haddad Simon, et bouclage par la rue Jean Jaures : traitement mixte (piétons, transports en commun et taxis)
- Aménagements de traversées de la voie ferrée : pont des Suisses, pont Carnot, gare SNCF, Châteaudun
- Requalification de la place Cornut-Gentille

Les transports de marchandises - Livraisons

Le centre de Cannes se caractérise par deux activités majeures : d'une part, les commerces de luxe qui, eux, ne nécessitent pas de livraison par de gros porteurs, et, d'autre part, par la présence du Palais des Festivals qui, lui, pour le montage et le démontage des équipements spécifiques à certaines manifestations, entraîne la venue de poids lourds et de véhicules importants.

Le Palais des Festivals

Les accès au Palais sont prévus depuis le boulevard du Riou, par la rue Clémenceau et la Pantiero ou par la CVF et la rue du Maréchal Joffre. L'organisation sur place des chargements et déchargements doit être améliorée dans le cadre de l'extension du Palais.

Les livraisons en ville

Les conditions de livraison, emplacements et horaires, sont définies, comme suit, selon quatre types de voies :

zone 30 : zone de limitation de vitesse à 30 Km/h faisant l'objet d'aménagements spécifiques.

› Cannes-Centre

Cannes-La Bocca

Le Cannet-Centre

Rocheville -Centre

Mandelieu-Centre

- Cas général : Emplacements réservés, dont le nombre est augmenté (utilisation obligatoire), horaires de livraison : 6h30 - 13h et 18h30 - 20h,
- Les zones piétonnes et la rue d'Antibes : Emplacements banalisés, horaires de livraison : 6h30 - 13h et 18h30 - 20h,
- Les axes TCSP (hors Carnot) : Emplacements banalisés, horaires de livraison : 6h30 - 7h30 et 18h30 - 20h,
- Boulevard Carnot et rue Joffre : Emplacements réservés, horaires de livraison : 6h30 - 7h30 et 18h30 - 20h.

Dans l'hypothèse de la mise en place des Centres de Distribution Urbaine, les livraisons depuis ces centres sont effectuées par des véhicules de tonnage limité à 3.5 tonnes.

Les conditions spécifiques de livraisons sur ces rues s'expliquent de la manière suivante :

- ◆ Sur le boulevard Carnot, les caractéristiques de l'axe permettent de conserver des places de stationnement, tout en insérant le TCSP. Des emplacements réservés aux livraisons peuvent

donc être aménagés, alors que sur le reste des axes TCSP, il est question d'emplacements banalisés.

- ◆ La rue du Maréchal Joffre constitue un axe important d'accès au centre ville. La restriction des horaires de livraisons permet de restreindre ce type de trafic en heure de pointe et de limiter ainsi les gênes qu'il peut occasionner.



› Cannes-Centre



Les caractéristiques du secteur

Ce secteur connaît une forte concentration d'activités commerciales et de logements. De plus, il s'étend vers l'ouest, où un certain nombre de projets urbains importants, en termes d'activités et d'habitat, ont été recensés. À l'intérieur du périmètre du SITP, ce secteur est traversé par l'axe majeur Cannes-Mandelieu et connaît des pointes de trafic importantes sur l'axe Picaud -Tonner.

Des projets importants, comme le pôle multimodal et la réouverture de la ligne SNCF Grasse <> Cannes <> Nice, ont un impact significatif sur l'accessibilité du secteur.

Les objectifs

Les objectifs majeurs dans le centre de La Bocca sont :

- La protection de l'av. Francis Tonner et du bld du Midi,
- L'ouverture du centre de La Bocca sur la mer,
- La création d'un pôle multimodal fonctionnel pour l'ensemble des moyens de transport,
- La réduction des flux de transit des véhicules particuliers,
- L'amélioration de l'usage des modes doux et de la sécurité des deux-roues et des piétons.

Plan d'actions

Les transports collectifs

- Création d'un axe TCSP central, le long de l'avenue Francis Tonner, avec une extension possible jusqu'à Mandelieu, ou jusqu'à Ranguin (variante d'extension).
- Mise en œuvre opérationnelle de l'intermodalité, par la création d'un pôle d'échanges SNCF avec le déplacement de la gare voyageurs SNCF vers la gare de marchandises,
- Aménagement d'une dépose minute des voyageurs, avenue de la Roubine,
- Desserte de la gare du Bosquet sur la ligne ferroviaire Cannes - Grasse,
- Restructuration des réseaux de bus, urbain et interurbain.

La voirie

- Remodelage du carrefour de La Frayère et de la RN7 jusqu'à l'avenue Dozol, par la mise en place de 2 fois 1 voie,
- Hiérarchisation du réseau de voirie par la définition des axes de transit :

- ♦ **Est-ouest :**
Sainte-Marguerite - Jourdan - Cigales - Poési,
- ♦ **Ouest-est :**
St-Exupery - Rivage - Roubine - Marco Del Ponte.

- Aménagement de l'avenue Francis Tonner en voie de desserte entre Michel Jourdan et Anthony Dozol.
- Accès principaux depuis l'ouest et le nord au pôle d'échanges par le boulevard du Rivage et l'avenue de la Roubine.

Le stationnement

- Suppression de places sur l'avenue Francis Tonner, l'avenue de la Roubine et la rue Marco Del Ponte, liée à la mise en place du TCSP et l'aménagement du pôle multimodal de la gare,
- Création d'un parc relais à la gare SNCF,
- Réglementation du stationnement sur voirie dans le périmètre de la zone 30. L'objectif est de limiter le stationnement de longue durée sur la voirie. La réglementation zone 2 paraît adaptée au secteur par la durée et les tarifs, puisque, aujourd'hui, le stationnement est gratuit ou en zone bleue. Une tarification permettant d'offrir les 30 premières minutes gratuites aux usagers pourrait éventuellement être mise en place.

Les personnes à mobilité réduite

Mise en place de normes d'emplacements réservés dans les parcs publics (5%) de surface et le nouveau parc relais.

Les modes doux

Création d'une Zone 30 en partie centrale, délimitée par les avenues Dozol, de la Roubine, Michel Jourdan et la rue Aurélienne.

Les deux roues

- Création d'un aménagement cyclable boulevard du Midi,
- Liaisons cyclables vers Ranguin et Rocheville,
- Emplacements réservés dans les parcs de surface et le nouveau parc relais,
- Création d'emplacements sécurisés sur la voirie, au nord de l'avenue Francis Tonner.

Les piétons

- Ouverture de liaisons piétonnes sur la mer par un grand mail, depuis la place du Marché,
- Amélioration des liaisons piétonnes, places du Marché et Roubaud, et traversées piétonnes de l'avenue Francis Tonner,
- Amélioration des cheminements piétons avenue Francis Tonner et boulevard du Midi, ainsi que rue Antoine Brun et avenue Joseph Flory (desserte de la gare du Bosquet).

Cannes-Centre

> Cannes-La Bocca

Le Cannet-Centre

Rocheville -Centre

Mandelieu-Centre

Les transports de marchandises - Livraisons

Il est prévu la création d'un pôle de dégroupage, depuis le fer vers la desserte routière avec un accès avenue de la Roubine, ou éventuellement vers la desserte maritime qui permet de réaliser, par mer, les approvisionnements du Palais des Festivals.

Les conditions de livraison sont définies comme suit :

- Cas général : Emplacements réservés, horaires de livraison : 6h30 - 13h et 18h30 - 20h,
 - Avenue Francis Tonner : Emplacements banalisés, horaires de livraison : 6h30 - 7h30 et 18h30 - 20h.
- Dans l'hypothèse de la mise en place de Centres de Distribution Urbaine, les livraisons depuis ces sites sont effectuées par des véhicules de tonnage limité à 8 tonnes, et à 3.5 tonnes sur l'av. F. Tonner, entre Jourdan et Dozol.

Les liaisons maritimes

Afin de renforcer l'ouverture de La Bocca sur la mer, il peut être envisagé la réalisation d'un port situé au niveau de la future gare SNCF et du mail piétons, afin d'assurer la desserte de l'agglomération par une liaison maritime entre La Napoule et le port de Cannes.

La lutte contre les nuisances

Afin de lutter contre les nuisances liées à la circulation, il est prévu :

- L'installation d'une station de mesure de la qualité de l'air (Qualitair 06), avenue Francis Tonner,
- La mise en place d'écrans acoustiques le long de la voie ferrée.



> Cannes-La Bocca



Le Cannet-Centre

Les caractéristiques du secteur

La commune du Cannet connaît un développement localisé au pied du vieux village. Elle est desservie par un réseau de voirie aux caractéristiques difficiles du fait de la largeur et de la pente des voies, ce qui ne favorise pas la pratique des deux-roues non motorisés. On note cependant une stabilité de la population et des activités, ainsi que l'absence de projet d'aménagement de grande ampleur.

Les objectifs

Les objectifs majeurs dans Le Cannet-Centre sont :

- Protéger et préserver la traversée du Vieux Cannet,
- Réduire les flux de transit des véhicules particuliers,
- Favoriser la marche à pied et améliorer la sécurité des piétons.

Plan d'actions

Les transports collectifs

- Création d'un axe TCSP sur le boulevard Carnot, au sud du rond-point de Grande-Bretagne,
- Restructuration du réseau urbain de bus.

La voirie

- Gestion des accès nord, depuis la route de Valbonne, avec un report d'une partie du trafic sur l'avenue du Campon, délestée par le nouvel itinéraire boulevard du Riou,
- Gestion des accès sud, au niveau de l'avenue des Coiteaux, avec un report d'une partie du trafic sur l'avenue de Lyon, le bld Carnot et l'avenue du Campon,
- Aménagement du carrefour Campon - route de Valbonne - Campelières et Campon - Notre-Dame-des-Anges.

Le stationnement

- Création d'un parc d'échanges pour les véhicules particuliers et les deux-roues, contigu au boulevard Carnot, à moins de 50 m de l'axe TCSP,

- Suppression de places sur la voirie : Carnot, Sadi-Carnot et Gambetta,

- Réglementation du stationnement sur voirie : zone verte rue Victor-Hugo et rue des Moulières, zone orange boulevards Carnot et Sadi-Carnot, avec des modalités spécifiques pour les résidents (une partie est en zone verte à l'heure actuelle).

Les personnes à mobilité réduite

Mise en place de normes d'emplacements réservés (5%) dans les parcs publics et le nouveau parc relais.

Les modes doux

Création d'une zone 30 sur l'ensemble du centre-ville, y compris sur l'axe de traversée Sadi-Carnot - Gambetta, jusqu'aux chemins des Brégières et des Collines.

Les deux-roues

- Création d'un axe nord-sud : rue de Cannes et rue d'Ormesson,
- Mise en place d'une liaison à Rocheville par la rue Notre-Dame-des-Anges,
- Création de parcs sécurisés pour les deux-roues, en surface, boulevard Sadi-Carnot et place Leclerc.

Les piétons

Amélioration des cheminements piétons :

- Sur le boulevard Sadi-Carnot, du TCSP à la place Leclerc,
- Vers les accès aux parcs de stationnement Moulières, Saint-Sauveur, des Orangers, et le nouveau parc relais.

Les transports de marchandises - Livraisons

Les conditions de livraison, emplacements et horaires, sont définies comme suit :

- Cas général : Emplacements réservés, dont le nombre doit être augmenté avec une utilisation obligatoire, horaires de livraison : 6h30 - 13h et 18h30 - 20h,
 - Vieux Cannet : Emplacements banalisés, horaires de livraison : 6h30 - 13h et 18h30 - 20h,
 - Les grands axes* et les écoles : Emplacements réservés, horaires de livraison : 6h30 - 7h30 et 18h30 - 20h
- Dans l'hypothèse de la réalisation d'un Centre de Distribution Urbaine sur les Campelières, les livraisons depuis ce site sont effectuées par des véhicules de tonnage limité à 3.5 tonnes.

La lutte contre les nuisances

Installation d'une station de mesure de la qualité de l'air (Qualitair 06) sur le boulevard Carnot, au sud du boulevard du Campon.

* boulevards Carnot et Sadi-Carnot, rues Notre-Dame-des-Anges, Victor-Hugo et des Moulières, route de Valbonne

Cannes-Centre

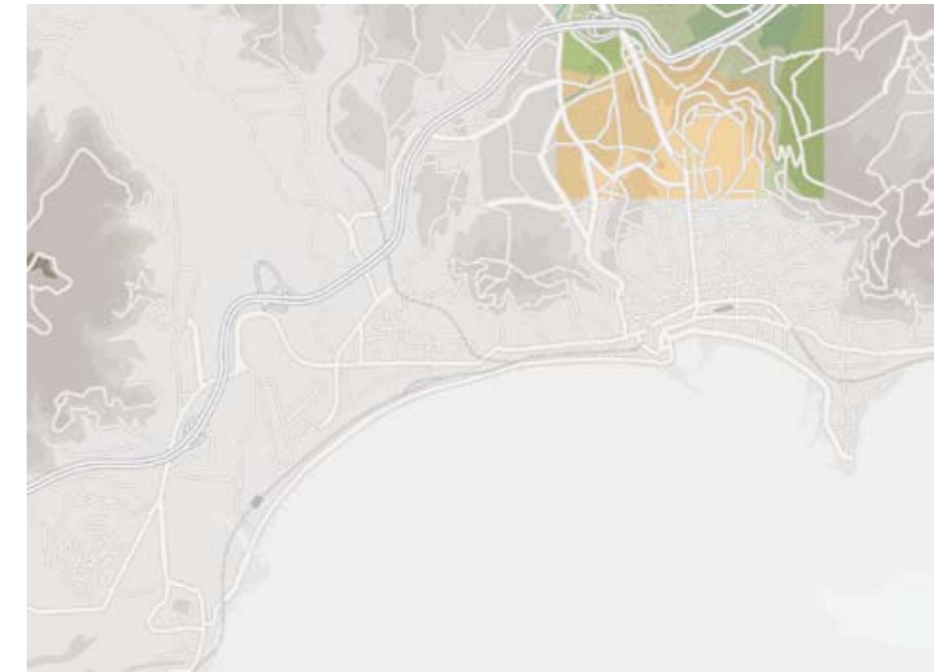
Cannes-La Bocca

> Le Cannet-Centre

Rocheville -Centre

Mandelieu-Centre

Le Cannet-Centre



- légendes
- Parkings
 - TCSP
 - Itinéraires piétons et zone 30
 - Itinéraires 2 roues
 - Trafic : transit et échanges
 - Entrée ville et accès parking
 - Liaisons avec l'A8

> Le Cannet-Centre



Rocheville-Centre

Les caractéristiques du secteur

Le secteur de Rocheville se caractérise par un développement vers l'Ouest (Chemin de l'Aubarède), une restructuration du centre et des traversées importantes selon un axe nord-sud par l'avenue Roosevelt, et un axe est-ouest, boulevards du Périer et Paul Doumer. La rocade Ouest présente, en outre, de bonnes caractéristiques.

Les objectifs

Les objectifs majeurs dans Rocheville sont :

- Protéger la traversée du centre, notamment au niveau de la place Foch,
- Réduire le flux de transit des véhicules particuliers,
- D'améliorer l'usage et la sécurité des piétons.

Plan d'actions

Les transports collectifs

- Création d'un axe TCSP nord-sud, avenue Roosevelt, Boulevard du Four-à-Chaux. Une variante de ce tracé, au sud du secteur, par le boulevard du Périer et l'avenue de Grasse pourrait être imaginée, afin de mieux desservir l'hôpital. Une extension est aussi possible vers Mougins,
- Création d'un parc relais en amont du tronçon Roosevelt (Fades), afin de favoriser le rabattement des voitures particulières.

La voirie

- Hiérarchiser le réseau de voiries en distinguant :
 - ♦ **Les axes de transit** nord-sud par le boulevard Monod et l'avenue de Gaulle nord-ouest par le chemin du Carimai,
 - ♦ **Les entrées en centre-ville** au nord par le boulevard Monod et l'avenue Jeanpierre, au sud par le boulevard du Perier et l'avenue de Grasse,
- Restructurer la place Foch dans le cadre de l'aménagement du centre du quartier de Rocheville et l'aménagement du carrefour rue Calmette / rue des Ecoles,
- Limiter la vitesse, avenue Roosevelt et avenue de Grasse, ainsi qu'avenue Pompidou pour la desserte du secteur de la Palestre.

Le stationnement

- Création d'un parc d'échanges pour les véhicules particuliers et deux-roues, chemin des Fades,

- Suppression de places sur la voirie sur Roosevelt et Four-à-Chaux,
- Réglementation :
 - zone orange : place Foch, avenue Roosevelt, boulevards du Nord, Doumer et Saint-Charles, rue des Ecoles avec des tarifs spécifiques pour les résidents,
 - zone jaune : avenue Maurice Jean-Pierre (actuellement en zone verte),
- Aménagement d'un parking en face de l'hôpital (environ 50 places).

Les personnes à mobilité réduite

Mise en place de normes d'emplacements réservés (5%) place Foch et dans le nouveau parc relais.

Les modes doux

Création d'une zone 30 à l'est du Four-à-Chaux, entre la rue Jules Ferry, le jardin de la Princesse et la rue Pannier.

Les deux-roues

- Création d'un itinéraire deux-roues, du chemin de l'Olivet jusqu'à la rue Notre-Dame-des-Anges (liaison le Cannet-Centre),
- Emplacements réservés dans le nouveau parc relais,
- Stationnements sécurisés place Foch et le long de l'itinéraire deux-roues.

Les piétons

- Aménagement des cheminements piétons sur les avenues Roosevelt, de Grasse, des Broussailles, rues des Ecoles et Jules Ferry.

Les transports de marchandises - Livraisons

Les conditions de livraison, emplacements et horaires sont définies comme suit :

- Cas général : Emplacements réservés, horaires de livraison : 6h30 - 13h et 18h30 - 20h,
- Axes TCSP, voies d'accès au centre*, et écoles : Emplacements réservés, horaires de livraison : 6h30 - 7h30 et 18h30 - 20h.

Dans l'hypothèse de la réalisation des Centres de Distribution Urbaine, les livraisons sont effectuées depuis ces sites par des véhicules de tonnage limité à 8 tonnes ou 3.5 tonnes.

* boulevards du Four-à-Chaux et Doumer, avenues Roosevelt, Jeanpierre et des Ecoles

Cannes-Centre

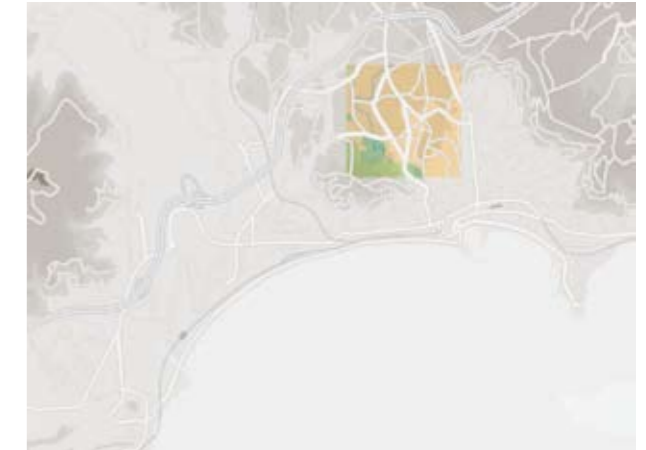
Cannes-La Bocca

Le Cannet-Centre

› Rocheville-Centre

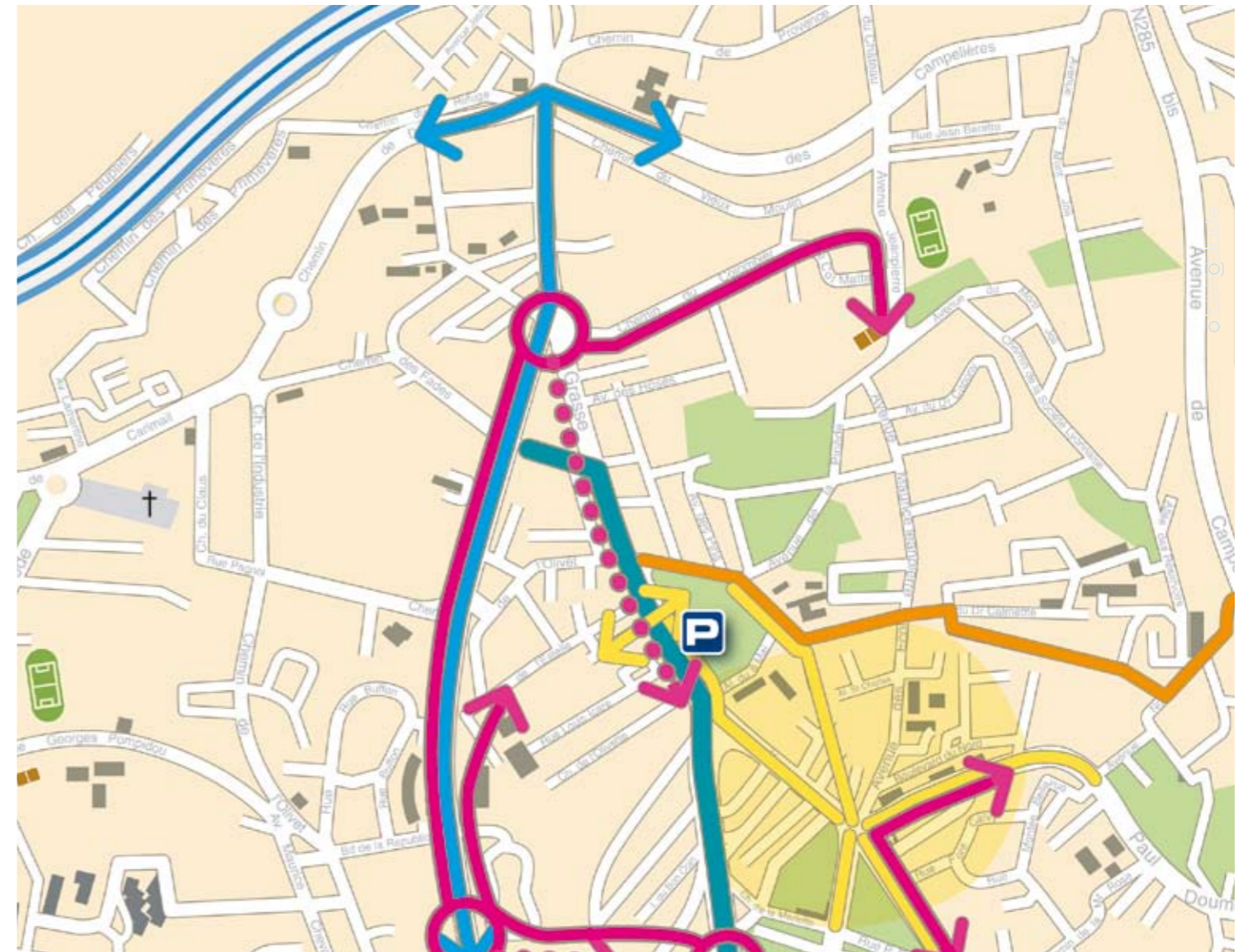
Mandelieu-Centre

Rocheville-Centre



› Rocheville-Centre

- légendes
- Parkings
 - TCSP
 - Itinéraires piétons et zone 30
 - Itinéraires 2 roues
 - Trafic : transit et échanges
 - Entrée ville et accès parking



Mandelieu-Centre

Les caractéristiques du secteur

Le secteur de Mandelieu se caractérise notamment par le déplacement du centre de gravité vers le sud (Europa), par l'existence de projets urbains importants (concernant les équipements publics) et par la relocalisation du pôle commercial à Capitou. En ce qui concerne les nuisances liées à la circulation, celles-ci découlent de l'accès direct de l'autoroute A8 en centre ville, de la présence de trafics de transit importants dus aux accès sur l'A8 et la RN7 et enfin, par la traversée des poids lourds.

Les objectifs

Les objectifs majeurs dans Mandelieu-Centre sont :

- Protéger les sections centrales, avenue de Cannes et rue J. Passero,
- Réduire les flux de transit des véhicules particuliers et des poids lourds,
- Développer l'usage des modes doux et améliorer la sécurité des deux-roues et piétons.

Plan d'actions

Les transports collectifs

- Extension du TCSP ligne 1 (avenue de Lattre-de-Tassigny) et restructuration parallèle du réseau de transport en commun,
- Intermodalité : utilisation, en parc relais, du parking le long de l'A8, boulevard des Ecreuils,
- Développement du service de transport à la demande.

La voirie

- Suppression de l'échangeur A8 au centre-ville et création de l'échangeur de Barbossi, à l'ouest,
- Hiérarchisation du réseau de voirie par la définition d'axes de transit :
 - ♦ Au nord : liaison intercommunale de La Siagne (Pégomas /A8)
 - ♦ Au sud : requalification des avenues de la Mer et Gaston-de-Fontmichel,
- Aménagement du rond-point des Tourrades : création de 2 voies d'insertion vers l'A8.

Le stationnement

- Suppression de places sur voirie avenue de Cannes,
- Réglementation avenue de Cannes et rue J. Passero (réglementation à définir), avec des spécificités pour les résidents, et enfin, évolution de la zone bleue existante.

Les personnes à mobilité réduite

Renforcement du nombre d'emplacements réservés dans les parcs de surface.

Les modes doux

Création d'une zone 30 sur les avenues de Cannes, Passero, Pagnol et le boulevard des Ecreuils.

Les 2 roues

- Création d'itinéraires deux-roues avenues des Anciens-Combattants, de Lattre-de-Tassigny, de Cannes,
- Avec des extensions vers La Napoule et le bord de mer (réseau de deux-roues d'agglomération), et au nord, jusqu'au futur pôle commercial,
- Aménagement le long de La Siagne,
- Emplacements réservés dans les parcs de surface et le parc relais.

Les piétons

- Création de cheminements piétons entre Capitou et Europa par l'avenue Passero,
- Mise en place de cheminements et traversées sur l'avenue de Cannes et le boulevard des Ecreuils.

Les transports de marchandises - Livraisons

Les conditions de livraison sont définies comme suit :

- Cas général : Emplacements réservés, horaires de livraison : 6h30 - 11h30 et 18h30 - 20h,
- Av. de Cannes, Passero et bd des Ecreuils (nord A8) : Emplacements réservés, horaires de livraison : 6h30 - 7h30 et 18h30 - 20h.

Dans l'hypothèse de la réalisation des Centres de Distribution Urbaine (Siagne), les livraisons sont effectuées depuis ces sites par des véhicules de tonnage limité à 8 tonnes et à 3,5 tonnes sur l'avenue Passero et la rue de Mouchy.

La lutte contre les nuisances

- Installation d'une station de mesure de la qualité de l'air (Qualitair 06), avenue de Cannes,
- écrans acoustiques le long de l'A8.

Cannes-Centre

Cannes-La Bocca

Le Cannet-Centre

Rocheville-Centre

> Mandelieu-Centre

Mandelieu-Centre

- légendes
- Parkings
 - TCSP
 - Itinéraires piétons et zone 30
 - Itinéraires 2 roues
 - Trafic : transit et échanges
 - Entrée ville et accès parking
 - Liaisons avec l'A8



> Mandelieu-Centre



déplacement de l'échangeur A8 actuel à Barbossi



syndicat intercommunal des transports publics
de Cannes - Le Cannet - Mandelieu-La Napoule

Résidence Cannes 2000
29, boulevard de la Ferrage
06 400 Cannes
Tel. 04 97 06 60 29
Fax 04 97 06 60 26
e-mail : sitp@silteplait.info

Site internet de consultation
du Plan de Déplacements Urbains
www.silteplait.info

