

## Engagement 14

# Encourager les mobilités durables et actives



### Notion 14.1 Aménager l'espace public au bénéfice des mobilités durables et actives

#### ✓ RECOMMANDATIONS

- Dimensionner les voies destinées à la circulation automobile au minimum (ce qui peut nécessiter une refonte du plan de circulation), modérer la vitesse par l'aménagement pour une meilleure cohabitation des usages et favoriser la sécurité des usagers vulnérables.
- Réguler le stationnement motorisé et non motorisé (vélo, engin de déplacement personnel motorisé (EDPM)) et mutualiser des espaces de stationnement privés pour désengorger l'espace public, limiter l'imperméabilisation et prévoir la mutabilité des places de stationnement.
- Prévoir des cheminements piétons et vélos sûrs, confortables, accessibles à tous et cohérents avec les maillages existants ou projetés.

Favoriser l'utilisation des modes de déplacement alternatifs à la voiture constitue pour les collectivités non seulement un levier d'amélioration de la qualité du **cadre de vie** de leurs habitants, mais répond également à des enjeux politiques en matière d'environnement, de santé publique, d'économie et de lien social.

Tout particulièrement, les cheminements piétons et vélos doivent être sûrs, confortables, signalés, accessibles à tous et cohérents avec les maillages existants ou projetés. Toutes ces réflexions doivent associer collectivités, autorités organisatrices de la mobilité, opérateurs de transport, gestionnaires de voirie, usagers et riverains.

Plusieurs dispositifs permettent de réduire la place de la voiture en ville et bénéficient *de facto* aux mobilités durables et actives : dimensionner les voies destinées à la circulation motorisée au minimum ou modérer la vitesse par l'aménagement pour une meilleure cohabitation des usages. Parmi les autres mesures possibles, favoriser les voies ouvertes au trafic automobile permettant une cohabitation entre les différents modes de déplacement, comme les zones 30 ou les zones de rencontre, contribue à un usage partagé et apaisé de la voirie dans les cas où le trafic motorisé est suffisamment faible. Sinon, des aménagements spécifiques séparés sont à envisager.

L'emprise de la voiture peut également être contrôlée en dimensionnant ou en intégrant la mutabilité/la mixité d'usage du stationnement (ex. pour le transformer temporairement en site d'événements).

#### LES QUESTIONS À SE POSER

En quoi l'aménagement du projet favorise-t-il les modes actifs de déplacement (piétons, vélos, trottinettes, etc.) au sein du quartier et à ses abords ? Comment les citoyens et usagers sont-ils associés à ces choix ?

Quels dispositifs mettre en place pour réduire le trafic motorisé et pour modérer les vitesses ?

Quels dispositifs de stationnement mettre en œuvre pour diminuer la place de la voiture et favoriser l'usage du vélo dans le projet ?

En quoi les espaces publics favorisent-ils la régulation des vitesses et de la circulation, la cohabitation des modes de déplacement et l'accessibilité pour tous ?





## Notion 14.2 Prévoir les équipements nécessaires aux changements de pratiques

### ✓ RECOMMANDATIONS

- Réaliser des stationnements vélos sécurisés et les prioriser aux abords des équipements, activités, commerces et prévoir du stationnement vélo sécurisé suffisamment dimensionné dans les immeubles de logements et dans les établissements recevant du public.
- Faciliter l'accès aux services de covoiturage, d'autopartage ou de vélopartage par des équipements adaptés.
- Anticiper les besoins en bornes de recharge et les infrastructures associées pour véhicules électriques.

Outre les aménagements de voirie et de l'espace public, divers équipements sont à réaliser afin d'assurer le développement des modes alternatifs au véhicule individuel. Il est primordial d'anticiper les besoins de tous les publics à chaque étape de l'élaboration du projet. Pour cela, il convient de traiter les mobilités des personnes à mobilité réduite (PMR), les mobilités actives, les transports collectifs et les mobilités partagées comme des thématiques transversales. En parallèle, il est nécessaire de minimiser les temps et distances de déplacement, notamment en assurant la **perméabilité du quartier** aux chemins piétons.

Le recours à des véhicules électriques ou hybrides rechargeables nécessite l'installation d'infrastructures de recharge en nombre suffisant, accessibles à tous (y compris PMR), avec des dispositifs performants et dans des lieux identifiés pour les usagers.

L'accès aux services de covoiturage, d'autopartage électrique ou non ou encore de vélopartage, est facilité par des équipements adaptés. La planification de places de stationnement réservées au covoiturage, à l'autopartage ou aux véhicules propres permet de promouvoir ces usages (mutualisation par regroupement ou foisonnement).

De la même manière, la réalisation de stationnements vélos sécurisés, dimensionnés pour différents modèles (ex. vélos cargos, etc.) et installés en priorité aux abords des équipements, activités et commerces, encourage à se déplacer par des modes actifs.

### LES QUESTIONS À SE POSER

Quelles offres alternatives, quels services de transport proposer ?

Comment ont été évalués les besoins de mobilité des citoyens et usagers du quartier ? Quels aménagements proposer pour répondre à ces besoins, en particulier d'électromobilité ?

Comment l'aménagement intègre-t-il l'offre de services de mobilités partagées pour favoriser l'alternative à la voiture individuelle ?





## Notion 14.3 Connecter le quartier aux transports publics pour améliorer l'intermodalité

### ✓ RECOMMANDATIONS

- Aménager des cheminements piétons et vélos reliant aux arrêts de transports publics les plus proches et/ou les plus attractifs (ex. gare).
- Anticiper la meilleure desserte interne et externe en transports en commun (faciliter la circulation et en adaptant les horaires aux besoins).

L'intermodalité vise à permettre aux usagers de disposer d'une offre globale de mobilités alternatives à la voiture individuelle, en combinant différents services. Cette pratique s'inscrit dans les objectifs de décarbonation des mobilités portés à l'échelle nationale et locale, notamment avec le développement des **Zones à Faibles Émissions-mobilité (ZFE-m)**.

Dans ce bouquet de services complémentaires, les transports publics occupent une place structurante afin de rendre effectif le droit à la mobilité pour tous.

Les usagers qui disposent d'alternatives possibles à la voiture individuelle attendent un bon niveau de service des transports publics, sans quoi ils ne sont pas enclins à les prendre. La qualité de ce service s'apprécie au regard du maillage du réseau, de la fiabilité, de la fréquence, de l'amplitude horaire, du confort, de la sécurité et de la sûreté. Afin d'anticiper la meilleure desserte en transport public, les réflexions sur l'organisation du service attendu doivent associer les parties prenantes, jusqu'aux gestionnaires d'infrastructures et de voirie ainsi que les usagers.

L'accès doit être facilité grâce à des cheminements piétons accessibles et à des aménagements cyclables (y compris stationnements vélos) vers les arrêts de transports publics les plus proches, les plus attractifs ou générant le plus de flux.

De façon plus générale, un espace dédié aux services de mobilité peut être prévu au sein ou en bordure du projet pour rassembler différents services de mobilité.

### LES QUESTIONS À SE POSER

Quels aménagements réaliser pour faciliter l'intermodalité ?

Comment l'aménagement intègre-t-il l'offre de transports collectifs ?

Quels services proposer aux usagers pour faciliter les déplacements en transports collectifs ?





## Notion 14.4 Organiser la logistique urbaine

### ✓ RECOMMANDATIONS

- Identifier les besoins en espaces de stockage et de livraison en B to B des activités économiques (commerces, artisans du quartier) et en B to C (livraisons des habitants), et proposer des solutions de mutualisation: espaces de logistique urbaine, entrepôts partagés ou permettant d'effectuer des livraisons en horaires décalés (mise en place de SAS dans les commerces), véhicules utilitaires partagés, etc.
- Construire une réglementation de la circulation, du stationnement et des aires de livraison, favorisant les modes les moins énergivores et carbonés à la tonne transportée (les poids lourds et les vélos cargos); prévoir les espaces de livraison favorisant ces usages.
- Prévoir des points de relais pour le B to B et le B to C, facilement accessibles pour les livreurs et singulièrement en vélos-cargo et les clients, facilitant l'essor de l'économie circulaire (consignes, récupération de palettes standardisées, logistique inversée).

Essentielle au fonctionnement de la ville, la logistique urbaine doit permettre d'optimiser les livraisons en assurant la gestion du dernier kilomètre, autrement dit en limitant les nuisances pour les riverains ainsi que les impacts environnementaux.

Dans cette perspective, il faut mettre en place des dispositifs visant à favoriser la circulation et le stationnement des véhicules de livraison les moins carbonés: par un réseau de pistes cyclables, un maillage des espaces de logistique urbaine et une stratégie adaptée des aires de livraison éventuelles. De la même manière, en fonction de la nature des activités prévues, il peut être intéressant de penser les besoins en entreposage à l'échelle du quartier, afin de pouvoir effectuer les livraisons du dernier kilomètre en mode actif. Pour certaines activités spécifiques, l'intégration d'un espace nécessaire à la livraison sur l'espace privé sera proposée à la réflexion.

De même, prévoir des points de relais, voire des consignes, facilement accessibles pour les livreurs (en premier lieu les vélos cargos) et accessibles à tous les usagers (y compris PMR) permet d'assurer un bon niveau de service.

### LES QUESTIONS À SE POSER

Quels dispositifs mettre en place pour faciliter une logistique urbaine plus sobre?

Quels aménagements opérer pour faciliter les livraisons et réduire leur empreinte sur la circulation?

Quels services urbains et/ou modes de déplacement pour décarboner le premier et le dernier kilomètre?





## Notion 14.5 Promouvoir l'usage des modes alternatifs au « monovoiturage »

### ✓ RECOMMANDATIONS

- Mettre en évidence, les modes alternatifs par la signalétique (ex. indiquer les temps de trajets à pied ou la direction des arrêts de transports en commun).
- Sensibiliser et inciter les usagers et habitants aux pratiques de mobilité vertueuses.

L'un des obstacles à l'intermodalité et à l'utilisation des modes alternatifs à la voiture individuelle est la méconnaissance des usagers concernant l'offre de service sur le territoire.

Une signalisation adaptée permet de faciliter et d'inciter à la marche, au vélo, aux transports collectifs et aux mobilités partagées. Elle indique, par exemple, les temps de trajets à pied ou la direction des arrêts de transport en commun.

Au-delà des aménagements, l'accompagnement sur le terrain des usagers et des habitants constitue un axe-clé. Cela passe par des animations de proximité qui visent à faire évoluer les pratiques des habitants et usagers vers des mobilités plus vertueuses.

Ce passage à l'action a besoin d'être soutenu par des actions de sensibilisation, par exemple sur les coûts réels et les externalités de la voiture individuelle ainsi que les économies possibles. Il doit en outre être accompagné par des actions de formation aux changements de pratiques telles que l'apprentissage du vélo, l'utilisation des transports collectifs, des services d'**autopartage**, de vélos en libre-service ou de trottinettes. Ces animations peuvent permettre également de constituer une charte collective des habitants et de leurs engagements pour une mobilité plus vertueuse.

### LES QUESTIONS À SE POSER

Quels dispositifs d'accompagnement et d'information proposer pour faciliter les déplacements et améliorer la lisibilité du quartier ?

Quels aménagements mettre en place pour l'accompagnement et/ou la sensibilisation aux modes alternatifs ?

Quels dispositifs de sensibilisation pour accompagner les changements de comportement vers des pratiques de mobilité plus vertueuses ?



# Cannes Maria

Cannes, Alpes-Maritimes, Provence-Alpes-Côte d'Azur



Contexte local **Centre**  
 Type de projet **Reconversion - Friche**  
 Superficie (ha) **1,6**  
 Superficie espaces verts (ha) **0,5**  
 Nombre d'habitants prévus **550**  
 Nombre de logements **270**  
 Nombre de logements sociaux parmi les logements **84**  
 Date de début des travaux/  
 Année d'achèvement **2008-2016**  
 Labellisation EQ **Étape 3**  
 Année labellisation **2017**

## LES ACTEURS DU PROJET

Maîtrise d'ouvrage du projet  
**Ville de Cannes**

Maîtrise d'œuvre du projet  
**Vinci Immobilier et société Batim, AMO Pastorello, EURECA, Cabinet Fournet, CITADIA, IOSIS**

Acteurs **AMIREAN, association du quartier, Conseil départemental des Alpes-Maritimes, RTE & ERDF (déplacement du transformateur électrique), SIAUBC (réseaux et bassin de rétention des eaux pluviales)**

© DREAL

L'ÉcoQuartier Cannes Maria est situé sur la friche industrielle d'une ancienne usine GDF, qui constitue une coupure entre les quartiers populaires du secteur Prado-République et le quartier résidentiel de la Californie. Redonner une urbanité à ce secteur et servir de couture entre ces deux quartiers stratégiques représentait l'enjeu majeur pour la ville. L'opération comprend la production de logements (au tiers du locatif social), la création de services et de commerces ainsi que des équipements publics intergénérationnels. Un parc de stationnement a été construit en sous-sol, en partie ouvert au public afin de compenser les places supprimées en surface dans le cadre du réaménagement des espaces publics du quartier. S'inscrivant dans un quartier à l'identité forte, ce projet urbain met l'accent sur les enjeux de mixité sociale et de vie culturelle.

Avant de développer une offre de mobilité spécifique au quartier, le projet Cannes Maria traite les besoins de déplacements par la conception urbaine. D'une part, l'emprise de la friche initiale coupait la ville, son désenclavement permet de relier les quartiers. D'autre part, la desserte en transports en commun existait déjà aux alentours et la programmation urbaine en a optimisé l'utilisation. Ensuite, la création de services au sein du quartier permet d'accentuer l'offre de proximité pour le quartier et ses environs, dans une logique de la «ville du quart d'heure». Enfin, l'îlot Cannes Maria lui-même est exclusivement dédié aux modes actifs, avec un mail et une promenade verte le traversant. Pour ce faire, les besoins de stationnement sont concentrés sur un parc souterrain, et un arrêt de bus a été implanté à l'entrée du quartier, au niveau de la nouvelle place Commandant Maria.

## ÉVALUATION DE L'ENGAGEMENT 14



Taux de cyclabilité de la voirie



Offre de mobilité alternative à la voiture individuelle



Part des ménages utilisant un mode alternatif à la voiture pour le trajet domicile travail