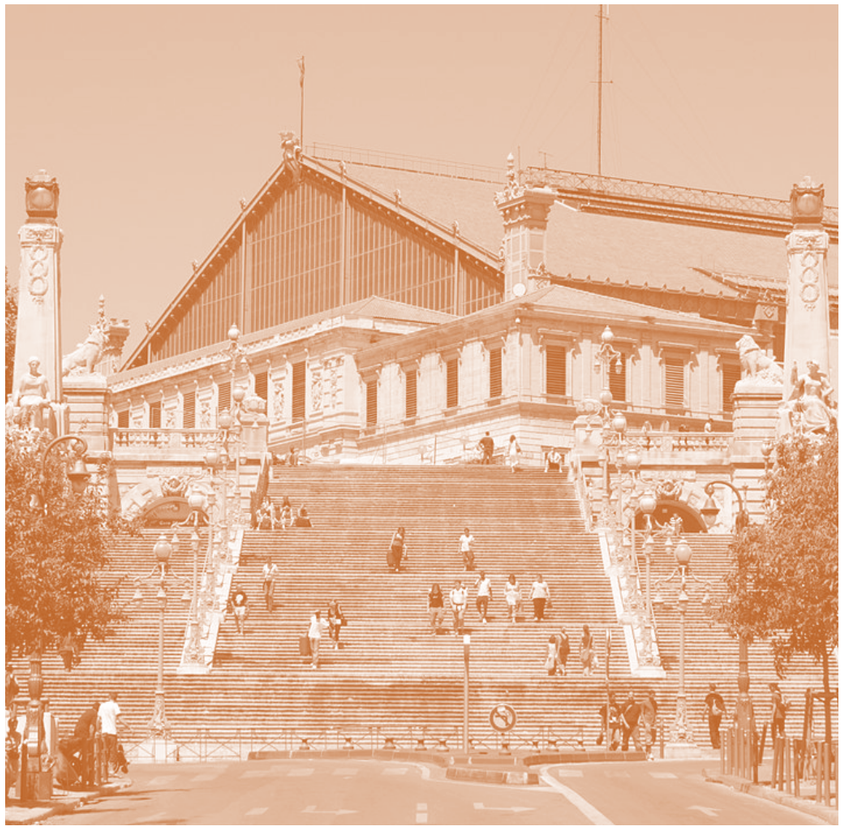
MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE LA

COMMUNE DE CANNES



DOSSIER DE CONCERTATION AU TITRE DU L103-2 DU CODE DE L'URBANISME

LE PROJET DES PHASES 1 & 2 LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

SNCF RÉSEAU

SOMMAIRE

1 OBJET DU PRESENT DOSSIER 4

2 PRÉSENTATION DU PROJET 5

2.1 LES OBJECTIFS GÉNÉRAUX 5

2.1.1 Augmenter l'offre ferroviaire 5

2.1.2 Améliorer les temps de parcours 5

2.1.3 Offrir Un service plus fiable en améliorant la robustesse et la régularité 5

2.1.4 Préserver le Développement du fret ferroviaire 6

2.1.5 Améliorer la desserte des territoires grace à de nouvelles gares intermodales 7

2.1.6 Créer une synergie avec les projets urbains structurants 7

2.2 LES OBJECTIFS PAR DÉPARTEMENT 7

2.2.1 Les objectifs sur l'étoile ferroviaire marseillaise 7

2.2.2 Les objectifs sur la zone toulonnaise 8

2.2.3 Les objectifs sur le nœud ferroviaire azuréen 8

2.3 PRÉSENTATION DU PROJET TRAVERSANT LE TERRITOIRE COMMUNAL OU INTERCOMMUNAL 9

2.3.1 Rappel du contexte administratif local dans lequel s'insère le projet 9

2.3.2 Les aménagements sur le secteur de Cannes 10

2.3.3 Description technique de l'Operation Cannes Centre ..11

2.3.4 Description technique de l'Operation GARE TER DE CANNES MARCHANDISES 23

2.3.5 Description technique de l'Operation Bifurcation de CANNES-Grasse 33

3 ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME 44

3.1 PRINCIPES GÉNÉRAUX ET MÉTHODE D'ANALYSE 44

3.1.1 Préambule 44

3.1.2 Méthode d'analyse retenue 44

3.2 PRÉSENTATION DU PLU EN VIGUEUR SUR LA COMMUNE DE CANNES & ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ 45

3.2.1 Présentation du PLU en vigueur 45

3.2.2 Analyse de la compatibilité 45

3.3 SOLUTIONS ENVISAGEABLES POUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ ET EXPOSÉ DES MOTIFS DES CHOIX 56

4 PROJET DE MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU 57

4.1 PRÉSENTATION DES ADAPTATIONS APPORTÉES AU ZONAGE 57

4.2 PRÉSENTATION DES ADAPTATIONS APPORTÉES AU RÈGLEMENT . 63

4.3 PRÉSENTATION DES ADAPTATIONS APPORTÉES ÀUX ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP) 65

4.4 PRÉSENTATION DES ADAPTATIONS APPORTÉES À LA LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS (ER) 66

5 COMPATIBILITÉ AVEC LES DOCUMENTS DE RANG SUPÉRIEUR 68

5.1 COMPATIBILITÉ AVEC LE SRADDET 68

5.2 COMPATIBILITÉ AVEC LE SCOT 70

TABLE DES FIGURES

FIGURE 1 : LOCALISATION DES OPERATIONS DU PROJET 5
FIGURE 22 : LE POLE MULTIMODAL DE NICE AEROPORT (SOURCE EPA PLAINE DU VAR) 6
FIGURE 3 : COHERENCE INTERMODALE DES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORTS SUR LE SECTEUR MARSEILLAIS 6
FIGURE 23 : VERS UN RER METROPOLITAIN - SCHEMA DES DESSERTES ET DES FREQUENCES A L'ECHELLE DE MARSEILLE 7
FIGURE 5 : STRUCTURE DES SERVICES TER AUTOUR DE TOULON ET NOMBRE DE TRAINS PAR HEURE DANS CHAQUE SENS PAR SECTION 8
FIGURE 6 : LE TERRITOIRE CANNOIS (SOURCE : PLU - RAPPORT DE PRESENTATION) 9
FIGURE 7 : OPERATIONS PREVUES EN PHASE 2 SUR LE SECTEUR DE CANNES (SNCF RESEAU, DOSSIER DE CONCERTATION, 2020) 10
FIGURE 8 : VUE AERIENNE DE LA GARE DE CANNES (GEOPORTAIL) 11
FIGURE 9 : COUPE TRANSVERSALE DE LA GARE DE CANNES CENTRE – ETAT ACTUEL 13
FIGURE 10 : COUPE TRANSVERSALE DE LA GARE DE CANNES CENTRE – ETAT PROJET 13
FIGURE 11 : : COUPE DE LA GARE DE CANNES CENTRE A L'ETAT PROJET (SYSTRA, 2021) 14
FIGURE 12 : SOLUTION D'AMENAGEMENT DU QUAI SUD (AREP 2021) 15
FIGURE 13 : OUVRAGES EXISTANTS DE FRANCHISSEMENT DES VOIES FERREES (SNCF RESEAU, DOSSIER MINISTERIEL, 2019) 16
FIGURE 14 : PASSAGES SOUTERRAINS EXISTANTS ET PROJETES (FIGURE DU HAUT) – PASSAGES SOUTERRAINS PROJETES (FIGURE DU BAS) (AREP, 2021) 17
FIGURE 15 : COUPE DU PASSAGE SOUTERRAIN VOYAGEURS OUEST (SYSTRA, 2021) 18
FIGURE 16 : COUPE DU PASSAGE SOUTERRAIN VOYAGEURS EST (SYSTRA, 2021) .. 18
FIGURE 17 : COUPE DU PONT-RAIL DU PASSAGE CHATEAUDUN (SYSTRA, 2021) ... 19
FIGURE 18 : COUPE DU PASSAGE GAMBETTA (SYSTRA, 2021) 19
FIGURE 19 : COUPE SUR LE PONT-RAIL DU RUISSEAU DE LA FOUX (SYSTRA, 2021) 20
FIGURE 20 : EXEMPLE DU CONCEPT ABRI DE QUAIS (G&C / AREP CONCEPT 2017) 24
FIGURE 21 : PRINCIPES D'INSERTION ET D'ORGANISATION DU POLE D'ECHANGE ET DE LA GARE TER DE CANNES MARCHANDISES (SNCF RESEAU, DOSSIER DE CONCERTATION, 2020) 25
FIGURE 22 : COUPES TRANSVERSALES – SITUATION ACTUELLE ET PROJETEE (AREP, 2021) 26
FIGURE 23 : VUE 3D DE LA NOUVELLE GARE TER DE CANNES MARCHANDISES (AREP, 2021) 27
FIGURE 24 : TRAITEMENT PAYSAGER DES AXES NORD/SUD ET EST/OUEST (AREP, 2021) 29
FIGURE 25 : SCHEMA DES INSTALLATIONS EXISTANTES, NOUVELLES ET MODIFIEES (DOSSIER DE CONCERTATION, SNCF RESEAU, 2021) 34
FIGURE 26 : COUPE AU DROIT DE LA RESIDENCE MONTMAJOUR – EXISTANT/ PROJET (SNCF RESEAU, 2021) 35
FIGURE 27 : COUPE AU DROIT DU VELES PLAGE – EXISTANT/ PROJET (SNCF RESEAU, 2021) 35
FIGURE 28 : COUPE AU DROIT DE LA RESIDENCE KERKYRA – EXISTANT/ PROJET (SNCF RESEAU, 2021) 35
FIGURE 29 : COUPE AU DROIT DU VELES PLAGE – EXISTANT/ PROJET (SNCF RESEAU, 2021) 35
FIGURE 30 : PROPOSITION DE PROLONGEMENT DE LA COUVERTURE DU TERRIER AU DROIT DE LA RESIDENCE DU CHATEAU DE LA MER AU MOYEN D'UNE STRUCTURE METALLIQUE (SYSTRA, 2021) 36
FIGURE 31 : COUPE DU PASSAGE EN TERRIER SOUS LE FONT DE VEYRE (SYSTRA, 2021) 37
FIGURE 32: ELARGISSEMENT DE L'OUVRAGE A 6M (SYSTRA, 2021) 37
FIGURE 33 : RUE LOUIS ARMAND LE LONG DE LA VOIE FERREE (GOOGLE MAPS) .. 38
FIGURE 34 : SIGNALISATION TYPE POUR VOIRIE MUTUALISEE 38
FIGURE 35 : DESCRIPTION DE L'ACTUEL BOULEVARD DE LA MER (OPENSTREETMAP) 39
FIGURE 36 : PHOTOMONTAGE DU REAMENAGEMENT DU BOULEVARD DE LA MER (SNCF RESEAU, DOSSIER DE CONCERTATION, 2021) 40
FIGURE 37 : LES ACCES DEPUIS LE BOULEVARD DE LA MER (SNCF RESEAU, DOSSIER DE CONCERTATION, 2021) 40
FIGURE 38 PROFIL EN TRAVERS TYPE DU RETABLISSEMENT DU BOULEVARD DE LA MER (SYSTRA, 2021) 40
FIGURE 39 : INSERTION PAYSAGERE DE L'OUVRAGE EN TERRIER (SYSTRA, 2021) .. 41
FIGURE 40 : EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE CANNES SUR LE SECTEUR CENTRE GARE 49
FIGURE 41 : SUPERPOSITION DE L'OPERATION 4EME VOIE CANNES CENTRE AVEC LE PLAN DE ZONAGE DU PLU DE CANNES 49
FIGURE 42 : EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE CANNES SUR LE SECTEUR DE LA BIFURCATION CANNES – GRASSE ET SUPERPOSITION DE L'OPERATION ... 50
FIGURE 43 : EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE CANNES SUR LE SECTEUR MARCHANDISES 51
FIGURE 44 : SUPERPOSITION DU PERIMETRE POTENTIEL D'INTERVENTION DE L'OPERATION GARE TER CANNES MARCHANDISES AVEC LE PLAN DE ZONAGE DU PLU DE CANNES 51
FIGURE 45 : SUPERPOSITION DU PERIMETRE POTENTIEL D'OPERATION AVEC LE PLAN DE ZONAGE DU PLU SUR LE SECTEUR DE LA GARE 51
FIGURE 46 : ZOOM SUR L'ER I.C 34 DU PLU DE CANNES 51
FIGURE 47 : SUPERPOSITION DE LA ZONE D'OPERATION D'AMENAGEMENT ENVISAGEE AVEC LE PLAN DE ZONAGE DU PLU DE CANNES 52
FIGURE 48 : ZOOM SUR LES ER I.C.10, I.C.34 ET I.C.152 52
FIGURE 49 : SUPERPOSITION DE LA ZONE D'OPERATION D'AMENAGEMENT ENVISAGEE AVEC LE PLAN DE ZONAGE DU PLU DE CANNES 52
FIGURE 50 : ZOOM SUR LE PLAN DE ZONAGE DU PLU DE CANNES SUR LE SECTEUR CONCERNE PAR L'OPERATION BIFURCATION CANNES-GRASSE – PARTIE OUEST 52
FIGURE 51 : SUPERPOSITION DE LA ZONE D'OPERATION D'AMENAGEMENT ENVISAGEE DE LA BIFURCATION CANNES-GRASSE AVEC LE PLAN DE ZONAGE DU PLU DE CANNES – PARTIE OUEST 52
FIGURE 52 : ZOOM SUR LE PLAN DE ZONAGE DU PLU DE CANNES SUR LE SECTEUR CONCERNE PAR L'OPERATION BIFURCATION CANNES-GRASSE – PARTIE CENTRE 53
FIGURE 53 : SUPERPOSITION DE ZONE D'OPERATION D'AMENAGEMENT ENVISAGEE DE LA BIFURCATION CANNES-GRASSE AVEC LE PLAN DE ZONAGE DU PLU DE CANNES 53
FIGURE 54 : ZOOM SUR LE PLAN DE ZONAGE DU PLU DE CANNES SUR LE SECTEUR CONCERNE PAR L'OPERATION BIFURCATION CANNES-GRASSE – PARTIE EST 53
FIGURE 55 : SUPERPOSITION DE LA ZONE D'OPERATION D'AMENAGEMENT ENVISAGEE DE LA BIFURCATION CANNES-GRASSE AVEC LE PLAN DE ZONAGE DU PLU DE CANNES – PARTIE EST 53
FIGURE 56 : ZOOM SUR L'EBC CONCERNE PAR L'OPERATION 53
FIGURE 57 : EXTRAIT DU ZONAGE 57
FIGURE 58 : PERIMETRE DE L'EVP SUPPRIME 57
FIGURE 59 : EXTRAIT DU ZONAGE DU PLU EN VIGUEUR 58
FIGURE 60 : PERIMETRES DES EVP SUPPRIMES 58
FIGURE 61 : EXTRAIT DU ZONAGE DU PLU EN VIGUEUR 59
FIGURE 62 : PERIMETRE DE L'EBC SUPPRIME 59
FIGURE 63 : EXTRAIT DU ZONAGE DU PLU EN VIGUEUR 60
FIGURE 64 : PERIMETRES DE SUPPRESSION DE LA SAP 60
FIGURE 65 : EXTRAIT DU ZONAGE DU PLU EN VIGUEUR 61
FIGURE 66 : SERVITUDES DES ARBRES REMARQUABLES FAISANT L'OBJET DE LA SUPPRESSION 61
FIGURE 67 : EXTRAIT DU ZONAGE DU PLU EN VIGUEUR 61
FIGURE 68 : SERVITUDES DES ARBRES REMARQUABLES FAISANT L'OBJET DE LA SUPPRESSION 61
FIGURE 69 : EXTRAIT DU ZONAGE 62
FIGURE 70 : PERSPECTIVES SENSIBLES FAISANT L'OBJET DE LA SUPPRESSION 62
FIGURE 71 : EXTRAIT DU ZONAGE DU PLU EN VIGUEUR 66
FIGURE 72 : EMPLACEMENTS RESERVES FAISANT L'OBJET DE LA SUPPRESSION ... 66
FIGURE 73 : EXTRAIT DU ZONAGE DU PLU EN VIGUEUR 67
FIGURE 74 : EMPLACEMENTS RESERVES FAISANT L'OBJET DE LA SUPPRESSION ... 67

1 OBJET DU PRESENT DOSSIER

Le présent dossier porte sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Cannes (06).

Il précise les évolutions apportées sur les pièces règlementaires suivantes du PLU au regard du projet retenu faisant l'objet de l'utilité publique :

- le règlement ;
- le plan de zonage ;
- la liste des Emplacements Réservés.

Il se compose :

- d'une présentation du projet objet de la demande d'utilité publique à l'échelle de la région et de sa déclinaison opérationnelle à l'échelle du territoire du PLU ;
- d'une analyse du document d'urbanisme en vigueur ;
- de la présentation des pièces du PLU mises en compatibilité et de leur compatibilité avec les plans et programmes supra-communaux ;

NOTA BENE // CONCERTATION

Le présent dossier soumis à concertation porte uniquement sur la procédure de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme et non sur le projet technique en lui-même (ayant déjà fait l'objet d'une concertation précédemment).

Dans un souci de clarté, des rappels concernant le projet sont effectués afin de montrer les liens avec les adaptations nécessaires sur le plan local d'urbanisme. La concertation propre au projet est accessible sur le site internet suivant : https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/

La concertation mise en œuvre dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité est instaurée au titre de l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme, actualisé par la loi ASAP du 07/12/2020, qui dispose que :

> *Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées :*
>
> *1° Les procédures suivantes :*
>
> *a) L'élaboration et la révision du schéma de cohérence territoriale et du plan local d'urbanisme ;*
>
> *b) La modification du schéma de cohérence territoriale et du plan local d'urbanisme soumise à évaluation environnementale ;*
>
> *c) La mise en compatibilité du schéma de cohérence territoriale et du plan local d'urbanisme soumise à évaluation environnementale ;*
>
> *d) L'élaboration et la révision de la carte communale soumises à évaluation environnementale ;*
>
> *2° La création d'une zone d'aménagement concerté ;*
>
> *3° Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'Etat ;*
>
> *4° Les projets de renouvellement urbain.*

La mise en compatibilité nécessitant une évaluation environnementale, cette concertation est donc obligatoire.

2 PRESENTATION DU PROJET

Le projet des phases 1 & 2 présenté à l'enquête d'utilité publique répond prioritairement, à travers ses 25 opérations situées dans les départements des Bouches-du-Rhône, du Var et Alpes-Maritimes, aux besoins d'amélioration des déplacements du quotidien, ce qui conduira à un report modal significatif.

Il a l'ambition de créer trois réseaux express métropolitains sur les agglomérations d'Aix-Marseille, de Toulon et de la Côte d'Azur, d'améliorer les liaisons ferroviaires entre les 3 métropoles et l'accès à l'ensemble du territoire français depuis le Var et les Alpes-Maritimes conformément aux priorités de la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019.

Enfin, il doit, dans la durée, quelle que soit l'offre, garantir un système robuste et résilient aux changements.

2.1 LES OBJECTIFS GENERAUX

2.1.1 AUGMENTER L'OFFRE FERROVIAIRE

Le projet améliorera l'offre de service ferroviaire (c'est la « capacité »), en augmentant la fréquence des TER, en les cadençant pour les rendre plus attractifs, en créant des sillons rapides supplémentaires sur l'axe Marseille-Vintimille et en proposant des liaisons nouvelles qui traversent les métropoles sans correspondance, telles que Miramas-Vitrolles Aéroport-Aubagne autour de Marseille, Ouest toulonnais-Carnoules autour de Toulon ou Cannes-Menton autour de Nice.

L'offre de TER passera, avec le projet, de 2 à 3,5 TER par heure mal cadencés aujourd'hui à 4 à 6 TER par heure avec un cadencement attractif autour des métropoles.

Avec cette offre, à l'horizon du projet (2035), la fréquentation annuelle augmentera de 23 millions de voyageurs (+ 36 %) par rapport à aujourd'hui : le déploiement de la navette azuréenne et la traversée souterraine de Marseille permettront de renforcer la desserte interrégionale et surtout de stimuler le trafic régional (+ 34 %).

2.1.2 AMELIORER LES TEMPS DE PARCOURS

La suppression du rebroussement à Marseille permettra de diminuer les temps de parcours de 15 à 20 minutes pour les 20 000 trains traversant chaque année Marseille (en provenance ou en direction de Toulon et Nice).

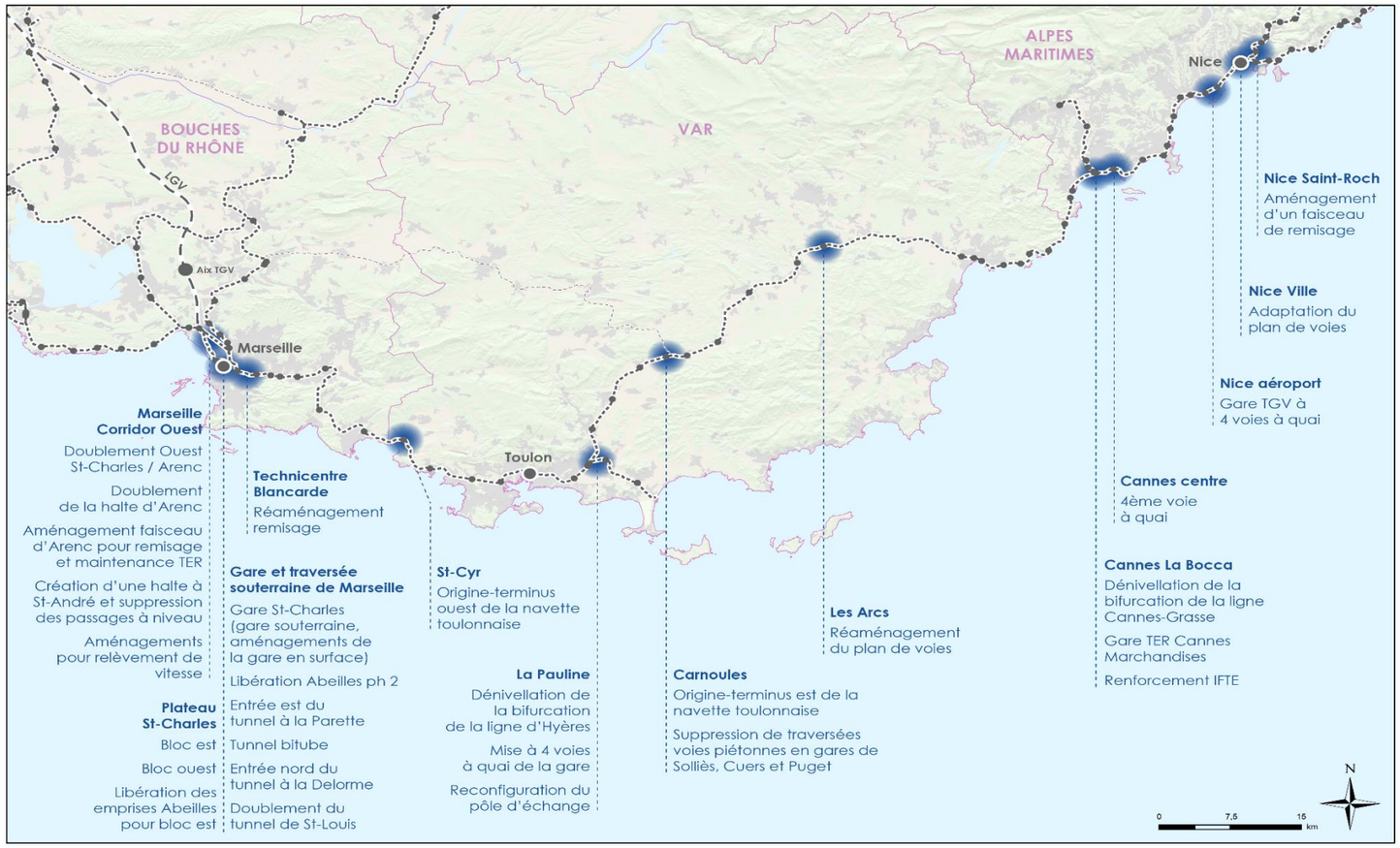


Figure 1 : localisation des opérations du projet

2.1.3 OFFRIR UN SERVICE PLUS FIABLE EN AMELIORANT LA ROBUSTESSE ET LA REGULARITE

En facilitant la traversée du nœud ferroviaire marseillais, grâce à la suppression des conflits de circulation en surface, et en fluidifiant l'axe Marseille-Vintimille grâce à une meilleure gestion des rattrapages entre les trains lents et les trains rapides et la suppression des conflits de circulation liés aux voies uniques, le projet améliorera la qualité du service ferroviaire.

Le système étant plus à même d'absorber rapidement tous les aléas qui peuvent survenir et perturber le trafic (c'est la « robustesse »), la fiabilité du service sera accrue.

Dans le nœud ferroviaire marseillais, à l'horizon de la mise en service du projet, les minutes perdues par les trains devraient diminuer d'environ 70 000 par an, soit environ 40%.

2.1.4 PRESERVER LE DEVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE

La coexistence de trains de vitesses différentes sur un axe unique a été une problématique centrale dans la conception du projet.

Le projet dégagera donc de la capacité et apportera de la robustesse qui bénéficieront aussi au fret. En heures de pointe, la capacité dégagée sera en effet utilisée par le TER et en heures creuses, de nouveaux sillons fret pourront être proposés.

Ainsi à l'issue de la phase 2 du projet, avec la libération des voies du raccordement des Chartreux par les trains de voyageurs au bénéfice du fret, la capacité supplémentaire dégagée pour l'insertion des trains de fret serait de :

- 1 à 2 sillons fret Miramas-Vintimille selon le sens ;
- 2 à 3 sillons fret Miramas-La Seyne selon le sens

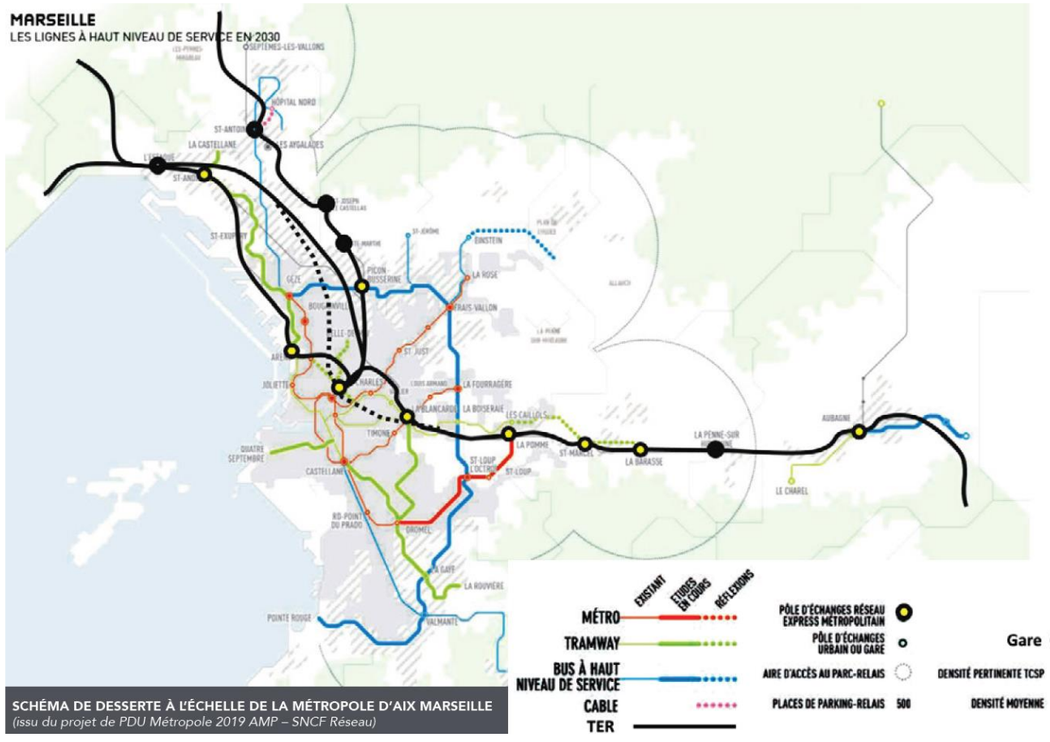


Figure 3 : Cohérence intermodale des différents modes de transports sur le secteur marseillais

Figure 2 : le pôle multimodal de Nice Aéroport (source EPA Plaine du Var)

2.1.5 AMELIORER LA DESSERTE DES TERRITOIRES GRACE A DE NOUVELLES GARES INTERMODALES

Le projet améliorera la desserte des aires métropolitaines grâce à création de gares nouvelles intermodales et éco-conçues.

Les partenaires du projet ont accompagné la définition de ces gares de manière à les faire bénéficier d'une intermodalité efficace : transports collectifs urbains, accessibilité en modes actifs (piéton et vélo), parkings relais, etc.

Cela a concerné particulièrement les pôles d'échanges multimodaux de Nice Aéroport, Cannes Marchandises, La Pauline, Saint-Cyr-sur-Mer, Saint-André et bien sûr Marseille Saint-Charles.

2.1.6 CREER UNE SYNERGIE AVEC LES PROJETS URBAINS STRUCTURANTS

La conception des gares nouvelles s'est faite en étroite coordination avec les projets urbains structurants envisagés sur leur périmètre :

- à Marseille, le projet Quartiers libres autour de la gare Saint-Charles et l'Opération d'intérêt national Euroméditerranée sur le Corridor Ouest ;
- à Nice, l'Opération d'intérêt national de la Basse Vallée du Var autour de la gare de Nice aéroport ;
- à Cannes, le projet Cannes Bocca Grand Ouest autour de la nouvelle gare de Cannes Marchandises ;
- d'autres projets plus locaux lorsqu'ils étaient initiés (projet Pradeaux Gare à St-Cyr-sur-Mer).

2.2 LES OBJECTIFS PAR DEPARTEMENT

2.2.1 LES OBJECTIFS SUR L'ETOILE FERROVIAIRE MARSEILLAISE

Le projet permettra, dès sa mise en service, un saut majeur en termes de **régularité et de capacité** grâce à :

- La reconfiguration des plans de voies de la gare de surface de Marseille Saint-Charles pour créer des tubes indépendants, avec les remisages associés en phase 1 ;
- La gare traversante souterraine pour supprimer les cisaillements de surface.

Ainsi, le nombre de minutes perdues dans le nœud ferroviaire marseillais sera réduit d'un tiers, passant d'environ 210 000 minutes / an vers 2028, avant la mise en service de la phase 1, à 140 000 minutes / an à la mise en service de la phase 2, alors même que le nombre de circulations aura augmenté.

En effet, le projet permettra de :

- Doubler l'offre TER sur le corridor ouest ;
- Passer de 2 à 3 TER/h omnibus entre Marseille et Aubagne ;
- Créer des liaisons diamétrales TER entre le nord (Avignon, Vitrolles Aéroport Marseille Provence, …) et l'est (Aubagne et Toulon) de l'agglomération ;
- Réduire de 15 minutes le temps de parcours pour 20 000 trains par an.

Le projet dégagera en outre la capacité indispensable pour le fonctionnement des projets complémentaires que sont :

- La 3ème phase de l'aménagement de la ligne Aix- Marseille ;
- La boucle complète Marseille – Aix – Rognac – Vitrolles – Marseille ;
- Le renforcement de la Côte Bleue ;
- Le prolongement de TER d'Avignon jusqu'à Aubagne.

Sans le réaménagement du plateau de la gare de Marseille Saint-Charles en phase 1 et la gare souterraine en phase 2, les services prévus par ces projets ne pourraient pas accéder à la gare St-Charles, saturée.

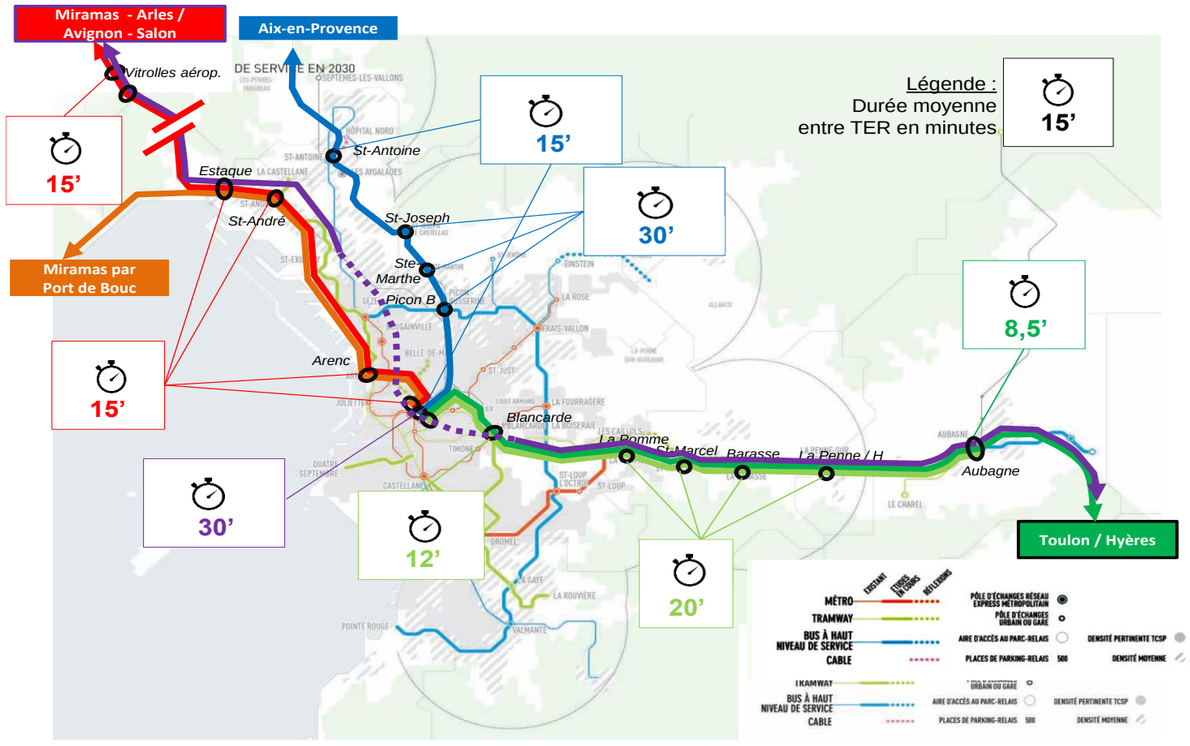


Figure 4 : Vers un RER métropolitain - schéma des dessertes et des fréquences à l'échelle de Marseille

Ainsi, le projet rendra possible :

- 6 TER / heure entre Marseille, Gardanne et Aix avec la 3ème phase de l'aménagement de la ligne Marseille-Aix ;
- La boucle complète Marseille – Aix – Rognac – Vitrolles – Marseille (avec 2 TER/h entre Aix et l'étang de Berre, et 6 TER/h entre Rognac et l'Estaque) ;
- 4 TER/h jusqu'à Port-de-Bouc avec le renforcement de la Côte Bleue ;
- Le prolongement de TER d'Avignon jusqu'à Aubagne, ce qui portera à 4 TER/h les liaisons diamétralisées entre le nord-ouest et l'est de Marseille.

Nœud ferroviaire marseillais **Indicateurs synthétiques de performance**	
Régularité	Capacité / Services permis (heure de pointe)
Séparation des flux en surface à Marseille Saint-Charles : suppression des itinéraires en conflits entre tubes (soit 15% en moyenne de la totalité des flux). **Garage des TER par axe** pour libérer les voies pour les trains voyageurs : Marseille - Miramas Marseille - Aix TGV Marseille - Aix Marseille - Aubagne **Itinéraire alternatif en cas d'incident**	**Augmentation du nombre de trains circulant** en libérant de la capacité sur les voies de surface à Saint-Charles : capacité permise 23 TER par heure et par sens (16 aujourd'hui) Permet un passage à une logique de RER métropolitain **Création de nouveaux services trans-métropole** entre Miramas - Vitrolles aéroport - Aubagne - Toulon **Gain de 15 minutes pour 20 000 trains par an** traversant Marseille depuis ou vers Toulon et Nice

2.2.2 LES OBJECTIFS SUR LA ZONE TOULONNAISE

La suppression du cisaillement entre les lignes de Marseille - Vintimille et de la Pauline – Hyères, et la création d'un alternat en gare de la Pauline permettra d'améliorer la robustesse du réseau régional.

Ces gains contribueront à la robustesse globale du réseau régional, sans pouvoir être individualisés.

En outre, le projet permettra d'offrir des services TER omnibus au ¼ h entre l'ouest et l'est de la métropole toulonnaise, en complétant la trame des services actuels, qui comprend en période de pointe dans chaque sens :

- 2 TER Marseille-Toulon,
- 2 TER Marseille-Hyères,
- 2 TER Toulon-Carnoules (dont la moitié est prolongée jusqu'aux Arcs),

en prolongeant ces derniers jusqu'à la gare de Saint-Cyr :

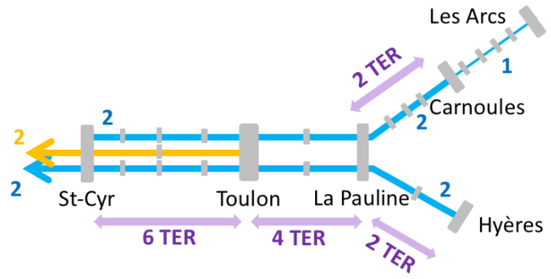


Figure 5 : Structure des services TER autour de Toulon et nombre de trains par heure dans chaque sens par section

Zone toulonnaise **Indicateurs synthétiques de performance**	
Régularité	**Capacité / Services (heure de pointe)**
Amélioration de la robustesse du système sur tout l'axe Marseille - Vintimille par : • La suppression de croisements de voies à la bifurcation de La Pauline vers Hyères La création d'un alternat en gare de la Pauline	**4 TER omnibus (1 tous les 1/4 d'heure)** par heure et sens en heure de pointe en navettes traversant Toulon entre La Pauline et St-Cyr-sur-Mer. Au-delà des gares origine-terminus, chaque branche bénéficie de 2 TER par heure **2 TER semi-directs par heure** et par sens entre Toulon et la gare de Vitrolles aéroport - Marseille Provence **2 à 3 sillons directs** par sens entre Marseille et Nice (2 aujourd'hui)

2.2.3 LES OBJECTIFS SUR LE NŒUD FERROVIAIRE AZUREEN

Le projet renforcera fortement la robustesse du réseau azuréen, le plus fréquenté de France hors Ile-de-France en :

- en supprimant les interférences avec les lignes latérales (suppression du cisaillement de la ligne Cannes – Grasse, meilleur isolement de ligne Nice – Breil en gare de Nice Ville) ;
- en créant des alternats dans les gares de Nice ville, Nice aéroport, Cannes centre et Cannes La Bocca ;
- en améliorant les conditions de remisage et de maintenance.

La phase 1 assurera une desserte TGV du pôle multimodal de Nice Aéroport, au cœur de l'opération d'intérêt national de la basse vallée du Var.

La phase 2 permettra le renforcement de la navette azuréenne sur toute la Côte d'Azur, entre Cannes et Menton.

Zone azuréenne **Indicateurs synthétiques de performance**	
Régularité	**Capacité / Services (heure de pointe)**
Amélioration de la fiabilité des circulations grâce à la suppression du croisement des voies : bifurcation de Cannes vers Grasse **Possibilité de trains simultanément à quai** et pouvant se dépasser en gares de Nice Ville, Nice Aéroport, Cannes Ville et Cannes La Bocca. **Réorganisation de la gare de Nice Ville** permettant de fluidifier le passage des trains **Amélioration du remisage des trains** sur les sites de Nice Saint-Roch et Cannes Marchandises	**TER :** 6 par heure et par sens entre Cannes et Menton en période de pointe (3,5 aujourd'hui) Tous les TER directs de Cannes à Menton **TGV :** 3 TGV ou TER intervilles possibles par heure et par sens (1,5 aujourd'hui) Arrêt de tous les TGV et TER intervilles de Nice Aéroport

Coordination avec le projet HPMV

Le projet HPMV (Haute Performance Marseille Vintimille) prévoit un déploiement du système de signalisation ERTMS N2 ou 3 hybride entre 2027 et 2030, en 3 étapes : Mandelieu-Vintimille en 2027, La Pauline – Mandelieu en 2028 et Saint-Marcel – La Pauline en 2030.

Le projet HPMV a pour objectif de régénérer les installations de signalisation actuellement constituées d'un système de cantonnement de block automatique lumineux (BAL) avec contrôle de vitesse par balise. Le nouveau système supprime la signalisation latérale grâce à des informations présentées en cabine émises par radio ou par des systèmes au sol.

Parallèlement à cet objectif de régénération, ce nouveau système permet l'interopérabilité des matériels roulants selon les normes européennes et une meilleure performance de robustesse, voire de capacité, des plans de transport.

Le projet HPMV est pris en référence du projet des phases 1 & 2, en termes d'évaluation socio-économique, de planning et de conception technique.

Les calendriers des deux projets sont étroitement coordonnés.

A la mise en service du projet, la signalisation ERTMS N2 ou N3 hybride sera ainsi déployée du nord de Marseille à Vintimille, y compris dans la traversée souterraine de Marseille.

…

2.3 PRESENTATION DU PROJET TRAVERSANT LE TERRITOIRE COMMUNAL OU INTERCOMMUNAL

2.3.1 RAPPEL DU CONTEXTE ADMINISTRATIF LOCAL DANS LEQUEL S'INSERE LE PROJET

Cannes est une commune de 73 965 habitants en 2018 (INSEE) localisée dans les Alpes-Maritimes. Elle appartient à la Communauté d'Agglomération des Pays de Lérins, dont elle occupe l'extrémité orientale et fait partie du périmètre du SCoT de l'Ouest des Alpes-Maritimes dont elle est la principale polarité avec Grasse. Elle est bordée par les communes du Cannet au nord, de Vallauris à l'est, de La Roquette-sur-Siagne au nord-ouest et de Mandelieu-la-Napoule au sud-ouest.

Cannes dispose de conditions de desserte très favorables. L'autoroute A8 coupe le nord-ouest du territoire et permet d'entrer dans la ville via deux échangeurs (à l'ouest : Cannes–La Bocca et au nord : Mougins). La commune bénéficie aussi de la présence d'une ligne de chemin de fer qui longe la côte, permettant notamment une desserte TGV et de l'aéroport d'affaire qui constitue un atout important pour son attractivité touristique.

Ouvert au sud sur la mer, le territoire cannois forme un hémicycle dont la limite de crête irrégulière est jalonnée successivement par le plateau de l'Aubarède, le massif de La Croix-des-Gardes, le Suquet, les collines du Cannet, le Pézou, le col Saint-Antoine, la Californie et se termine par la pointe de la Croisette. À l'Ouest cependant, sitôt passé le massif de La Croix-des-Gardes, la topographie s'aplanit et le paysage s'étend largement vers le nord par la plaine de la Siagne. Sa localisation littorale attractive, face aux îles de Lérins, est sublimée par un paysage emblématique, une qualité de patrimoine naturel et historique remarquable, ainsi que par son identité et son dynamisme culturel, mondialement illustrés par le cinéma. L'addition de ces atouts fait de la commune de Cannes un site d'exception et une commune résidentielle et touristique très prisée.

Figure 6 : Le territoire Cannois (source : PLU - Rapport de présentation)

2.3.2 LES AMENAGEMENTS SUR LE SECTEUR DE CANNES

Les aménagements de la navette ferroviaire azuréenne sont prévus en phase 2, à l'horizon 2035, et visent à permettre, sur la ligne littorale entre Cannes et Menton, la circulation de 8 à 9 trains par heure et par sens, dont 6 TER.

Sur le secteur de Cannes, ces aménagements portent sur :

- la création d'une 4e voie en gare de Cannes Centre ;
- la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse, par passage en terrier d'une voie de la ligne Marseille-Vintimille ;
- la création d'une gare TER à 4 voies à quai, avec origine-terminus sur le site de Cannes Marchandises au droit du bâtiment « SICASIL », ainsi que la reconfiguration des installations de remisage TER.

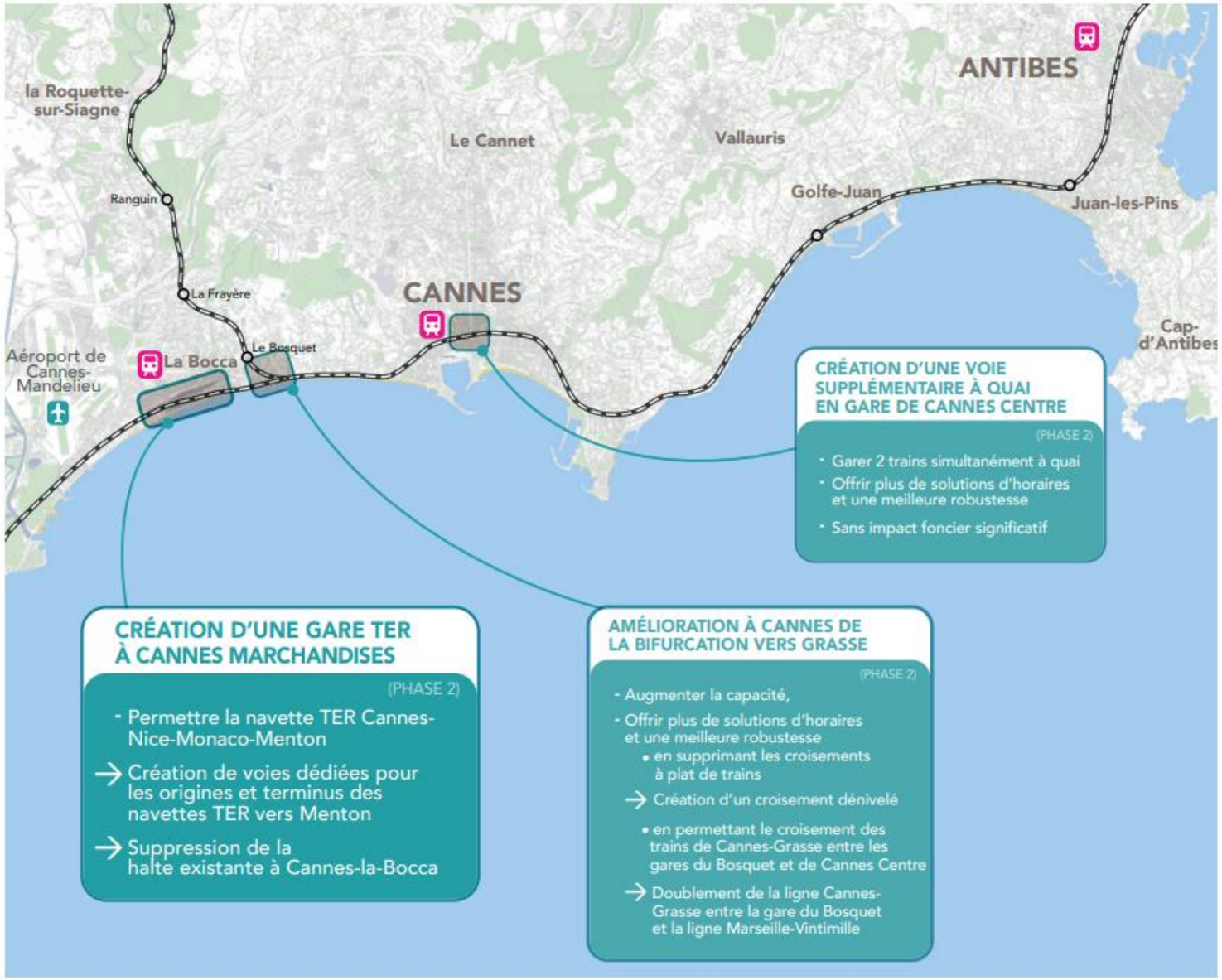


Figure 7 : opérations prévues en phase 2 sur le secteur de Cannes (SNCF Réseau, dossier de concertation, 2020)

2.3.3 DESCRIPTION TECHNIQUE DE L'OPERATION CANNES CENTRE

PRESENTATION GENERALE DES AMENAGEMENTS

L'objectif de l'aménagement d'une 4e voie en gare de Cannes Centre est de permettre d'accueillir 2 trains simultanément à quai dans chaque sens.

Cela permettra davantage de latitude dans la construction de la grille horaire, et de mieux gérer les situations dégradées en ayant la possibilité de rapprocher les trains ou en opérant des dépassements.

Entre Cannes et Nice, l'alternance de services rapides (TGV ou TER ne s'arrêtant pas à toutes les gares) et lents (TER omnibus) induit structurellement le rattrapage des trains lents par les trains rapides dans les secteurs de l'ouest de Nice et de Cannes. Avec de plus des temps d'arrêt à quai variés (les TGV s'arrêtant plus longtemps que les TER). Les situations de « trains très proches » sont donc naturellement fréquentes, et l'utilité de pouvoir rapprocher les trains est forte.

Les voies ferrées de la gare de Cannes sont recouvertes par un boulevard urbain. Les études ont été conduites pour éviter de toucher à cette structure, ce qui aurait impliqué une perturbation majeure de la circulation en ville pendant les travaux et des coûts très importants.

Afin de pouvoir insérer une 4e voie à quai à l'intérieur de la « boîte » que constituent le boulevard urbain et ses appuis porteurs, un remaniement complet des voies (tracé et position) et des quais (position et dimension) est nécessaire. Le chantier ferroviaire, très contraint, induit donc des adaptations importantes des horaires des trains pendant la durée des travaux.

L'accès aux quais sera amélioré avec des passages souterrains et des escaliers redimensionnés.

DESCRIPTION DE L'OPERATION

LOCALISATION DE L'OPERATION

La gare de Cannes est située entre la rue Jean Jaurès et le Boulevard d'Alsace, ainsi que sous le boulevard de la 1e division, dalle de couverture recouvrant l'ensemble de la gare.

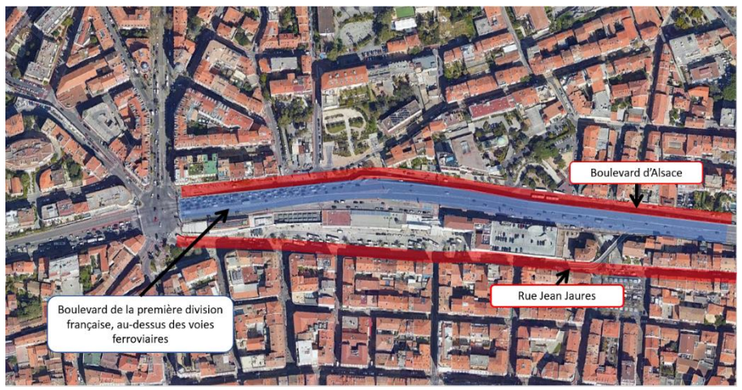
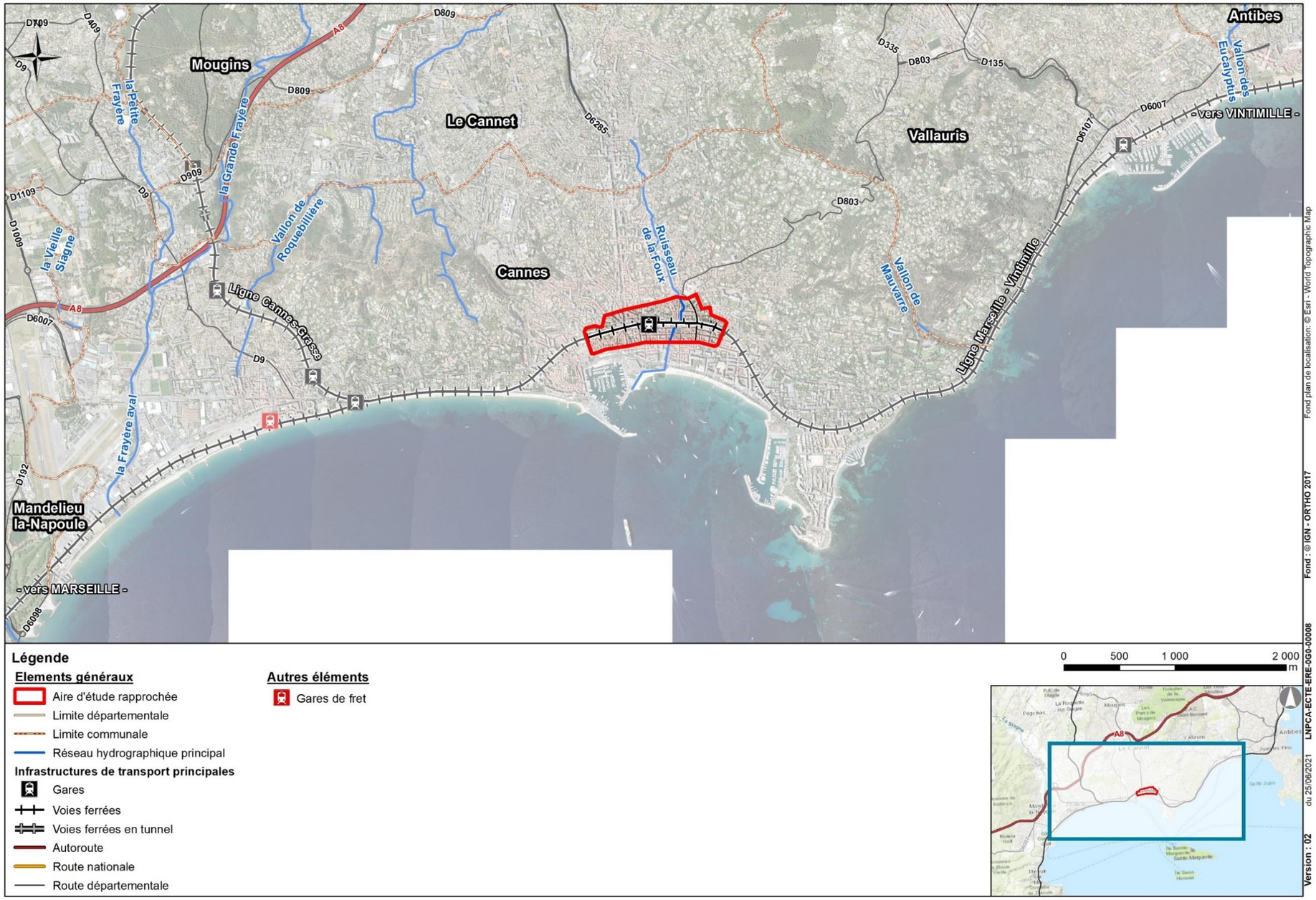


Figure 8 : Vue aérienne de la gare de Cannes (Géoportail)

L'opération est localisée sur la carte suivante.

Cannes centre
Localisation générale des opérations



Fond plan de localisation: © Esri - World Topographic Map
Fond : © IGN - ORTHO 2017
LNPCA-ECTE-ERE-0G0-00008
du 25/06/2021
Version : 02

PRESENTATION DES AMENAGEMENTS SPECIFIQUES

L'opération consiste à créer une 4e voie à quai en gare de Cannes centre qui disposera alors de 2 voies à quai latéral de 400 m (longueur nécessaire pour accueillir les TGV) et 2 voies à quai central de 220 m (pour accueillir les trains TER).

Le quai sud et le quai central existants, ainsi que les deux passages souterrains d'accès aux quais, seront entièrement démolis. Ces passages seront reconstruits avec une configuration et un dimensionnement adapté au confort des voyageurs.

Aujourd'hui, la gare de Cannes centre est équipée de deux passages souterrains permettant la desserte des quais depuis le bâtiment voyageurs. Trois autres passages souterrains urbains, non connectés à la gare, permettent de passer sous les voies ferrées.

Le remaniement complet du plan de voies implique de revoir les accès aux quais. En effet, la nouvelle configuration des quais et l'élargissement nécessaire des passages souterrains exigent la réalisation de nouveaux ouvrages de desserte. Le redimensionnement des passages souterrains existants présentant des contraintes importantes en termes d'exploitation de la gare et de travaux, la réalisation de nouveaux ouvrages, par ailleurs mieux axés, a été privilégiée.

Par ailleurs, pour rendre les cheminements plus confortables et plus lisibles, le passage souterrain ouest sera dédié à l'accès aux quais et le passage souterrain à l'évacuation des quais.

Ce dispositif reprend le principe de séparation des flux entrants et sortants et permet ainsi de limiter les croisements intempestifs et une optimisation des temps de parcours en gare.

AMENAGEMENTS FERROVIAIRES

L'opération est composée des aménagements de voies et quais suivants :

- la dépose d'une voie de service ;
- le remaniement du plan de voie et la création d'une 4e voie à quai sans impact sur les ouvrages de couverture des voies ;
- la création d'un quai latéral nord de 400 m pour la 4e voie ;
- le déplacement du quai central et sa réduction à 220 m ;
- la réduction de la largeur du quai latéral sud.

OBJET ET CONTEXTE DU PROJET

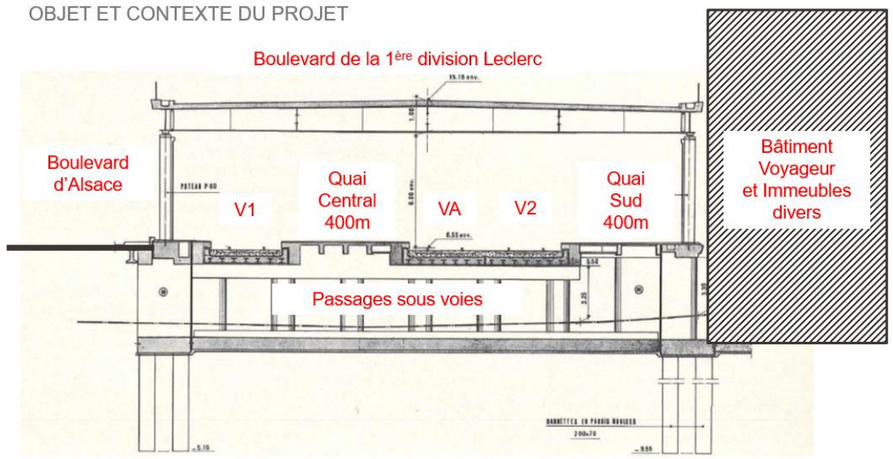


Figure 9 : Coupe transversale de la gare de Cannes centre – Etat actuel

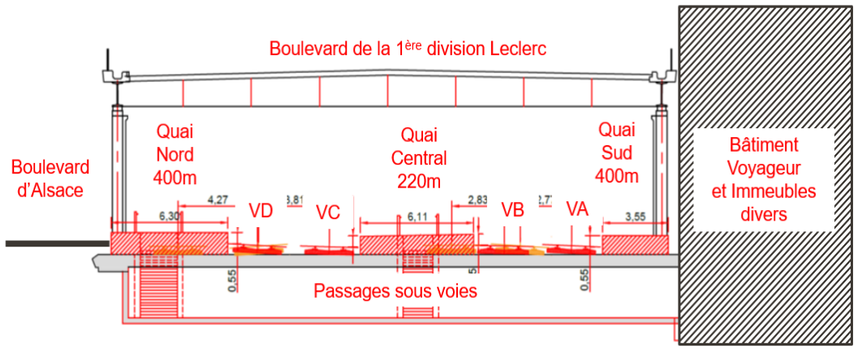


Figure 10 : Coupe transversale de la gare de Cannes centre – Etat projet

VOIE

Les travaux de voies consistent en une dépose et repose de toutes les voies en gare actuelle afin d'insérer une 4ème voie à quai.

Le tracé de voies est étudié pour une vitesse potentielle de :

- 90 km/h sur les voies extérieures desservant des quais de 400 m ;
- 60 km/h sur les 2 voies centrales desservant un quai de 220 m.

Le tracé en plan prend en compte la contrainte de ne pas impacter les piles de la couverte existante.

Les modifications de tracé induisent un décalage mineur des voies et sans impact sur les piles de la couverture.

QUAIS

Le quai sud et le quai central existants seront entièrement démolis.

Pour rester dans les emprises ferroviaires :

- la largeur du quai nord sera ponctuellement réduite en extrémités de quai jusqu'à 2,2 m au droit des piles de la couverture routière ;
- le quai central aura une forme de banane, permettant de l'inscrire dans la courbe ;
- le quai sud sera réduit en largeur en extrémité côté est en passant de 5,8 m à 3,7 m. en extrémité ouest, il passe d'environ 6,5 m à 5,6 m. Dans sa zone centrale, la largeur varie entre 3,6 m et 4 m dans l'emprise du bâtiment voyageurs actuel. La réduction du quai dans sa partie centrale sera compensée par la création d'une zone d'attente dans le hall voyageurs, sous contrôle d'accès, en lien direct avec le quai latéral.

L'accessibilité aux quais sera aménagée de façon à permettre la continuité de service tout au long des travaux. La principale difficulté réside dans l'accessibilité au quai nord rendu inaccessible pendant la période de transition et des travaux de construction/rénovation des passages souterrains et du quai central.

Pour ce faire, un accès provisoire pourra être rendu possible depuis le nord à partir du Boulevard d'Alsace et du square Mimont.

Cette solution présente l'avantage d'une facilité de réalisation sans contraintes majeures.

TERRASSEMENTS, OUVRAGES EN TERRE, PLATEFORME

La plateforme ferroviaire est existante. Toutefois, le réaménagement des quais et du faisceau va entrainer la création de portion de voies nouvelles à la place des quais existants.

Au vu des caractéristiques du sol avec notamment l'épaisseur d'argile molle et le recouvrement sédimentaire et du risque de tassement/défaut de portance de ces formations, la structure d'assise suivante est envisagée :

- préparation du sol support en arase ;
- couche de forme de 40 cm en matériau traité ;
- sous-couche de 20 cm.

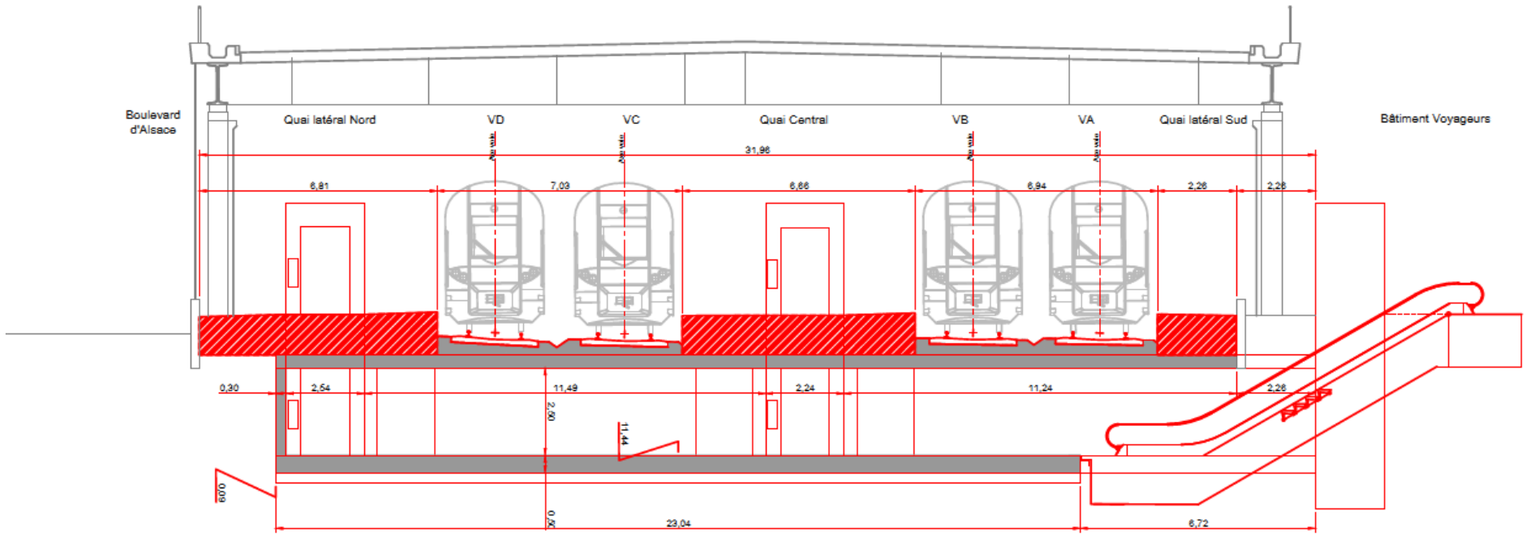


Figure 11 : : coupe de la gare de Cannes centre à l'état projet (Systra, 2021)

Les travaux de terrassement comprennent la réalisation de la structure d'assise des nouvelles voies.

Pour la réalisation des passages souterrains, les travaux de terrassements incluent :

- l'ouverture des fouilles avec des engins de petites dimensions pouvant travailler sous la couverture routière ;
- le comblement des fouilles.

Des micro-blindages seront ponctuellement nécessaires au vu de la proximité des fouilles avec les voies maintenues en circulation.

EQUIPEMENTS FERROVIAIRES

Les remaniements de voies et de quais en gare de Cannes centre nécessitent des reprises de la signalisation et de caténaires.

Des modifications sont apportées à la signalisation ferroviaire : modification de l'ERTMS niveau 2 ou niveau 3 hybride existant, du découpage en compteur d'essieux et en paramétrage du poste Argos préalablement installé par le projet HPMV.

Les voies seront équipées de caténaire 25000V / 50Hz. La section de cuivre équivalente sera dimensionnée pour accueillir les trafics supplémentaires et supprimer les restrictions de traction.

AMENAGEMENT DU BATIMENT VOYAGEURS

La création d'un quai supplémentaire et le recalage du plan de voies qui en découle conduisent à la réduction de la largeur du quai 1 côté bâtiment voyageurs (BV).

Ce quai est majoritairement dédié aux départs dont la séquence dimensionnante est celle des départs des trains grandes lignes ou des TGV. Cette particularité interroge sur la relation du bâtiment des voyageurs, en prise directe avec le quai.

Le Maitre d'ouvrage a comme objectif d'augmenter la surface du quai latéral sud sans impacter la superstructure ouvrant le bâtiment des voyageurs sur le quai en :

- créant une perméabilité entre le bâtiment voyageurs (sur tout ou partie de sa profondeur) et le quai en ouvrant partiellement la façade vitrée ;
- changeant le statut du hall pour le placer sous contrôle d'accès en lien direct avec le quai latéral sud ;
- faisant attendre les voyageurs embarquant sur le quai (assises et espaces d'attente conservés).

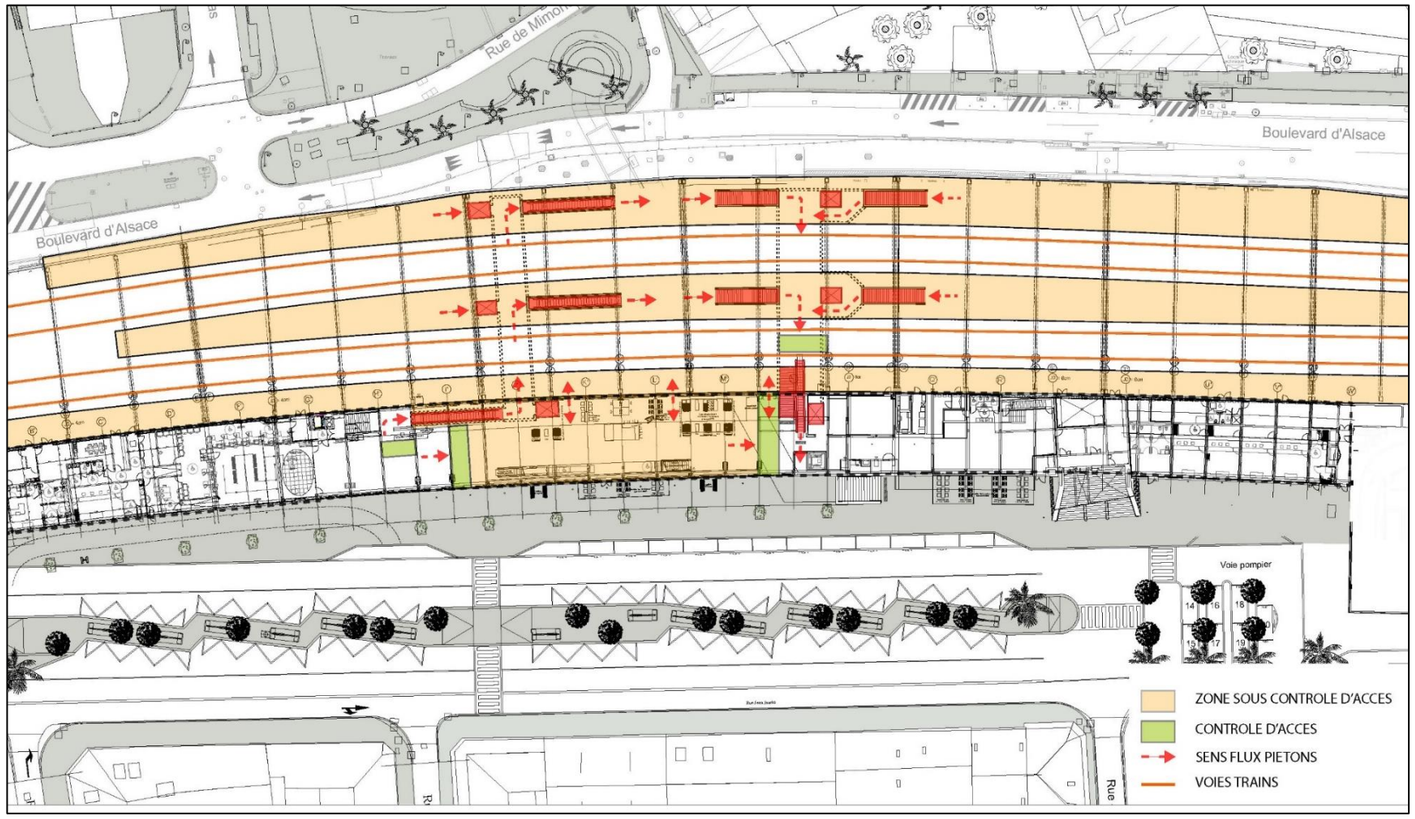


Figure 12 : solution d'aménagement du quai sud (AREP 2021)

OUVRAGES D'ART

Les travaux d'ouvrages d'art sur le site de Cannes centre consistent en :

- une **reprise de 2 ponts-rails** :
  - le pont-rail du passage routier Châteaudun ;
  - le pont-rail sur le ruisseau de la Foux (non représenté sur la figure ci-contre mais sur le plan général des travaux) ;
- une **reprise des passages souterrains d'accès aux quais** (démolition et reconstruction) :
  - le passage souterrain gare côté ouest est démoli et reconstruit à l'est du passage souterrain existant ;
  - le passage souterrain gare côté est est démoli et reconstruit à son emplacement actuel. ;
- une **reprise du passage souterrain piéton Gambetta**.

Le passage Mimont ne fait l'objet d'aucun aménagement dans le cadre de l'opération.

Ces travaux d'ouvrages sont représentés sur le plan général des travaux.

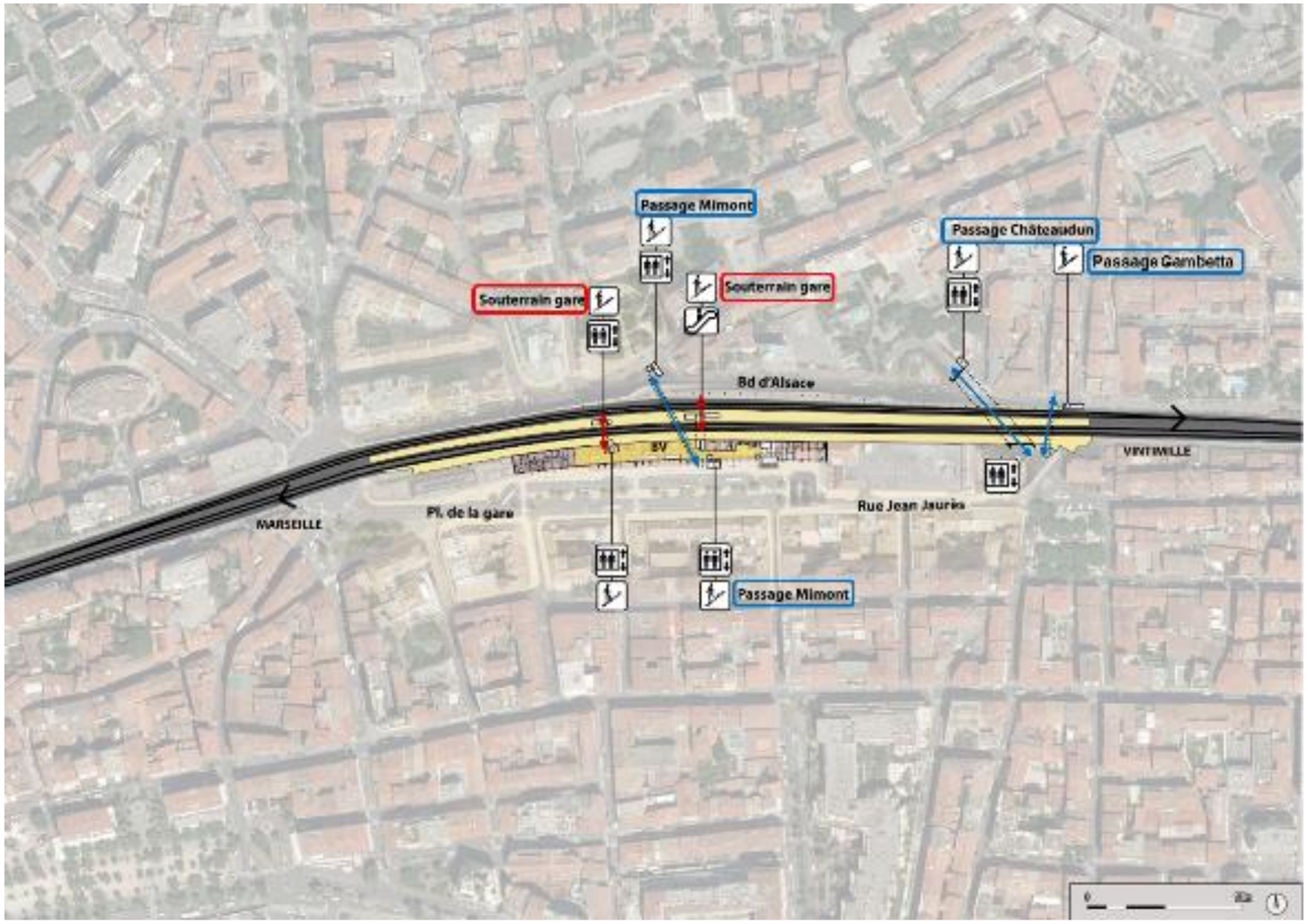


Figure 13 : ouvrages existants de franchissement des voies ferrées (SNCF réseau, dossier ministériel, 2019)

Figure 14 : passages souterrains existants et projetés (figure du haut) – passages souterrains projetés (figure du bas) (AREP, 2021)

PASSAGE SOUTERRAIN VOYAGEURS OUEST (SOUTERRAIN GARE OUEST)

Le passage souterrain (PASO) voyageurs ouest actuel sera neutralisé. Les travaux consistent à déposer la couverture du passage souterrain, démolir les têtes des appuis et remblayer l'ensemble de l'ouvrage.

La démolition se fera de nuit à l'aide d'un train travaux.

Le nouveau passage souterrain voyageurs ouest est implanté à l'est du passage souterrain existant, il permettra de desservir le quai central et le quai nord depuis le bâtiment voyageur. Il présente une largeur de circulation de 4 m et une hauteur de 2,5 m.

Sur chaque quai, sont disposés un escalier fixe et un ascenseur.

Ce nouveau passage souterrain répondra aux exigences PMR.

La structure du passage souterrain sera un cadre fermé en béton armé.

PASSAGE SOUTERRAIN VOYAGEURS EST (SOUTERRAIN GARE EST)

Le passage souterrain voyageurs existant sera démoli. Un nouveau passage souterrain (PASO) d'une largeur de circulation 50 % plus grande que l'existant sera construit.

Les travaux de déconstruction du PASO existant consistent à :

- déposer les escaliers fixes ;
- déposer la plateforme ferroviaire ;
- dépose la traverse de l'ouvrage ;
- terrasser aux abords de l'ouvrage ;
- déposer les piédroits et le radier.

Le nouveau passage souterrain voyageurs à l'est sera construit en lieu et place du passage souterrain existant. Il aura une largeur de circulation d'environ 6 m et une hauteur de 2,5 m et permettra de desservir le quai central et le quai nord. Sur chaque quai seront disposés un escalier fixe, un escalator et un ascenseur.

La structure du PASO sera un cadre fermé en béton armé sous les voies et une dalle en béton armé sous les quais.

Ce nouveau PASO répondra aux exigences PMR.

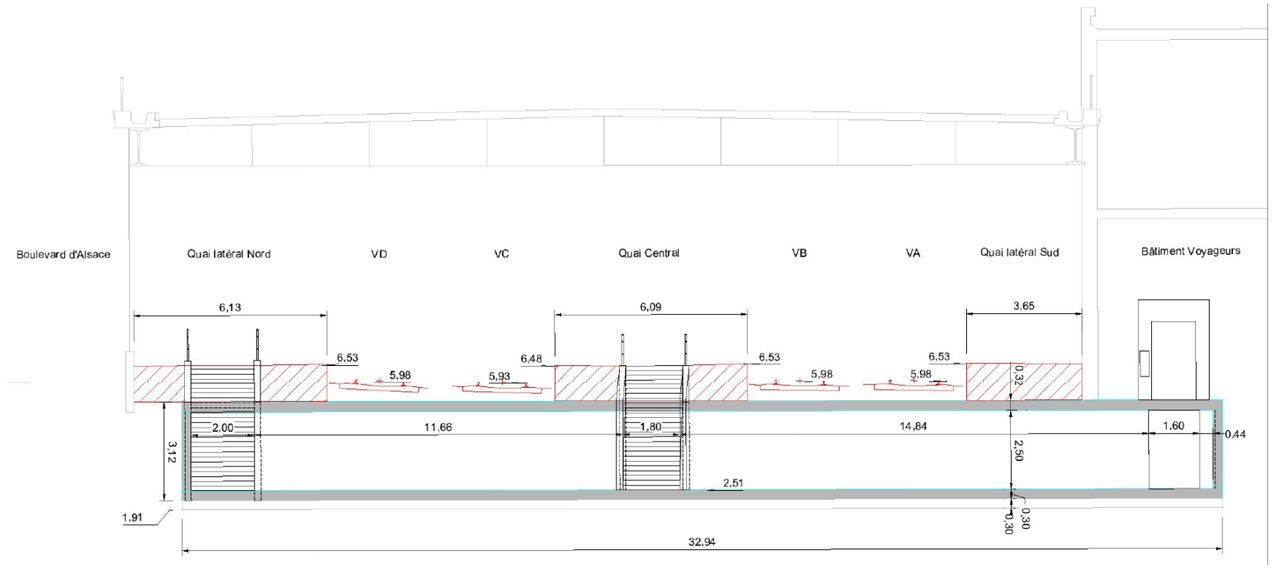


Figure 15 : Coupe du passage souterrain voyageurs ouest (Systra, 2021)

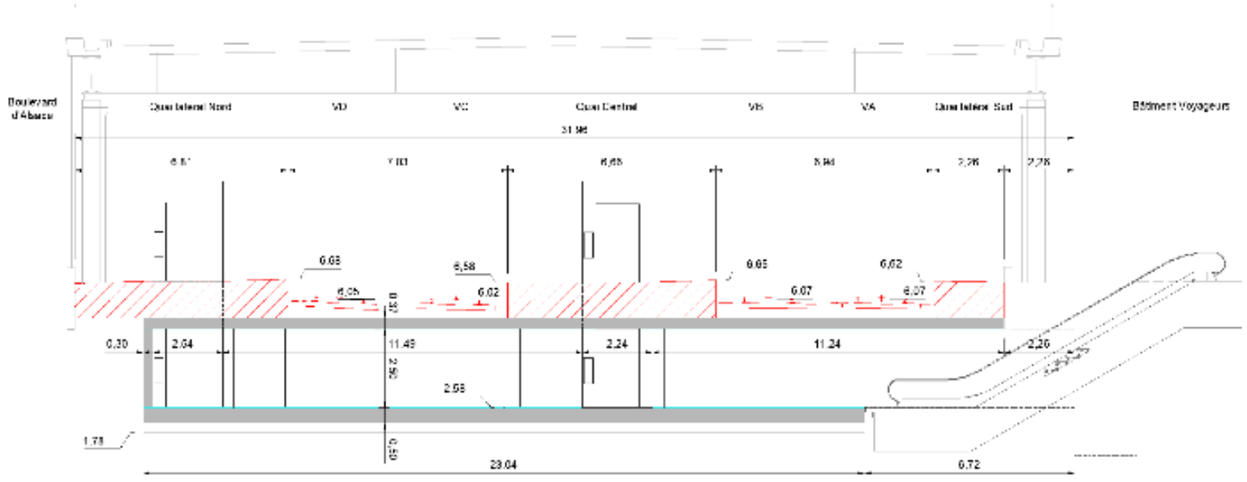


Figure 16 : coupe du passage souterrain voyageurs est (Systra, 2021)

PONT-RAIL DU PASSAGE CHATEAUDUN

Le plan des voies est modifié au droit du pont-rail du passage Châteaudun. L'ensemble des voies est ripé au sud et une voie en plus est insérée à l'emplacement du quai central existant. Les travaux à réaliser sur l'ouvrage sont :

- terrassement au niveau de la voie routière inférieure pour augmenter le gabarit sous l'ouvrage ;
- démolition de la structure du quai central ;
- construction d'un nouveau tablier à la place du quai central ;
- ripage du tablier nord existant et réalisation du nouveau quai nord ;
- démolition partielle du quai sud ;
- élargissement de la pile centrale ;
- renforcement potentiel des extrémités sud des deux culées ;
- ripage des deux tabliers sud existants vers le sud et pose du tablier de fermeture entre les deux tabliers centraux.

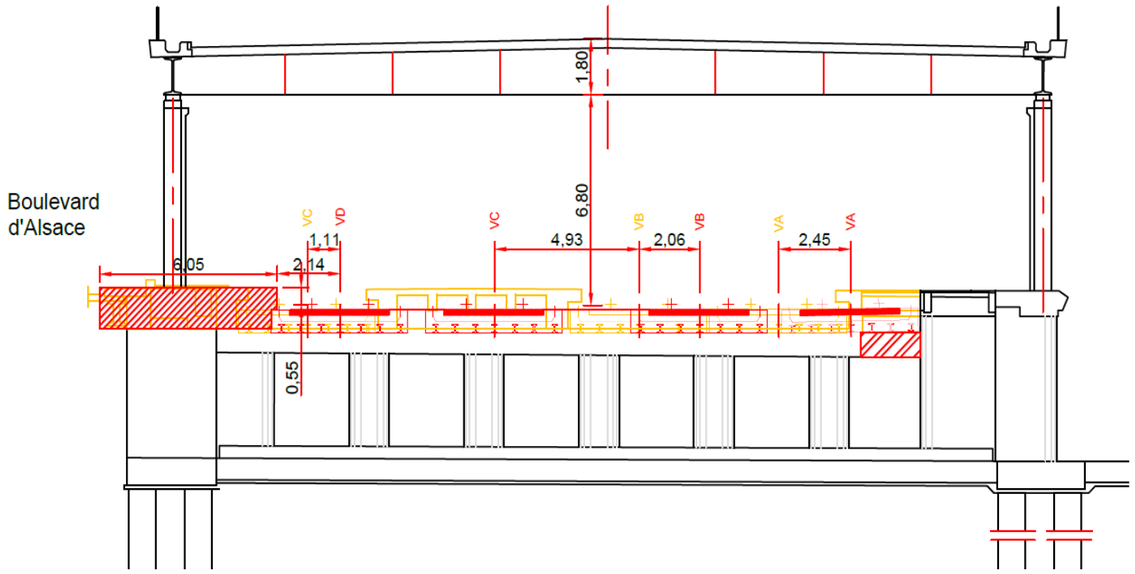


Figure 17 : coupe du pont-rail du passage Châteaudun (Systra, 2021)

PASSAGE SOUTERRAIN VILLE-VILLE EST (PASSAGE GAMBETTA)

Le plan des voies est modifié au droit de ce passage, l'ensemble des voies est ripé vers le sud et une voie supplémentaire est insérée à l'emplacement du quai central.

L'hypothèse que l'ouvrage existant puisse être conservé est à l'étude.

Dans le cas contraire, les travaux à réaliser sur ce passage sont :

- dépose de la voie au nord ;
- démolition de la structure du quai central, sans toucher la structure du cadre ;
- pose de la nouvelle voie C et la nouvelle voie D ;
- réalisation du quai nord ;
- dépose des deux voies sud ;
- démolition de la rampe d'accès sud ;
- prolongement du cadre fermé sous la voie sud ;
- construction de la nouvelle rampe d'accès sud.
- pose des deux nouvelles voies A et B.

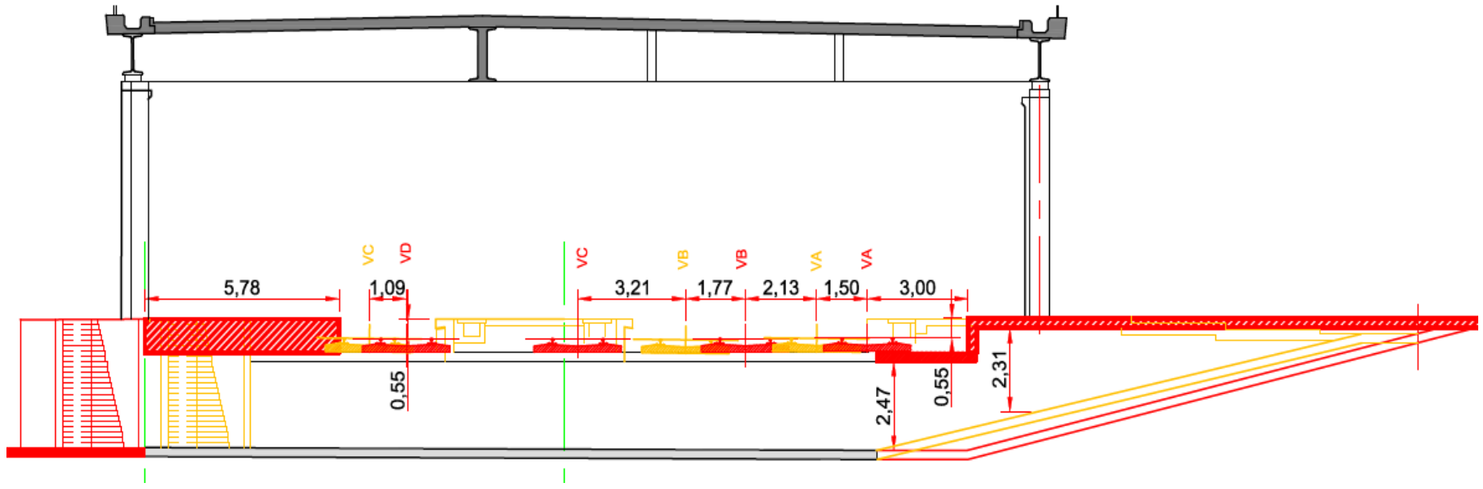


Figure 18 : coupe du passage Gambetta (Systra, 2021)

PONT-RAIL DU RUISSEAU DE LA FOUX

Le pont-rail du ruisseau de la Foux est composé de 3 tabliers distincts, un tablier sous chaque voie ferrée existante, en plus d'un tablier en caisson béton sous le quai au sud.

Le plan des voies est modifié au passage du pont-rail du ruisseau de la Foux et une voie en plus est insérée.

La voie V1 est ripée au sud mais reste dans l'emprise du tablier nord. La voie VA existante est ripée au nord.

Deux voies A et B sont créés à l'emplacement de la voie V2 existante, à l'approche du 1er appareil de voies à l'est du pont-rail.

Les travaux à réaliser sur le pont-rail du ruisseau de la Foux sont :

- Ripage de la voie V1 au sud et de la voie VA existante au nord ;
- Réalisation du quai nord ;
- Dépose de la voie 2 existante ;
- Démolition du caisson nord du tablier de quai sud ;
- Démolition d'une partie (bord sud) du tablier central sous voie ;
- Réalisation d'un nouveau tablier à poutrelles qui couvre toute la traversée ouverte.

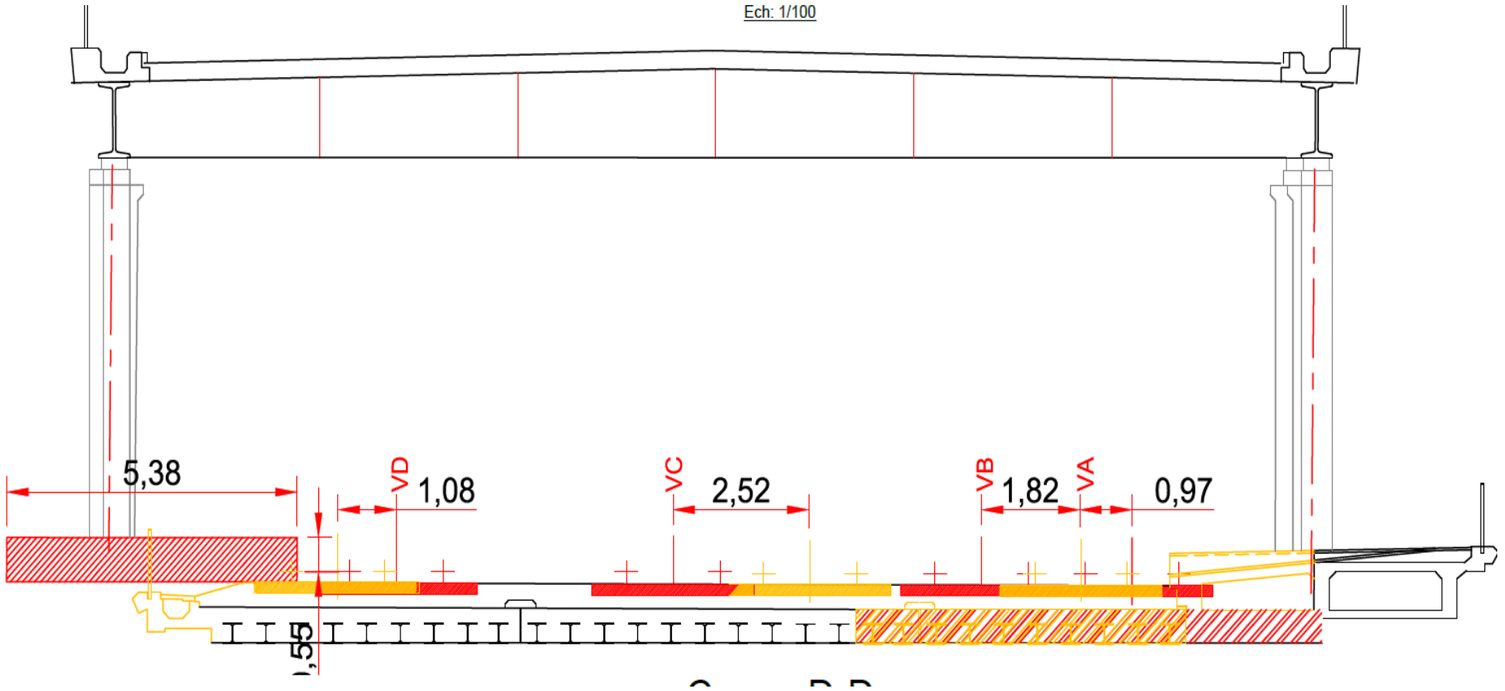


Figure 19 : coupe sur le pont-rail du ruisseau de la Foux (Systra, 2021)

ASSAINISSEMENT ET DRAINAGE

La gare étant couverte, l'assainissement existant ne nécessite pas d'être modifié.

Compte tenu de la faible surface hors de la couverture, les eaux de ruissellement seront rejetées directement dans le réseau d'eaux pluviales communal se situant sous le boulevard d'Alsace (trottoir avaloir), comme à l'état initial.

PROTECTIONS ACOUSTIQUES

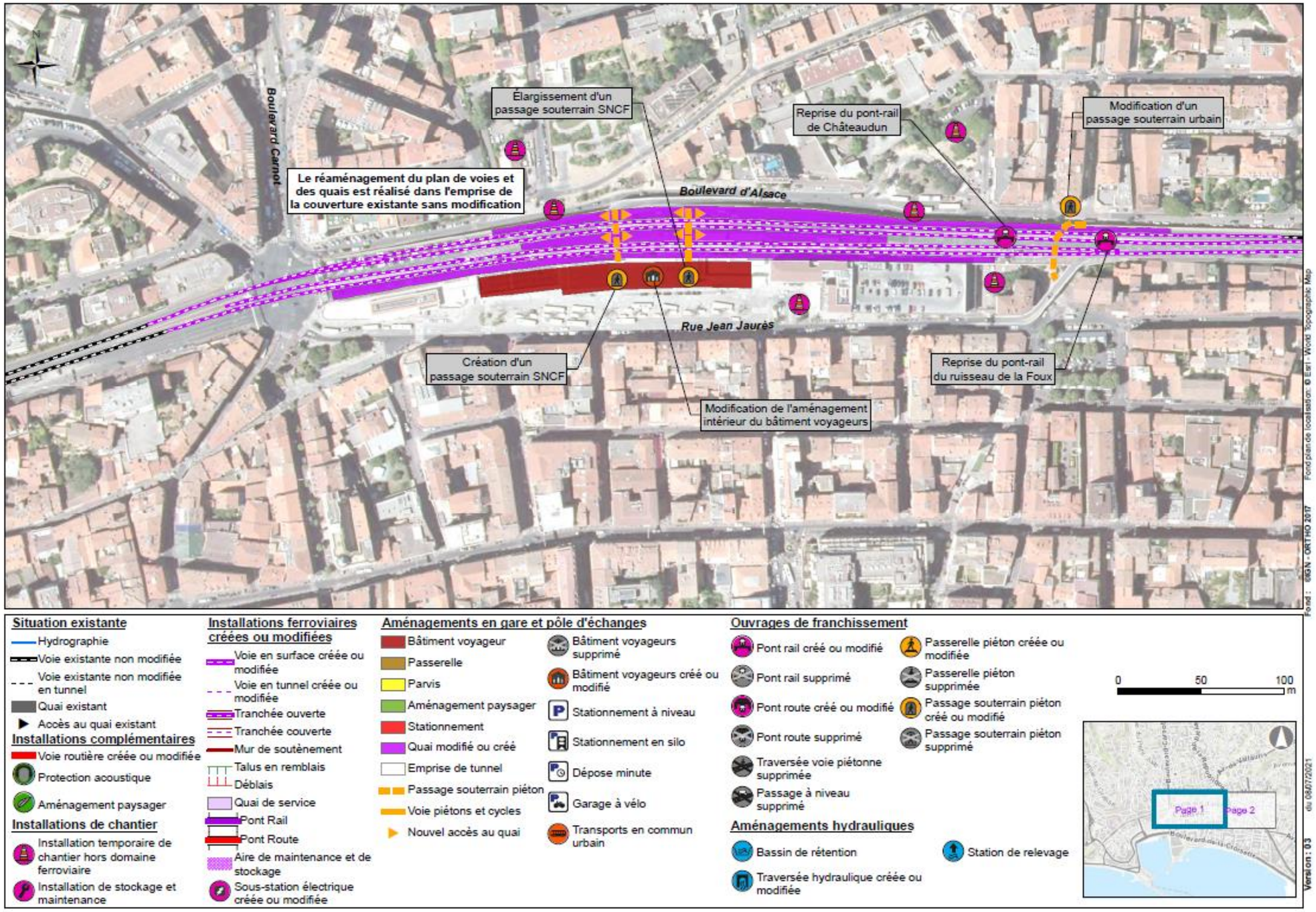
L'augmentation des niveaux sonores n'excédant pas 2 dB(A), aucune protection acoustique n'est nécessaire dans le cadre de cette opération.

AMENAGEMENTS PAYSAGERS

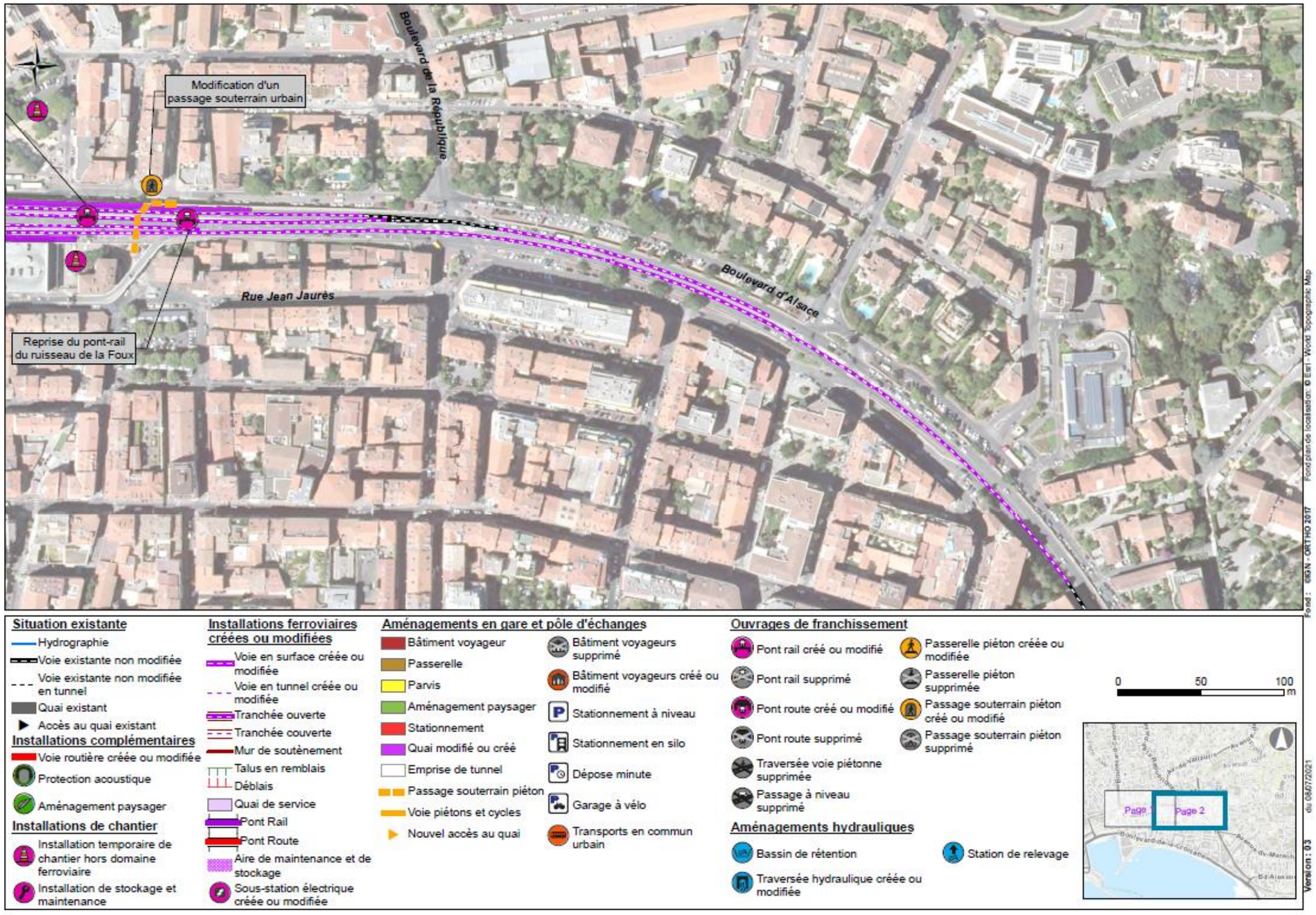
L'opération étant réalisée à l'intérieur des emprises ferroviaires de la gare de Cannes centre et sous couverture du boulevard urbain, aucun aménagement paysager n'est prévu.

L'engagement du maitre d'ouvrage ne porte pas sur les précisions figurées sur les plans et schémas présentés dans le cahier territorial mais sur le Plan Général des Travaux présenté ci-après.

Cannes Centre
Plan général des travaux



Cannes Centre
Plan général des travaux



2.3.4 DESCRIPTION TECHNIQUE DE L'OPERATION GARE TER DE CANNES MARCHANDISES

PRESENTATION GENERALE DES AMENAGEMENTS

L'opération de la nouvelle gare TER sur le site de Cannes Marchandises prévoit :

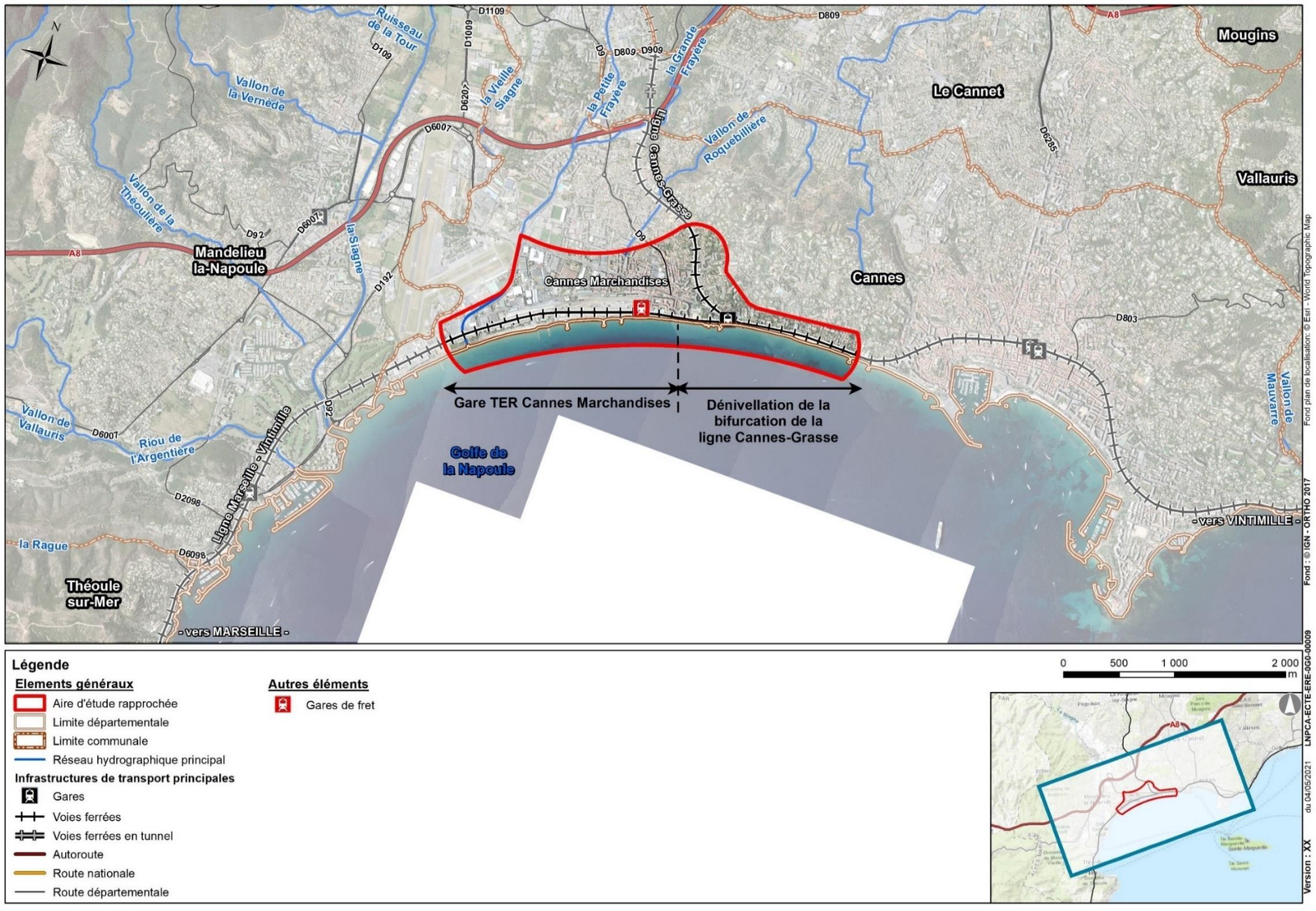
- la création d'une gare TER à Cannes Marchandises à 4 voies à quai de 220 m au droit du bâtiment du Sicasil, servant notamment d'origines/terminus aux navettes azuréennes;
- le remaniement des voies principales sur l'ensemble du linéaire ;
- la reconstitution des accès au faisceau de voies du technicentre côté pair (mer) et le remaniement de ce faisceau pour créer 6 voies de remisage de 220 m ;
- la modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS ;
- un dispositif pour la réduction du bruit des annonces en gare ;
- le remaniement des voies de service côté impair (terre) pour restitution des fonctionnalités existantes (dont 2 voies de garage TER) ;
- le dévoiement de l'avenue de la Roubine au droit du batiment voyageurs nord et du parking silo ;
- des ouvrages de compensation hydraulique ;
- une passerelle de 5 m de large assurant une fonction de liaison ville-ville et d'accès aux quais (ascenseurs et escalier fixe à chaque circulation verticale) ;
- un parvis nord et sud y compris déposes-minute, arrêts de bus et parkings vélos – Parvis Sud sur les équipements sportifs actuels et le bâtiment du Sicasil ;
- un bâtiment voyageurs au nord, un kiosque au sud,
- un parking silo nord de 250 places environ (véhicules légers et deux roues motorisées).

DESCRIPTION DE L'OPERATION

LOCALISATION DE L'OPERATION

Les opérations de la gare TER de Cannes Marchandises et de la bifurcation de la dénivellation de la ligne Cannes-Grasse se situent au sud-ouest de la commune de Cannes, le long du littoral azuréen

Cannes La Bocca
Localisation générale des opérations



Légende

Elements généraux
- Aire d'étude rapprochée
- Limite départementale
- Limite communale
- Réseau hydrographique principal

Infrastructures de transport principales
- Gares
- Voies ferrées
- Voies ferrées en tunnel
- Autoroute
- Route nationale
- Route départementale

Autres éléments
- Gares de fret

0 500 1 000 2 000 m

PRESENTATION DES AMENAGEMENTS SPECIFIQUES

BATIMENTS VOYAGEURS

La nouvelle gare TER de Cannes Marchandises sera constituée, au nord des voies principales, d'un **bâtiment voyageur principal** donnant sur l'avenue de la Roubine et au sud, d'un **bâtiment voyageur secondaire** donnant sur le boulevard du Midi.

En plus des services de billetterie, ces bâtiments voyageurs comprendront des locaux commerciaux, des locaux de services à vocation environnementale au 1e niveau du bâtiment sud (maison du vélo pour l'entretien et la réparation …), des espaces de ventes de producteurs agricoles locaux, comme des maraichers au 1e niveau du bâtiment voyageurs nord.

Le bâtiment voyageur principal (au nord), implanté à la croisée de deux futurs axes verts du développement urbain, sera conçu avec une présence végétale dominante. En particulier, deux espaces verts seront prévus, d'environ 1 700 m² côté nord et d'environ 1 200 m² côté sud.

PASSERELLE

Les bâtiments voyageurs seront directement reliés par une **passerelle de 5 m de large, 110 m de long et de 8 m de haut**. Celle-ci permettra aux voyageurs d'accéder aux quais par des escaliers et des ascenseurs, tout en permettant également de traverser le plateau ferroviaire et de passer de l'avenue de la Roubine au bord de mer.

L'accès à cette passerelle se fera par de **larges rampes inclinées**, situées au niveau de chacun des bâtiments voyageurs. Ces rampes, également utilisables par les cyclistes, constitueront les toitures des bâtiments voyageurs.

QUAIS

Tous les quais font 220 m de long.

La largeur des quais est assez capacitaire pour le confort et la sécurité des voyageurs de la gare TER. .

Le positionnement des circulations verticales (escaliers et ascenseurs) pour accéder à la passerelle respecte la réglementation PMR (Personnes à Mobilité Réduite) en laissant un passage utile suffisamment dimensionné.

Un système de rampes permet la fluidité des cheminements entre l'espace public et les quais.

Les rampes permettent également de faciliter l'accès aux trains par les cycles et les poussettes.

Des assises sur les quais sont prévues, assurant a minima une place pour 30 voyageurs en montée en heure de pointe.

Au moins la moitié des places seront abritées des intempéries, du vent et du soleil en été.

Les quais proposeront différents types d'abris correspondant aux caractéristiques de la saisonnalité.

TELECOMMUNICATIONS

Les travaux de télécommunications associés aux équipements de la gare comprennent l'implantation de la vidéoprotection, l'information voyageurs, la sonorisation, la chronométrie, la billettique et la téléphonie d'alarme.

Figure 20 : exemple du concept abri de quais (G&C / AREP concept 2017)

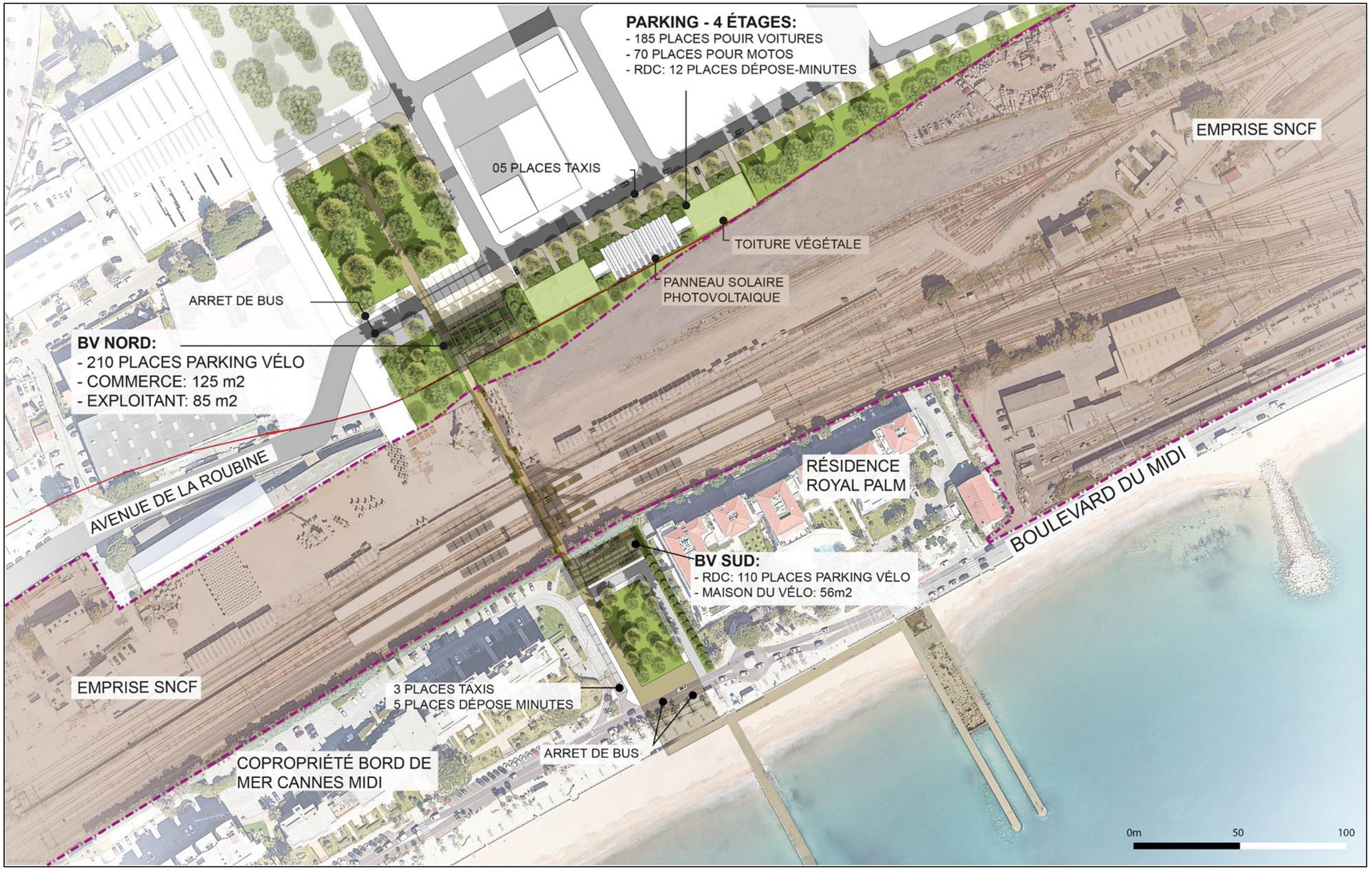
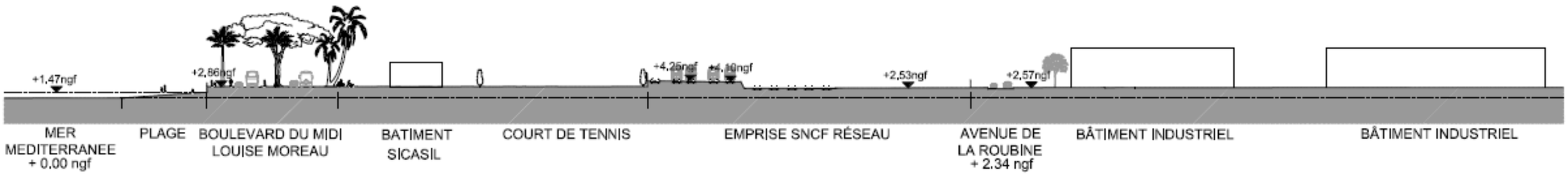
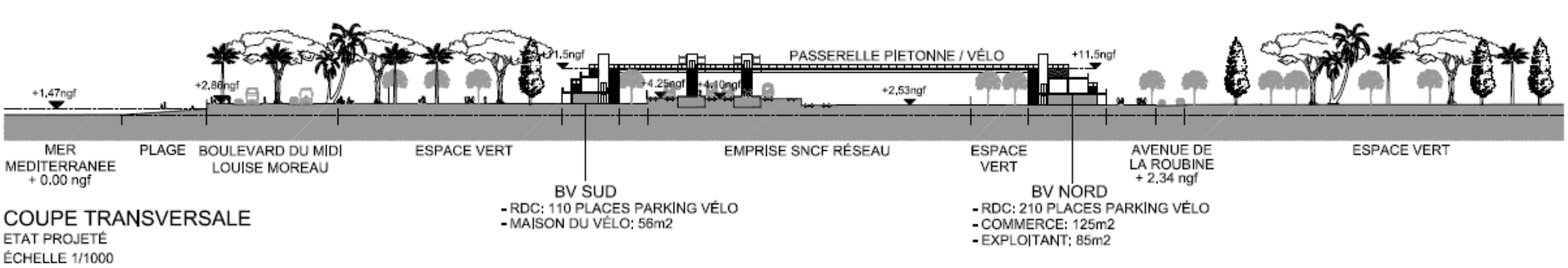


Figure 21 : principes d'insertion et d'organisation du pôle d'échange et de la gare TER de Cannes Marchandises (SNCF Réseau, dossier de concertation, 2020)



COUPE TRANSVERSALE
ETAT EXISTANT
ÉCHELLE 1/1000



COUPE TRANSVERSALE
ETAT PROJETÉ
ÉCHELLE 1/1000

Figure 22 : coupes transversales – situation actuelle et projetée (AREP, 2021)

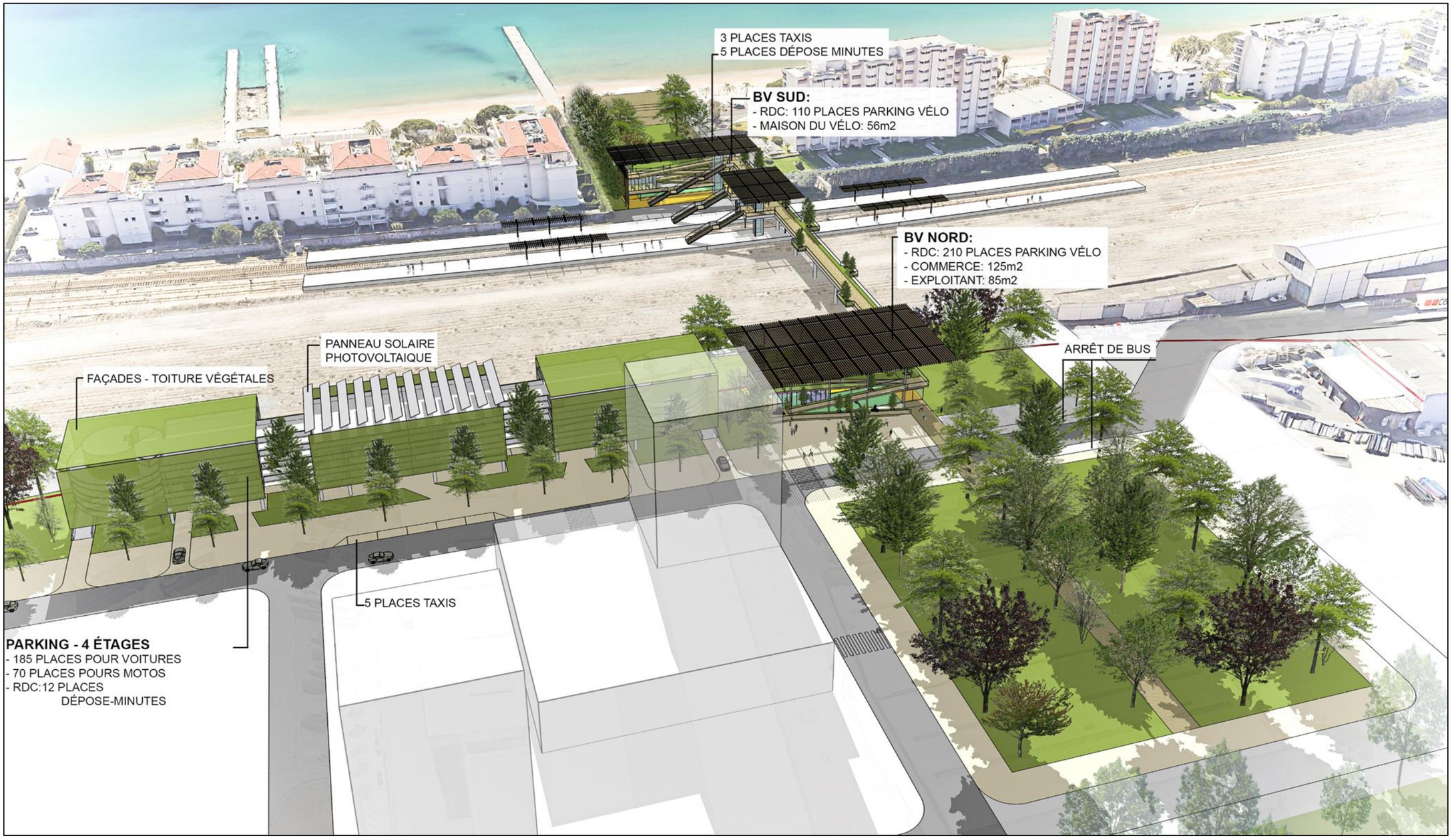


Figure 23 : vue 3D de la nouvelle gare TER de Cannes Marchandises (AREP, 2021)

AMENAGEMENTS FERROVIAIRES

UNE GARE QUI PRESERVE LES FONCTIONNALITES FERROVIAIRES EXISTANTES

Le site de Cannes Marchandises est un site stratégique pour les différentes entités de la SNCF.

Il cumule en effet de multiples fonctions :

- passage des voies principales de la ligne Marseille –Vintimille ;
- gestion des circulations et stationnement des trains de fret par exemple pour laisser passer les trains de voyageurs sur des voies dites de « garage » de 750 mètres (voies 3G, 4G, 5G). Cette fonction est inscrite dans la référence du réseau national et doit être maintenue ;
- accueil d'installations de remisage et de maintenance des TER (technicentre) complémentaires de celles de Nice Saint-Roch ;
- réception, chargement et déchargement de trains de marchandises sur des voies dites de « débord », équipées d'un quai ;
- mise à disposition du ministère de la défense sur demandes des autorités de voies équipées d'un quai latéral et en extrémité ;
- maintenance et renouvellement de la ligne Marseille-Vintimille pour les travaux de laquelle il est nécessaire de disposer de surfaces suffisamment vastes pour le stockage des matériaux et de voies suffisamment longues pour accueillir les trains travaux. Ces trains peuvent prendre la forme de « suites rapides », c'est-à-dire de convois de machines optimisés pour réaliser rapidement (et donc en perturbant le moins possible la circulation des trains) les opérations de régénération de la voie : remplacement du ballast usagé, des traverses, des rails, etc. Ces convois peuvent dépasser un kilomètre de longueur. Il peut s'agir également de convois « hors suite » pour des travaux plus spécifiques.

  Dans tous les cas, la constitution de ces convois doit pouvoir être effectuée hors circulation sur les voies principales et tous les matériaux nécessaires pour que ces convois soient rapidement opérationnels durant les heures de nuit consacrées aux travaux doivent pouvoir être stockés et manipulés sur site.

  L'ensemble du site est nécessaire en moyenne tous les 10 ans pour les travaux de renouvellement ;
- accueil de divers locaux SNCF (locaux de service : brigade voies, caténaires, postes d'exploitation…) ;
- emprise de la sous-station électrique, alimentant la ligne sur les Alpes-Maritimes.

La gare TER sur le site de Cannes Marchandises doit permettre d'assurer le maintien de ces fonctions et pouvoir renforcer la capacité de remisage et de maintenance des TER, puisque l'objectif est de renforcer la desserte du secteur.

VOIES

L'opération consiste à créer une gare à deux quais centraux, avec **quatre voies principales** :

- deux voies extérieures à 130 km/h, dites voie B (VB) au sud et voie C (VC) au nord ;
- deux voies centrales à 60 km/h.

Une voie est créée le long de la VC au niveau de la gare, pour permettre la connexion de la zone nord avec la V1 (voie principale).

Les différentes fonctionnalités des zones de services sont conservées, mais l'insertion des 4 voies à quai nécessite une profonde réorganisation des accès aux différents faisceaux de voies de la zone au nord, à l'est et au sud-est de la nouvelle gare.

Notamment à l'est de la future gare, le site de remisage est reconfiguré pour optimiser les mouvements techniques entre la gare et ce site. Des nouvelles voies de remisage sont créées pour accompagner l'augmentation du trafic ferroviaire entre Cannes et Nice.

TERRASSEMENTS, OUVRAGES EN TERRE, PLATEFORME

Les travaux de terrassement comprennent :

- l'élargissement de plateforme de voies principales en remblai ;
- la réhabilitation de structures d'assises existantes ;
- le mur de soutènement existant entre les voies principales et les voies de services.

PONT-RAIL DU BOULEVARD DU RIVAGE

Les remaniements de voie prévus dans le cadre de l'opération nécessitent la **reprise du pont-rail du boulevard du Rivage**, à l'ouest de la future gare TER.

- l'apport et la mise en œuvre des matériaux de remplissage pour l'élargissement de la plateforme ferroviaire des voies principales en remblai soutenu par un mur au nord des quais ;
- Le remblaiement, sur une hauteur approximative d'1,70 m de la zone entre le mur existant et celui à créer.

Les travaux de terrassement sont principalement relatifs à l'élargissement côté nord de la plateforme des voies principales en remblai soutenue par un mur.

Des travaux de création de plateforme au droit de la zone d'anciens bâtiments au sud du site sont également prévus.

Ces aménagements nécessitent :

- le décapage de la terre végétale et le débroussaillage sur le talus existant ;
- la démolition du mur de soutènement existant au droit du sous-sol des futures voies ;
- la découpe du mur sous le niveau du terrain naturel (TN) en dehors des zones de futures voies ;
- la création de la structure d'assise au droit de la zone d'élargissement ;
- la purge (sur une épaisseur maximale d'1,5 m) au droit de la zone des futures voies de service anciennement occupée par des bâtiments.

EQUIPEMENTS FERROVIAIRES

Des modifications sont apportées à la signalisation ferroviaire : modification de l'ERTMS niveau 2 ou niveau 3 hybride existant, du découpage en compteur d'essieux et en paramétrage du poste Argos préalablement installé par le projet HPMV.

Les voies seront équipées de caténaire 25000V / 50Hz. La section de cuivre équivalente sera dimensionnée pour accueillir les trafics supplémentaires et supprimer les restrictions de traction.

L'opération nécessite également le renforcement de la sous station Energie de la Pinède avec mise en V des équipements existants dont la puissance est portée à 16,5MVA par tranche pour prendre en compte l'augmentation des besoins de traction.

Deux solutions sont à l'étude :

- une solidarisation des tabliers existants ;
- un changement de tabliers.

OUVRAGES D'ART

L'opération de la gare de Cannes Marchandises nécessite la reprise de deux ouvrages d'art :

- le pont-rail du boulevard du Rivage, qui se situe à l'ouest de la future gare TER ;

La première solution est privilégiée dans la mesure où elle nécessite des travaux moins importants et son coût est inférieur. Les phases ultérieures d'étude devront confirmer sa faisabilité technique.

MUR DE SOUTENEMENT

L'élargissement de la plateforme de voies principales nécessite de **remplacer le mur de soutènement existant entre les voies principales et les voies de services**.

Le mur existant sera découpé et démoli. Le nouveau mur présente une hauteur moyenne de 1,70 m, pour 650 m de long.

Ce mur est visible sur le profil en travers présenté précédemment.

Le mur sera réalisé après la dépose des voies de service, derrière les voies principales.

Lors du terrassement sous le plan des voies existantes pour la mise en place de ce mur, un blindage provisoire des voies existantes sera nécessaire.

Une purge de 1,5 m sera également nécessaire pour préparer le sol d'assise du mur et éviter tout phénomène de tassement.

RETABLISSEMENTS DE VOIRIES

Afin de permettre le fonctionnement de la future gare et l'agrandissement de l'emprise ferroviaire, **l'avenue de la Roubine est décalée de 40 mètres vers le nord au niveau de la gare.**

La reconstitution de cette voirie sera réalisée à l'occasion et dans le cadre des travaux du pôle d'échanges dans le respect du phasage et des besoins des travaux. Cette fonctionnalité sera maintenue tout au long de la durée des travaux.

Le dévoiement de l'avenue de la Roubine permettra un aménagement en cohérence des fonctionnalités du PEM notamment sur les prises en compte des arrêts de bus, de la relation avec le parvis et l'insertion d'espaces piétons confortables.

ASSAINISSEMENT ET DRAINAGE

L'opération nécessite la mise en place du système de collecte longitudinal et d'assainissement des eaux de plateforme et de la gare.

Elle comprend notamment la réalisation de 2 bassins de rétention pour recueillir l'ensemble des écoulements des quais et de la plateforme de la future gare TER de Cannes Marchandises. Les eaux rejoignent ensuite l'exutoire du réseau communal d'eaux pluviales.

PROTECTIONS ACOUSTIQUES

Aucune mesure de protection acoustique structurelle n'est nécessaire dans le cadre de l'opération Gare TER de Cannes Marchandises.

En revanche il a été relevé que la sonorisation classique des quais sans aucune mesure de réduction du bruit occasionnerait vraisemblablement une gêne significative chez les riverains les plus proches. Les simulations réalisées ont démontré qu'un ajustement des annonces aux besoins réels permettrait de réduire l'impact des bruits de la gare sur les riverains.

Cet ajustement ce traduirait par :

- l'installation de haut-parleurs directionnels ;
- le déclenchement des annonces sonores uniquement en cas de présence sur les quais ;
- le réglage du niveau sonore des annonces au niveau de bruit ambiant.

AMENAGEMENTS PAYSAGERS

La future gare TER de Cannes Marchandises fera l'objet d'un aménagement architectural et paysager

Ces travaux concernent l'ensemble des aménagements liés aux équipements extérieurs en lien avec les fonctionnalités de l'intermodalité, les connexions urbaines, et la végétalisation qui constituent l'ensemble paysager. Ces éléments sont :

- les parvis de la gare, nord et sud ;
- les déposes minutes nord et sud ;
- les aménagements pour les arrêts de bus au Nord ;
- le traitement paysager de l'axe vert est/ouet : au nord du plateau ferroviaire , il se déploie de part et d'autre du parvis et de la gare entre l'avenue de la Roubine et les voies ferrées ;
- le traitement paysager de l'axe vert nord -sud : il se compose de plusieurs séquences paysagères accompagnant un parcours piétons entre le parvis nord de la gare et le bord de mer. Ce parcours emprunte le parvis de la gare au nord, la gare elle-même, la passerelle, le pavillon de la gare au sud, le parvis sud, et le jardin sud.

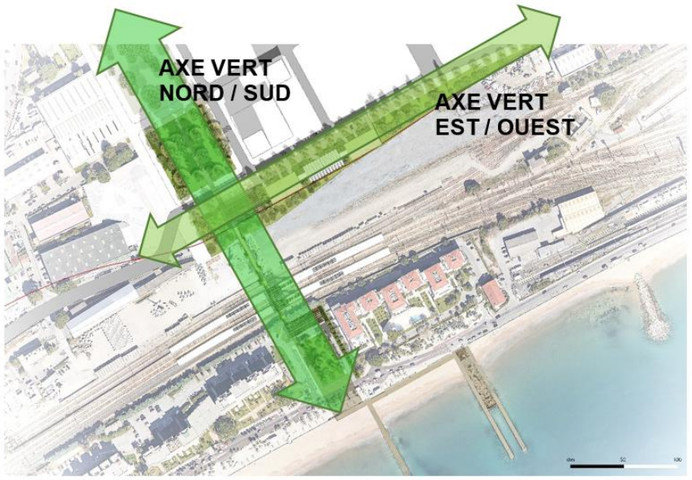
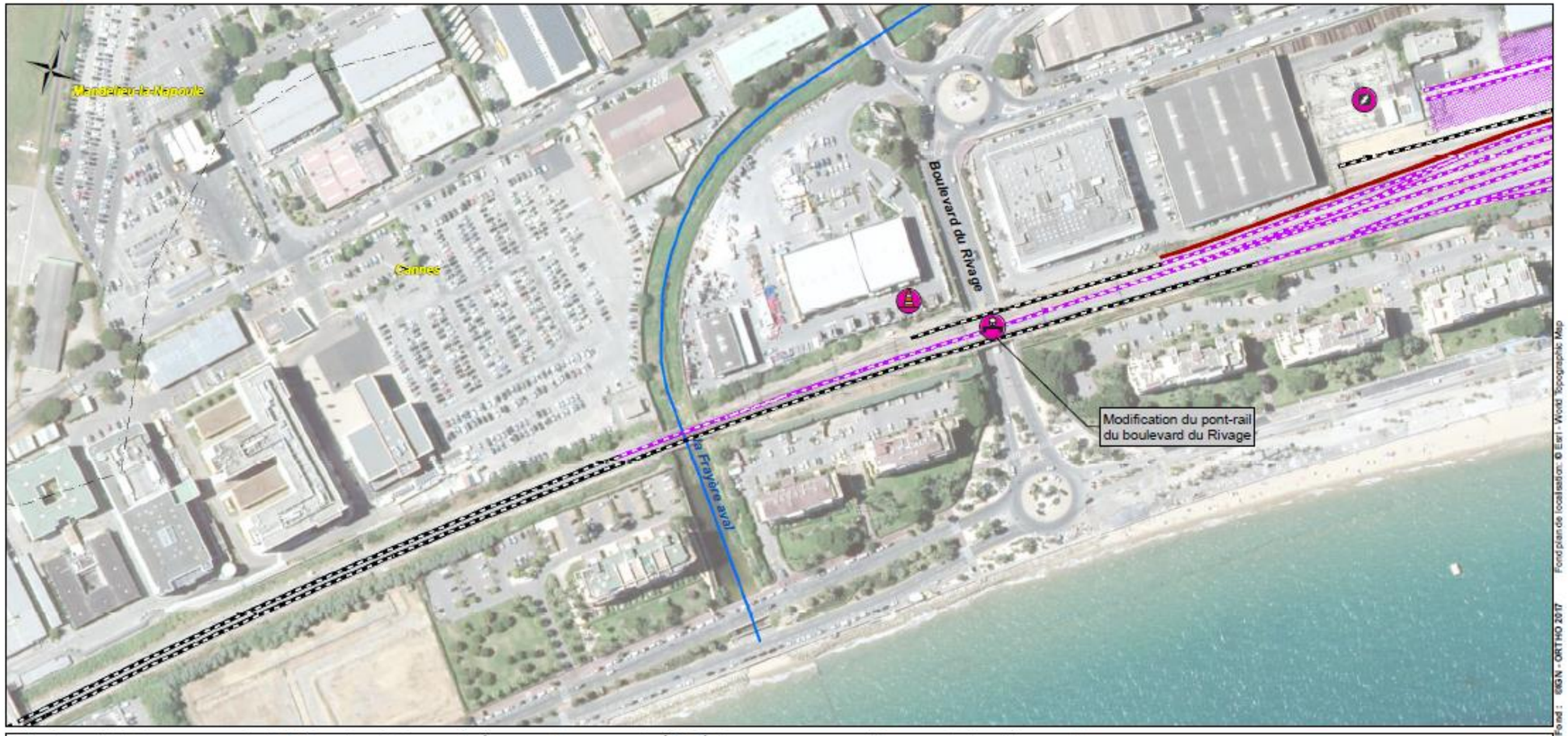


Figure 24 : traitement paysager des axes nord/sud et est/ouest (AREP, 2021)

Cannes La Bocca
Plan général des travaux



Situation existante
- Hydrographie
- Voie existante non modifiée
- Voie existante non modifiée en tunnel
- Quai existant
- Accès au quai existant

Installations complémentaires
- Voie routière créée ou modifiée
- Protection acoustique
- Aménagement paysager

Installations de chantier
- Installation temporaire de chantier hors domaine ferroviaire
- Installation de stockage et maintenance

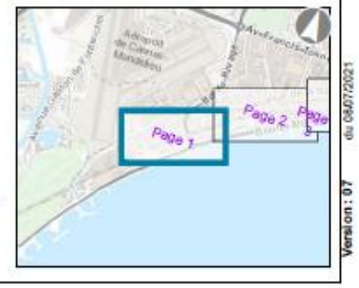
Installations ferroviaires créées ou modifiées
- Voie en surface créée ou modifiée
- Voie en tunnel créée ou modifiée
- Tranchée ouverte
- Tranchée couverte
- Mur de soutènement
- Talus en remblais
- Déblais
- Quai de service
- Pont Rail
- Pont Route
- Aire de maintenance et de stockage
- Sous-station électrique créée ou modifiée

Aménagements en gare et pôle d'échanges
- Bâtiment voyageur
- Passerelle
- Parvis
- Aménagement paysager
- Stationnement
- Quai modifié ou créé
- Emprise de tunnel
- Passage souterrain piéton
- Voie piétons et cycles
- Nouvel accès au quai
- Bâtiment voyageurs supprimé
- Bâtiment voyageurs créé ou modifié
- Stationnement à niveau
- Stationnement en silo
- Dépose minute
- Garage à vélo
- Transports en commun urbain

Ouvrages de franchissement
- Pont rail créé ou modifié
- Pont rail supprimé
- Pont route créé ou modifié
- Pont route supprimé
- Traversée voie piétonne supprimée
- Passage à niveau supprimé
- Passerelle piéton créée ou modifiée
- Passerelle piéton supprimée
- Passage souterrain piéton créé ou modifié
- Passage souterrain piéton supprimé

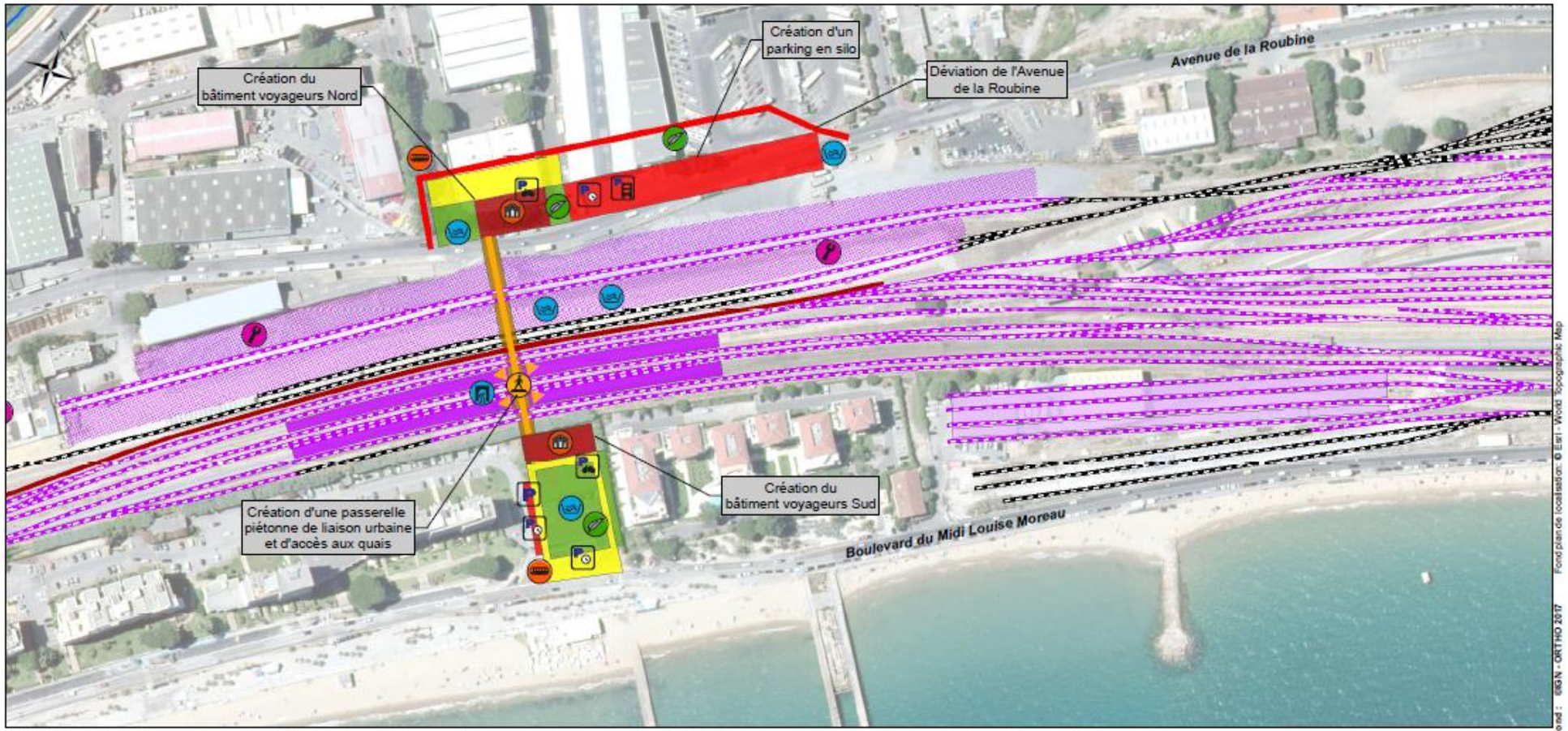
Aménagements hydrauliques
- Bassin de rétention
- Station de relevage
- Traversée hydraulique créée ou modifiée

0 50 100 m



Version : 07 du 08/07/2021

Cannes La Bocca
Plan général des travaux



Situation existante
- Hydrographie
- Voie existante non modifiée
- Voie existante non modifiée en tunnel
- Quai existant
- Accès au quai existant

Installations complémentaires
- Voie routière créée ou modifiée
- Protection acoustique
- Aménagement paysager

Installations de chantier
- Installation temporaire de chantier hors domaine ferroviaire
- Installation de stockage et maintenance

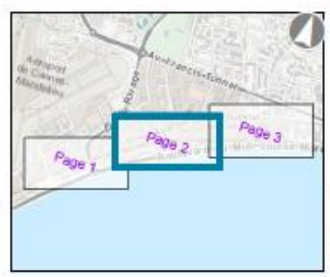
Installations ferroviaires créées ou modifiées
- Voie en surface créée ou modifiée
- Voie en tunnel créée ou modifiée
- Tranchée ouverte
- Tranchée couverte
- Mur de soutènement
- Talus en remblais
- Déblais
- Quai de service
- Pont Rail
- Pont Route
- Aire de maintenance et de stockage
- Sous-station électrique créée ou modifiée

Aménagements en gare et pôle d'échanges
- Bâtiment voyageur
- Passerelle
- Parvis
- Aménagement paysager
- Stationnement
- Quai modifié ou créé
- Emprise de tunnel
- Passage souterrain piéton
- Voie piétons et cycles
- Nouvel accès au quai
- Bâtiment voyageurs supprimé
- Bâtiment voyageurs créé ou modifié
- Stationnement à niveau
- Stationnement en silo
- Dépose minute
- Garage à vélo
- Transports en commun urbain

Ouvrages de franchissement
- Pont rail créé ou modifié
- Pont rail supprimé
- Pont route créé ou modifié
- Pont route supprimé
- Traversée voie piétonne supprimée
- Passage à niveau supprimé
- Passerelle piéton créée ou modifiée
- Passerelle piéton supprimée
- Passage souterrain piéton créé ou modifié
- Passage souterrain piéton supprimé

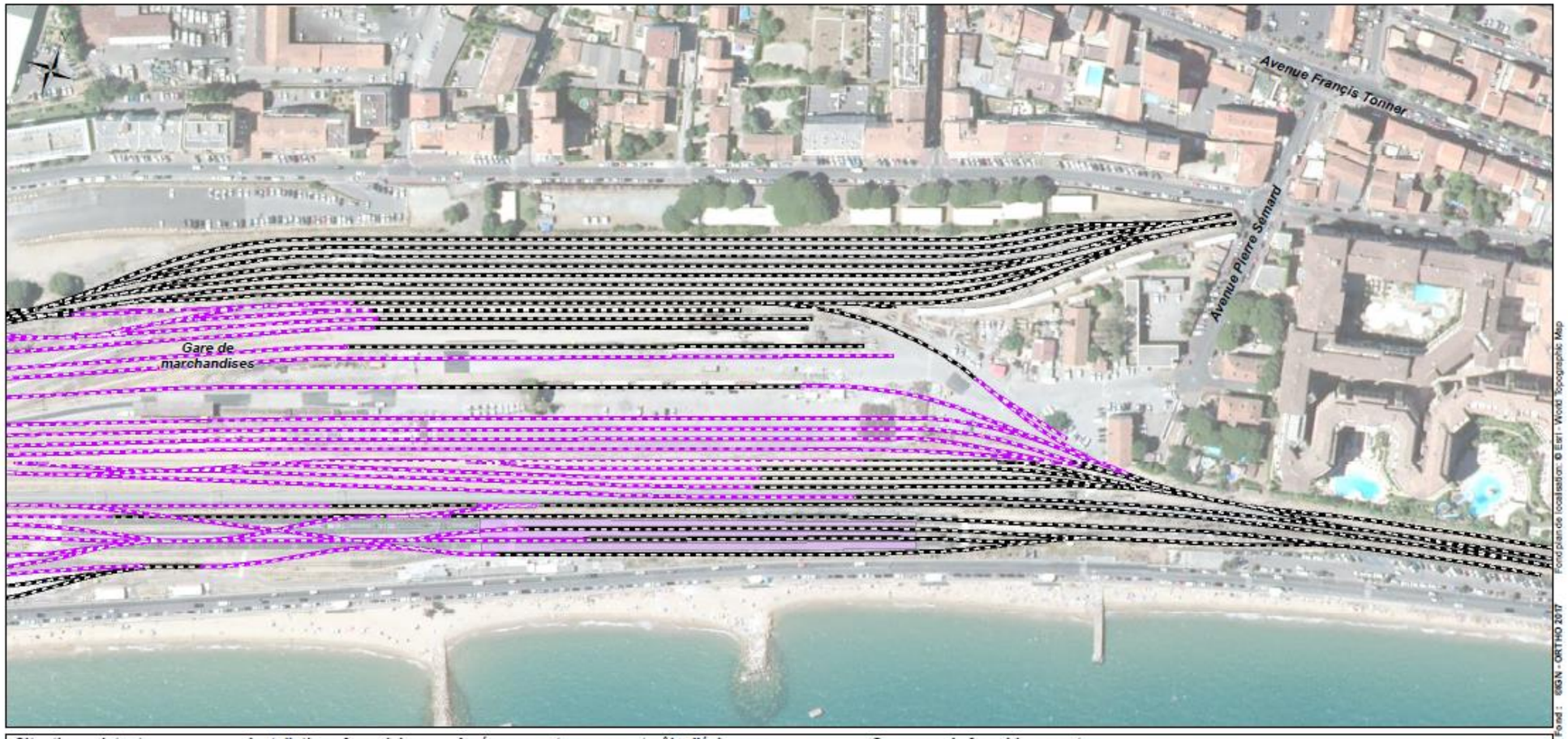
Aménagements hydrauliques
- Bassin de rétention
- Traversée hydraulique créée ou modifiée
- Station de relevage

0 50 100 m



Version : 07 du 08/07/2021

Cannes La Bocca
Plan général des travaux



Situation existante
- Hydrographie
- Voie existante non modifiée
- Voie existante non modifiée en tunnel
- Quai existant
- Accès au quai existant

Installations complémentaires
- Voie routière créée ou modifiée
- Protection acoustique
- Aménagement paysager

Installations de chantier
- Installation temporaire de chantier hors domaine ferroviaire
- Installation de stockage et maintenance

Installations ferroviaires créées ou modifiées
- Voie en surface créée ou modifiée
- Voie en tunnel créée ou modifiée
- Tranchée ouverte
- Tranchée couverte
- Mur de soutènement
- Talus en remblais
- Déblais
- Quai de service
- Pont Rail
- Pont Route
- Aire de maintenance et de stockage
- Sous-station électrique créée ou modifiée

Aménagements en gare et pôle d'échanges
- Bâtiment voyageur
- Passerelle
- Parvis
- Aménagement paysager
- Stationnement
- Quai modifié ou créé
- Emprise de tunnel
- Passage souterrain piéton
- Voie piétons et cycles
- Nouvel accès au quai
- Bâtiment voyageurs supprimé
- Bâtiment voyageurs créé ou modifié
- Stationnement à niveau
- Stationnement en silo
- Dépose minute
- Garage à vélo
- Transports en commun urbain

Ouvrages de franchissement
- Pont rail créé ou modifié
- Pont rail supprimé
- Pont route créé ou modifié
- Pont route supprimé
- Traversée voie piétonne supprimée
- Passage à niveau supprimé
- Passerelle piéton créée ou modifiée
- Passerelle piéton supprimée
- Passage souterrain piéton créé ou modifié
- Passage souterrain piéton supprimé

Aménagements hydrauliques
- Bassin de rétention
- Traversée hydraulique créée ou modifiée
- Station de relevage

0 50 100 m

Fond : IGN - ORTHO 2017 Fond plan de localisation : © Esri - World Topographic Map
Version : 07 du 08/07/2021

2.3.5 DESCRIPTION TECHNIQUE DE L'OPERATION BIFURCATION DE CANNES-GRASSE

PRESENTATION GENERALE DES AMENAGEMENTS

L'opération de la dénivellation de la bifurcation Cannes-Grasse consiste en :

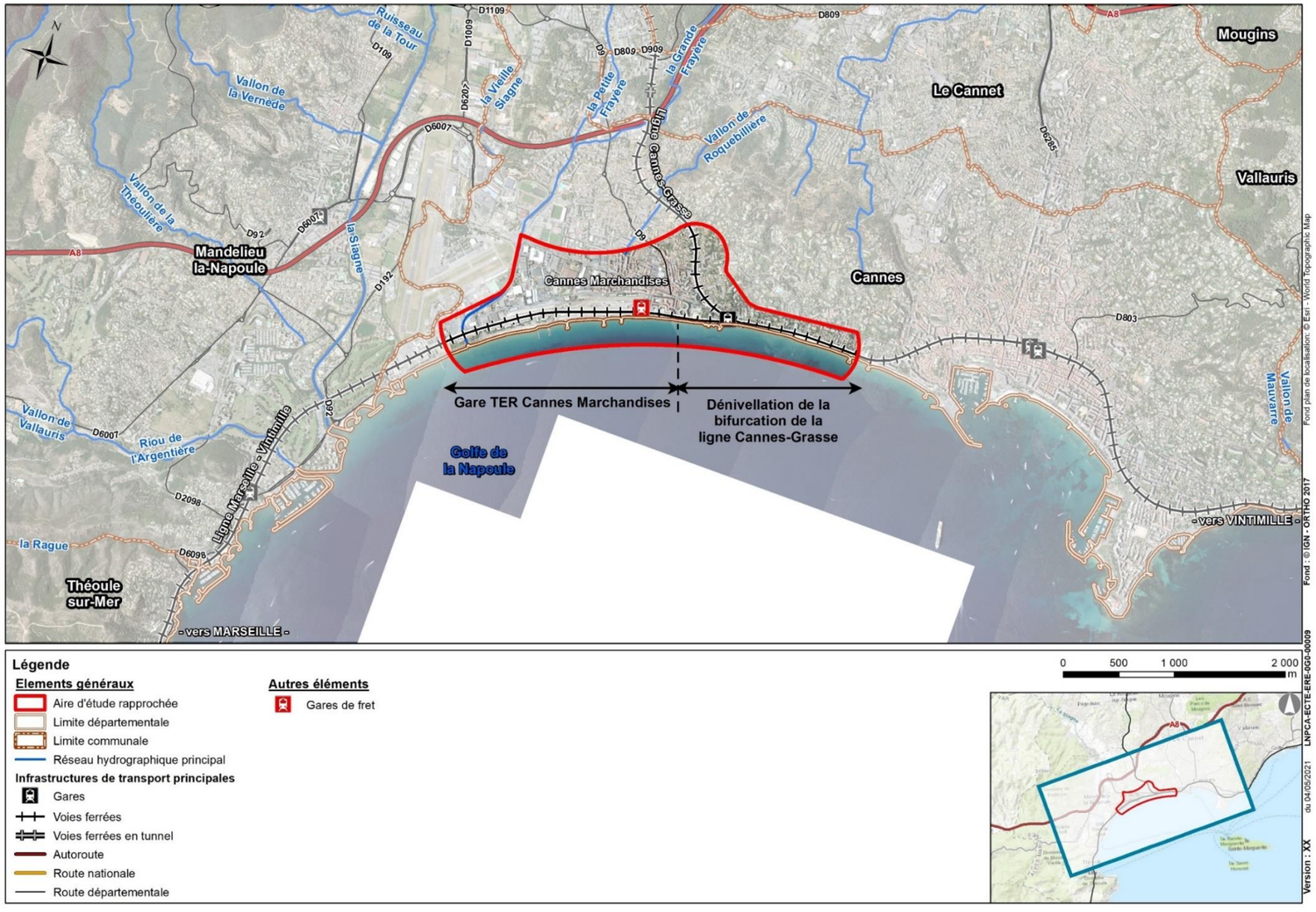
- la création d'une 3e voie dénivelée en terrier V1 bis sur Marseille-Vintimille ;
- la mise en place d'une caténaire rigide sur plan aérien de contact dans la tranchée couverte ;
- le doublement de la voie sur la ligne Cannes-Grasse entre la bifurcation et la halte du Bosquet ;
- la suppression des quais de la halte existante de la Bocca et du bâtiment voyageur ;
- la reconstitution des franchissements des voies ferrées aux normes PMR (passage souterrain du square Morès, passerelle Annick Galera, passerelle du boulevard de la Mer, PASO du boulevard de la Mer) ;
- la reprise du pont route Francis Tonner (élargissement du passage ferroviaire pour insertion de la 2e voie) ;
- la reconstitution des fonctionnalités du bd de la Mer, avec accès réglementé (riverains et services) ;
- la modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS ;
- l'élargissement de l'ouvrage hydraulique font de Veyre et la reprise de celui du Devens ;
- l'élargissement du passage routier sous le pont rail du bd Leader, avec création d'une traversée piétonne ;
- des aménagements paysagers et notamment la protection des arbres centenaires ;
- un dispositif de limitation des nuisances au niveau de la plate-forme.

DESCRIPTION DE L'OPERATION

LOCALISATION DES OPERATIONS

Les opérations de la gare TER de Cannes marchandises et de la bifurcation de la dénivellation de la ligne Cannes-Grasse se situent au sud-ouest de la commune de Cannes, le long du littoral azuréen.

Cannes La Bocca
Localisation générale des opérations



PRESENTATION DES AMENAGEMENTS SPECIFIQUES

L'opération de la dénivellation de la bifurcation Cannes-Grasse consiste en :

- la fermeture et la démolition de la gare existante de La Bocca ;
- la création d'une nouvelle voie ferrée au nord des deux voies existantes de la ligne Marseille Vintimille, entre le vallon du Devens et le boulevard Leader, sur 1 200 m, dont une section enterrée en tranchée couverte sur 500 m ;
- le déplacement temporaire, pendant la durée des travaux, du boulevard de la Mer et le rétablissement à l'identique des accès riverains ;
- la reprise du pont-rail sur le boulevard Leader et l'élargissement de la voirie, avec l'aménagement d'un cheminement piéton confortable et des trottoirs pour les personnes à mobilité réduite ;
- la reconstitution des 3 traversées piétonnes au niveau du square de Morès, de la gare de La Bocca et de la résidence hôtelière Holiday Inn ;
- l'aménagement et l'amélioration des ouvrages hydrauliques des vallons du Devens et du Font de Veyre.

L'opération comprend également le doublement de la ligne Cannes-Grasse, actuellement à voie unique, entre la bifurcation de la ligne Marseille-Vintimille, jusqu'à la gare du Bosquet. Cela nécessite l'élargissement :

- de la plateforme ferroviaire existante jusqu'à l'extrémité des quais existants de la halte du Bosquet ;
- du passage des voies ferrées sous le pont routier de l'avenue Francis Tonner.

Par ailleurs, le passage souterrain reliant le boulevard de la Mer et la rue Louis Armand sous la ligne Cannes-Grasse doit être prolongé.

VOIES FERREES

Les travaux de voie sur les lignes Marseille-Vintimille et Cannes-Grasse consistent à déposer et poser des appareils de voie, poser des nouvelles voies, riper certaines parties de voies existantes et enfin effectuer du renouvellement de voie et de ballast.

La tranchée couverte à l'est est illustrée sur les coupes suivantes au droit des résidences du boulevard de la Mer.

Au droit de la résidence Montmajour, la tranchée couverte passerait sous le niveau du terrain existant.

LIGNE MARSEILLE – VINTIMILLE

Les travaux consistent à créer une nouvelle voie au nord des voies existantes de la ligne Marseille-Vintimille, pour passer sous la ligne Cannes-Grasse.

Les pentes pour le fret n'étant pas compatibles avec le passage en souterrain, les trains de fret continueront à utiliser la voie nord existante de la ligne Marseille-Vintimille.

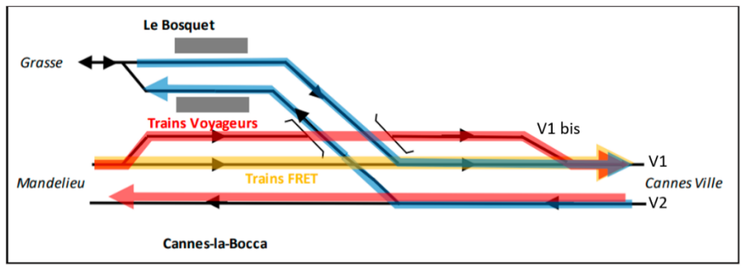


Figure 25 : Schéma des installations existantes, nouvelles et modifiées (Dossier de concertation, SNCF Réseau, 2021)

Les circulations de Marseille-Vintimille dans le sens impair (en direction de Nice) seront réalisables par deux itinéraires :

- via la voie 1 existante, qui conserve son emplacement actuel et reste empruntée par les trains de Fret ;
- via la voie 1 bis, nouvellement créée, qui n'est empruntable que par les trains voyageur et qui part en terrier.

LIGNE CANNES-GRASSE

La voie unique actuelle (VU) est déposée sur environ 500 m et remplacée par une double voie.

Les profils en travers sont variables selon la zone étudiée. Ils sont présentés au fur et à mesure de la description des aménagements.

La conception de la coupe longitudinale de la voie enterrée a été réalisée en respectant les normes en vigueur. Les contraintes du secteur sont fortes avec un passage sous le ruisseau du Font de Veyre, la nécessité d'allonger au maximum la tranchée couverte pour une meilleure insertion du projet, tout en garantissant une remontée en surface entre le cours d'eau du Devens et le boulevard Leader

La tranchée est approfondie au maximum pour un passage sous le lit du Font de Veyre et permettre l'installation des équipements caténaires.

Le niveau le plus bas est à 7,5 m du terrain existant (soit – 6 m NGF).

La longueur totale de la tranchée couverte est d'environ 586 m.

Dans la zone au sud du pont-route sur l'avenue Francis Tonner, les niveaux des voies sont établis pour une plateforme en vélodrome (plateforme pentée d'un seul côté) permettant d'optimiser les épaisseurs de ballast. L'altimétrie de la voie a été réalisée afin d'être au plus proche du terrain naturel (profil rasant).

TERRASSEMENTS, OUVRAGES EN TERRE, PLATEFORME

L'opération ne comprend pas beaucoup d'ouvrage en terre. Le seul identifié à cette phase d'étude est un remblai, sur la partie nord de la portion de ligne Cannes-Grasse réaménagée, sur un linéaire d'environ 150 m.

Il s'agira d'un remblai ferroviaire avec en contre-bas le boulevard de la mer. Sa hauteur est estimée à 1 à 2m, elle sera affinée ultérieurement sur la base d'une topographie plus précise.

OUVRAGES D'ART

Les travaux d'ouvrages d'art concernent :

- la réalisation du passage en terrier de la nouvelle voie sur la ligne Marseille-Vintimille ;
- le rétablissement des sept franchissements des voies ferrées impactés par l'opération de dénivellation de la bifurcation Cannes-Grasse.

TERRIER DE PASSAGE DE MARSEILLE VINTIMILLE SOUS CANNES GRASSE

La création d'une nouvelle voie ferrée au nord des 2 voies existantes, entre le vallon du Devens et le boulevard Leader, sur 1 200 mètres, comportera une **section enterrée en tranchée couverte de 460 m.** Cette voie « dénivelée » en terrier passe sous la ligne Cannes-Grasse, dont le niveau altimétrique n'est pas modifié, et sous le cours d'eau du Font de Veyre.

Au droit de la résidence Kerkyra, la dalle de la tranchée couverte se situerait à moins d'un mètre au-dessus du niveau du terrain existant (niveau de l'actuel boulevard de la Mer).

Cette dalle serait plantée et agrémentée d'un jardin méditerranéen.

Entre la résidence Kerkyra et le Vélès Plage, la dalle de la tranchée couverte se situerait entre 1 et 2 m au-dessus du niveau du terrain

existant (niveau de l'actuel boulevard de la Mer). Celle-ci serait plantée et agrémentée d'un jardin méditerranéen.

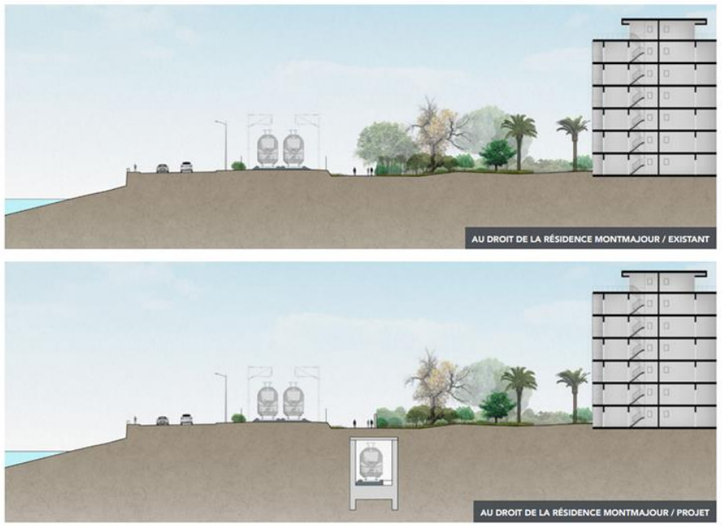


Figure 26 : coupe au droit de la résidence Montmajour – Existant/ projet (SNCF Réseau, 2021)

Figure 28 : coupe au droit de la résidence Kerkyra – Existant/ projet (SNCF Réseau, 2021)

Au droit du Holiday Inn, la tranchée est « ouverte » : la voie remonte progressivement jusqu'au niveau des voies existantes.

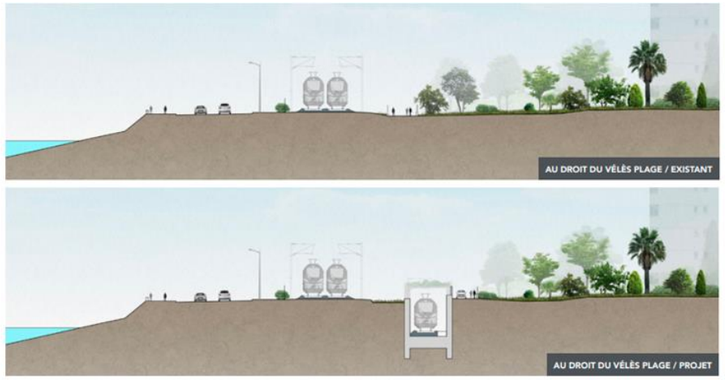


Figure 29 : coupe au droit du Vélès Plage – Existant/ projet (SNCF Réseau, 2021)

Figure 27 : coupe au droit du Vélès Plage – Existant/ projet (SNCF Réseau, 2021)

A l'ouest de la tranchée couverte, une couverture légère sera réalisée au moyen d'une **structure métallique**.

Cette couverture accompagnera en hauteur le niveau de la voie (pente douce).

Elle offrira également la possibilité de végétaliser la partie couverte au moyen de gazon et haies végétales d'environ 1,5 m de haut.

Une solution de couverture renforcée en béton pourra également être retenue.

PROFILS EN TRAVERS DE LA TRANCHEE COUVERTE

La zone en tranchée couverte sera réalisée en parois de type paroi moulée (ou en variante en pieux sécants), avec radier et traverse en béton armé.

De part et d'autre de la tranchée couverte, l'ouvrage de dénivellation se raccorde progressivement au terrain existant. Il est ainsi constitué :

- d'une **zone de structure en U,** en sortie de tranchée couverte : dans la zone où un soutènement devient nécessaire sur deux côtés, ou en extrémité de zone nécessitant une structure imperméable ;
- d'une **zone en soutènement,** lorsque la voie passe en aérien au niveau du terrain existant : des murs de soutènement, préfabriqués ou réalisés en place permettent le maintien des terres. La nature de ces soutènements sera définie dans les phases ultérieures d'études.

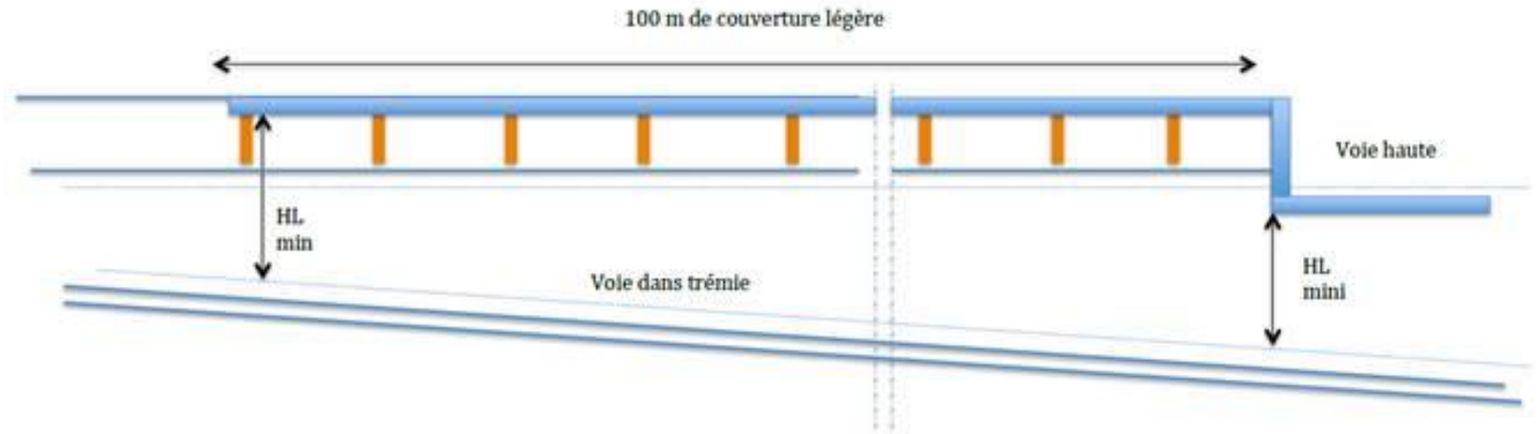


Figure 30 : proposition de prolongement de la couverture du terrier au droit de la résidence du château de la mer au moyen d'une structure métallique (Systra, 2021)

ELARGISSEMENT DE TRANCHEE EXISTANTE SUR LA LIGNE CANNES-GRASSE

La création d'une deuxième voie sur la ligne Cannes-Grasse entre la halte du Bosquet et le raccordement à la ligne Marseille-Vintimille nécessite **l'élargissement de la tranchée existante** en amont du pont-route de la rue Francis Tonner.

Au stade actuel des études, **l'élargissement de la tranchée existante** en amont du pont-route de la rue Francis Tonner sur la ligne Cannes-Grasse est envisagé, au vu du contexte rocheux, au moyen d'une **paroi clouée** de part et d'autre de la tranchée.

La sortie immédiate du pont-route de l'avenue Francis Tonner sera également concernée par cette paroi.

L'élargissement de la tranchée existante est réalisé dans les emprises ferroviaires et ne viendra pas déstabiliser les structures environnantes. Il n'a aucune incidence sur le bâti environnant.

PASSAGE SOUTERRAIN DU SQUARE MORES / PASSERELLE OU PASSAGE SOUTERRAIN

Le passage souterrain du square Morès, qui permet la liaison entre le boulevard Francis Tonner via le square et la plage du Midi, est impacté par la tranchée couverte.

Son rétablissement par un passage souterrain nécessiterait la réalisation d'un ouvrage profond, situé sous l'ensemble des voies, dans la nappe et nécessitant un système de relevage des eaux.

Son remplacement avait donc été privilégié initialement au moyen d'une passerelle.

Néanmoins, Au vu de la concertation réalisée en 2021, il semble que les riverains préfèrent conserver un passage souterrain. Ce passage souterrain est en cours d'études, mais avec un décalage plus à l'ouest, ne pouvant être réalisé sous la voie en tranchée, encore trop profonde à cet endroit.

PONT ROUTE DE L'AVENUE FRANCIS TONNER

Le pont route de l'avenue Francis Tonner franchissant la ligne Cannes-Grasse nécessite d'être modifié pour permettre l'insertion d'une 2e voie ferrée.

Il fera l'objet d'un remplacement de tabliers ou d'un remplacement par un ouvrage cadre préfabriqué sur la plateforme existante et ripé sur la nouvelle voie. Ce mode opératoire sera défini précisément dans les phases ultérieures d'études.

PASSAGE SOUTERRAIN SOUS LA LIGNE CANNES-GRASSE, ENTRE LA PLAGE DU MIDI ET LA RUE LOUIS ARMAND

Le passage souterrain sous la ligne Cannes-Grasse, entre la plage du Midi et la rue Louis Armand, sera remplacé dans le cadre des travaux.

Il sera démoli dans l'emprise de la tranchée couverte. Afin de ne pas abandonner sous voie un ouvrage pouvant conduire à terme à des désordres, la traverse de l'ouvrage sera démolie et les piédroits arasés, puis l'ouvrage sera comblé.

Le nouvel ouvrage est réalisé à proximité directe de l'ouvrage existant.

Cet ouvrage présentera des caractéristiques nettement améliorées par rapport à l'existant, en particulier en ce qui concerne sa hauteur et sa largeur, ainsi qu'en terme d'accessibilité.

PASSAGE SOUTERRAIN ANNICK GALERA EN GARE ACTUELLE DE CANNES LA BOCCA

Le passage souterrain de la gare, appelé passage Annick Galéra, entre le boulevard de la Mer et la plage du Midi, est transformé en passerelle, avec un accès pour les personnes à mobilité réduite par ascenseur.

PONT-RAIL DU FONT DE VEYRE

L'ouvrage existant sera démoli et reconstruit.

Le ruisseau de Font de Veyre a connu des désordres importants lors des inondations du 3 octobre 2015.

La nouvelle voie ferrée sera construite en tranchée couverte au droit de ce vallon, de sorte que l'eau s'écoulera « au-dessus » de la voie ferrée sans aucune incidence.

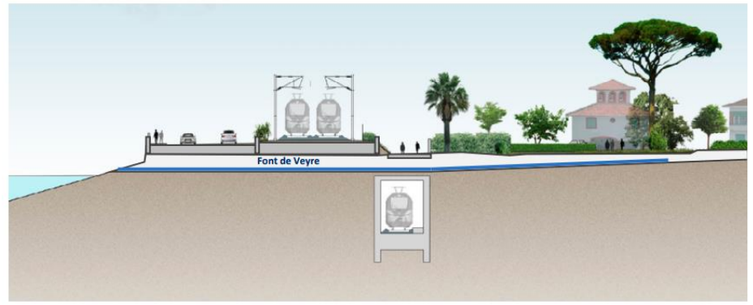


Figure 31 : coupe du passage en terrier sous le Font de Veyre (Systra, 2021)

Les travaux de la dénivellation de la bifurcation s'accompagneront d'un élargissement à 6 mètres au lieu de 4 actuellement du passage souterrain au droit du ruisseau, ce qui améliorera tant le passage des piétons que les écoulements du vallon lors des intempéries.

En outre, le profil du boulevard de la Mer sera revu au passage du vallon, afin d'améliorer le fonctionnement hydraulique du vallon.

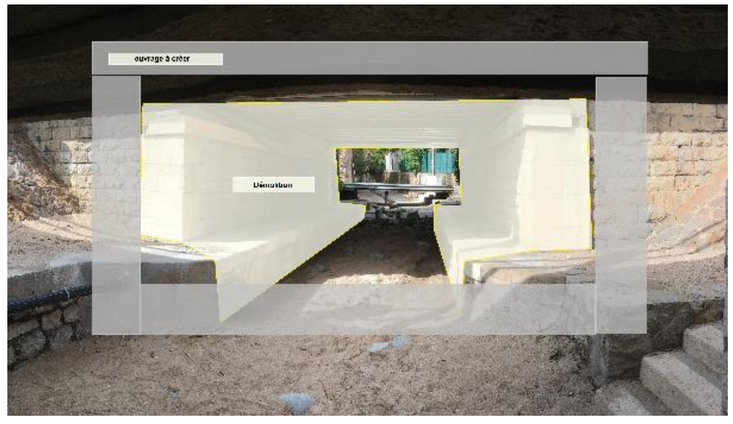


Figure 32: élargissement de l'ouvrage à 6m (Systra, 2021)

PASSERELLE A HAUTEUR DE LA RESIDENCE HOTEL HOLIDAY INN

La passerelle à hauteur de la résidence hôtel Holiday Inn sera reconstruite, avec un accès pour les personnes à mobilité réduite par ascenseur.

PASSAGE SOUTERRAIN DU BOULEVARD LEADER

Le passage du boulevard Leader sous les voies ferrées nécessite d'être allongé. Ce sera l'occasion de proposer un élargissement du passage sous voie, avec l'aménagement d'un cheminement piéton confortable, pouvant être emprunté par des personnes à mobilité réduite.

RETABLISSEMENTS DE VOIRIES

L'opération de dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse impacte deux voiries voisines des infrastructures ferroviaires existantes :

- la rue Louis Armand à l'ouest ;
- le boulevard de la Mer à l'est.
-

Le boulevard du Midi - Louise Moreau n'est pas impacté par le projet, les aménagements et travaux étant réalisés au nord des infrastructures existantes

RUE LOUIS ARMAND

La rue Louis Armand permet la desserte des riverains de la résidence « les terrasses de Cannes », l'accès aux parkings et à la gare actuelle de Cannes-La-Bocca, les accès aux passages sous les voies ferrées vers le boulevard de la Mer et la plage. Cette rue est à double sens.

Figure 33 : rue Louis Armand le long de la voie ferrée (Google Maps)

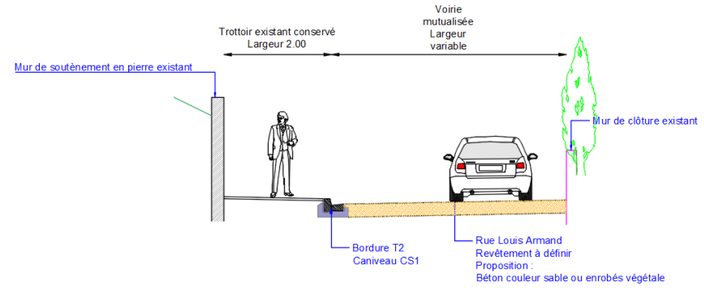
L'opération implique un élargissement de la plateforme ferroviaire de la ligne Cannes Grasse qui empiète sur une partie **de la rue Louis Armand.** La gare de Cannes-Bocca est également supprimée et une passerelle piétonne franchissant la ligne Marseille Vintimille est implantée en reconstitution du passage souterrain Annick Galera supprimé.

Le rétrécissement de la rue Louis Armand est réalisé de telle sorte à maintenir les accès à la résidence « Les terrasses de Cannes » et à ses deux parkings.

Le profil en travers existant est constitué d'une route de 4 m de large, d'un trottoir prolongé par une zone de stationnement longitudinale le long de la clôture de la voie ferrée.

Côté sud, un trottoir existe d'environ 50 à 80 cm de large, qui sera maintenu comme à l'existant.

Le profil en travers projeté sera constitué du trottoir existant côté sud et d'une voirie mutualisée. Le trottoir nord sera supprimé pour permettra la giration des véhicules.



La voirie sera mutualisée avec une indication visuelle (signalisation verticale).

Figure 34 : signalisation type pour voirie mutualisée

Le profil en long de la rue Louis Armand reste identique au profil existant.

BOULEVARD DE LA MER

Le boulevard de la Mer, longeant le nord de la voie ferrée, est composé d'une partie carrossable permettant la desserte de résidences et d'un accès secondaire au parking de la clinique « Le Méridien ». Il devient ensuite piétonnier et permet de rejoindre un passage souterrain qui débouche sur la rue Louis Armand, à l'emplacement de la gare actuelle « Cannes-La-Bocca ».

L'accès à la clinique se fait par un ponceau, au niveau du vallon Font de Veyre

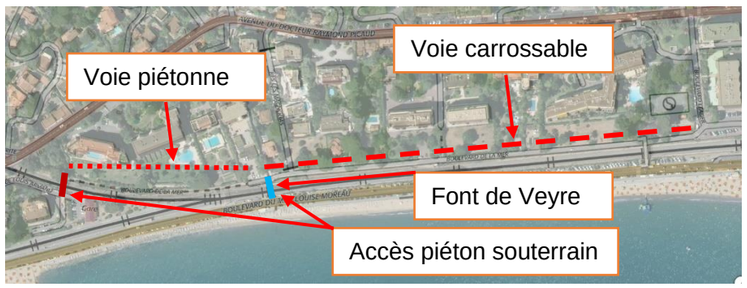


Figure 35 : Description de l'actuel Boulevard de la Mer (Openstreetmap)

L'insertion de la voie nouvelle nécessite le **déplacement et le réaménagement du boulevard de la Mer au nord**.

Un des objectifs recherchés dans la conception de cette opération est de limiter les acquisitions foncières nécessaires aux aménagements, afin d'impacter le moins possible les propriétés voisines de l'infrastructure ferroviaire.

C'est pour cette raison que lorsque la configuration des aménagements le permet, le boulevard de la Mer est rétabli sur son tracé actuel, permettant, après les travaux, de reconstituer le site dans sa configuration actuelle.

Les optimisations identifiées dans le cadre des études menées depuis la précédente concertation de 2019 ont permis d'augmenter le linéaire du boulevard de la Mer pouvant être rétabli sur son tracé actuel.

Ainsi, une fois le projet réalisé, le boulevard de la Mer serait reconstitué sur son tracé actuel entre la résidence Kerkyra à l'est et la clinique du Méridien à l'ouest.

À l'ouest de la clinique, le boulevard de la Mer, actuellement piéton, serait décalé entre 1 et 3 mètres au nord, et à l'est du Kerkyra, le boulevard de la Mer serait décalé d'environ 10 mètres vers le nord, sur des terrains appartement principalement à la Ville de Cannes.

Le boulevard de la Mer serait rétabli dans sa largeur actuelle de 3,60 mètres, carrossable et aménagé en promenade piétonne et cyclable

L'accès routier au boulevard de la Mer pourrait être réservé aux riverains et aux véhicules de secours grâce à un système de bornes rétractables, ou une barrière à l'entrée. Les accès riverains, portails et portillons seront rétablis à l'identique.

Les murs des résidences seront également reconstruits et végétalisés.

Figure 36 : photomontage du réaménagement du boulevard de la Mer (SNCF Réseau, dossier de concertation, 2021)

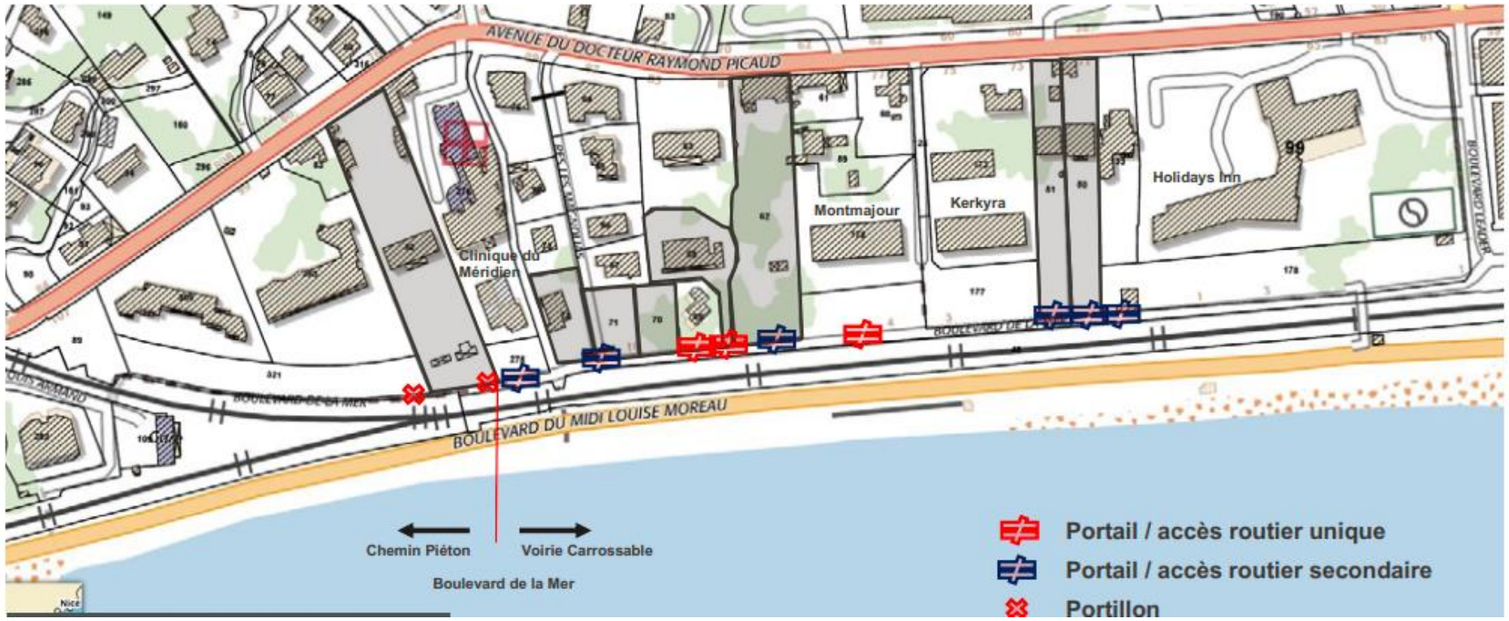


Figure 37 : les accès depuis le boulevard de la Mer (SNCF Réseau, dossier de concertation, 2021)

Le profil en travers projeté consiste à maintenir la largeur moyenne existante du boulevard de la mer (3,60 m) et ajouter une bande végétalisée le long du mur de soutènement longeant les voies ferrées de 0,50 m de large.

Le profil en long du Boulevard de la Mer est identique à l'existant, avec une pente minimum de 0,5% pour garantir l'écoulement naturel des eaux de surface.

Le profil sera revu au passage du vallon Font de Veyre, afin d'améliorer le fonctionnement hydraulique du vallon.

Le profil en long rejoint le profil en long existant, au niveau de l'accès à la clinique.

La partie du boulevard uniquement piétonne est maintenue à l'identique.

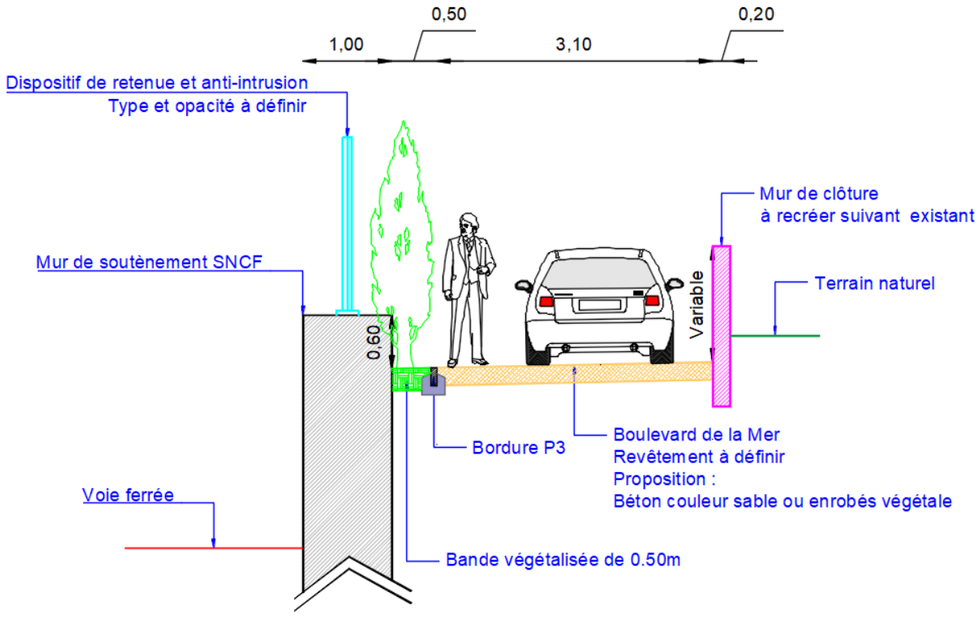


Figure 38 profil en travers type du rétablissement du boulevard de la Mer (Systra, 2021)

ASSAINISSEMENT ET DRAINAGE

PROLONGEMENT DE L'OUVRAGE HYDRAULIQUE DU VALLON DU DEVENS

L'ouvrage de traversée du vallon du Devens sera prolongé au nord à la même dimension qu'actuellement.

ASSAINISSEMENT LONGITUDINAL

L'opération nécessite la mise en place du système de collecte longitudinal des eaux pluviales et d'assainissement des eaux de plateforme.

Au niveau du terrier, créant un point bas en déblai, les eaux récoltées à ce point bas seront relevées d'une dizaine de mètres par l'intermédiaire d'une station de relevage.

BASSINS DE RETENTION

Un bassin de rétention est créé pour collecter les eaux de la nouvelle plateforme avant rejet vers le vallon Font de Veyre, constituant l'exutoire.

Le volume de ce bassin est estimé à un peu plus de 300 m^3, au stade actuel des études (volume qui sera affiné dans les phases ultérieures d'études).

PROTECTIONS ACOUSTIQUES

Aucune mesure de protection acoustique n'est nécessaire dans le cadre de l'opération de la dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse.

AMENAGEMENTS PAYSAGERS

L'ouvrage en terrier fera l'objet d'une insertion paysagère.

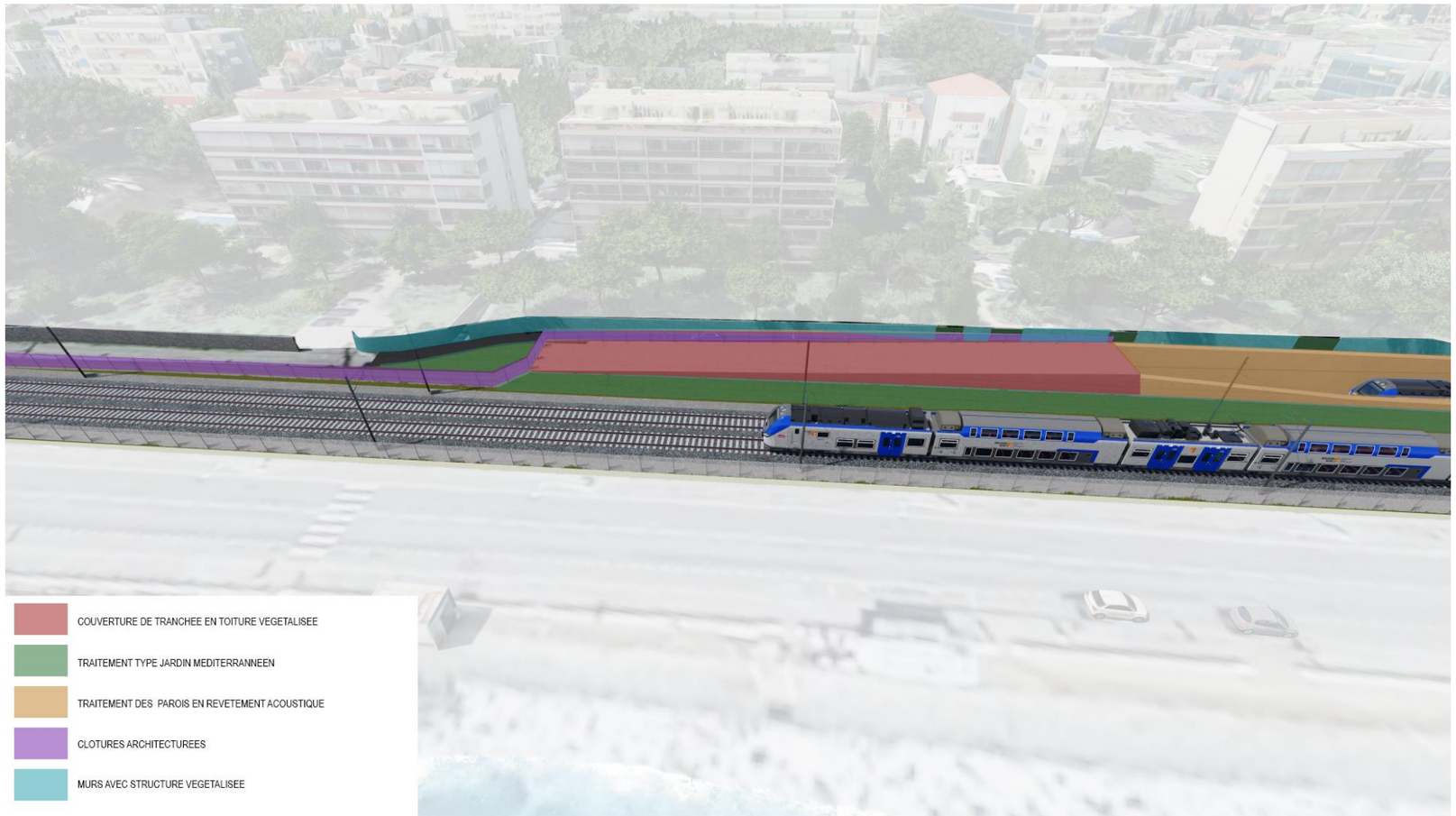
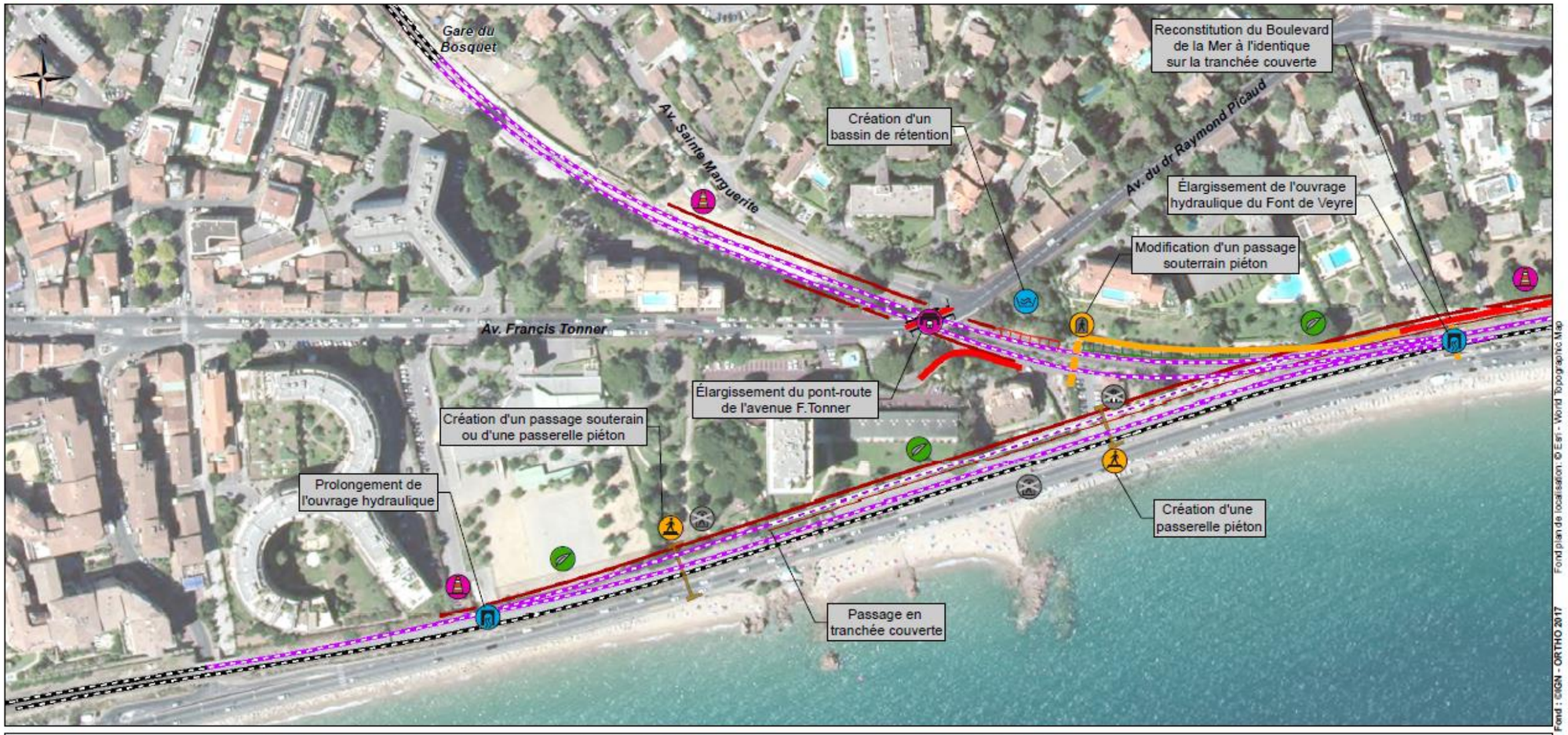


Figure 39 : insertion paysagère de l'ouvrage en terrier (Systra, 2021)

Bifurcation Cannes-Grasse
Plan général des travaux



Situation existante
- Hydrographie
- Voie existante non modifiée
- Voie existante non modifiée en tunnel
- Quai existant
- Accès au quai existant

Installations complémentaires
- Voie routière créée ou modifiée
- Protection acoustique
- Aménagement paysager

Installations de chantier
- Installation temporaire de chantier hors domaine ferroviaire
- Installation de stockage et maintenance

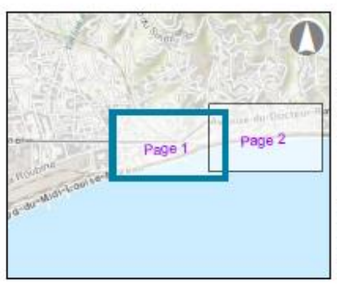
Installations ferroviaires créées ou modifiées
- Voie en surface créée ou modifiée
- Voie en tunnel créée ou modifiée
- Tranchée ouverte
- Tranchée couverte
- Mur de soutènement
- Talus en remblais
- Déblais
- Quai de service
- Pont Rail
- Pont Route
- Aire de maintenance et de stockage
- Sous-station électrique créée ou modifiée

Aménagements en gare et pôle d'échanges
- Bâtiment voyageur
- Passerelle
- Parvis
- Aménagement paysager
- Stationnement
- Quai modifié ou créé
- Emprise de tunnel
- Passage souterrain piéton
- Voie piétons et cycles
- Nouvel accès au quai
- Bâtiment voyageurs supprimé
- Bâtiment voyageurs créé ou modifié
- Stationnement à niveau
- Stationnement en silo
- Dépose minute
- Garage à vélo
- Transports en commun urbain

Ouvrages de franchissement
- Pont rail créé ou modifié
- Pont rail supprimé
- Pont route créé ou modifié
- Pont route supprimé
- Traversée voie piétonne supprimée
- Passage à niveau supprimé
- Passerelle piéton créée ou modifiée
- Passerelle piéton supprimée
- Passage souterrain piéton créé ou modifié
- Passage souterrain piéton supprimé

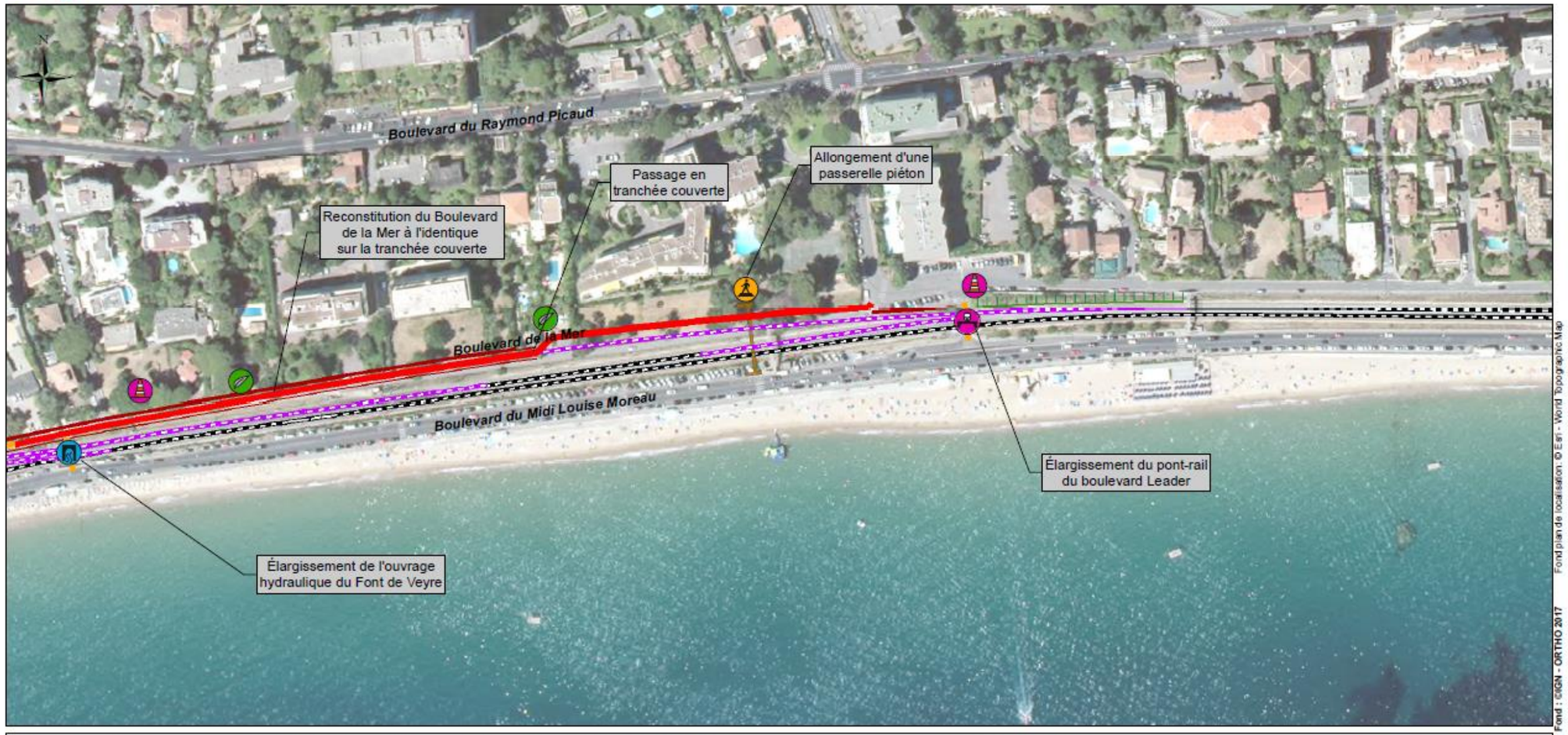
Aménagements hydrauliques
- Bassin de rétention
- Traversée hydraulique créée ou modifiée
- Station de relevage

0 50 100 m



Version : 05 du 05/07/2021

Bifurcation Cannes-Grasse
Plan général des travaux



Situation existante
- Hydrographie
- Voie existante non modifiée
- Voie existante non modifiée en tunnel
- Quai existant
- Accès au quai existant

Installations complémentaires
- Voie routière créée ou modifiée
- Protection acoustique
- Aménagement paysager

Installations de chantier
- Installation temporaire de chantier hors domaine ferroviaire
- Installation de stockage et maintenance

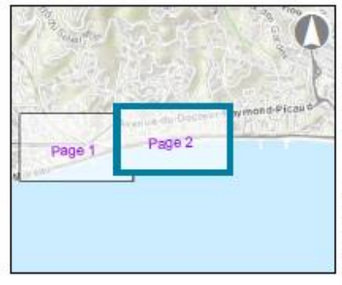
Installations ferroviaires créées ou modifiées
- Voie en surface créée ou modifiée
- Voie en tunnel créée ou modifiée
- Tranchée ouverte
- Tranchée couverte
- Mur de soutènement
- Talus en remblais
- Déblais
- Quai de service
- Pont Rail
- Pont Route
- Aire de maintenance et de stockage
- Sous-station électrique créée ou modifiée

Aménagements en gare et pôle d'échanges
- Bâtiment voyageur
- Passerelle
- Parvis
- Aménagement paysager
- Stationnement
- Quai modifié ou créé
- Emprise de tunnel
- Passage souterrain piéton
- Voie piétons et cycles
- Nouvel accès au quai
- Bâtiment voyageurs supprimé
- Bâtiment voyageurs créé ou modifié
- Stationnement à niveau
- Stationnement en silo
- Dépose minute
- Garage à vélo
- Transports en commun urbain

Ouvrages de franchissement
- Pont rail créé ou modifié
- Pont rail supprimé
- Pont route créé ou modifié
- Pont route supprimé
- Traversée voie piétonne supprimée
- Passage à niveau supprimé
- Passerelle piéton créée ou modifiée
- Passerelle piéton supprimée
- Passage souterrain piéton créé ou modifié
- Passage souterrain piéton supprimé

Aménagements hydrauliques
- Bassin de rétention
- Traversée hydraulique créée ou modifiée
- Station de relevage

0 50 100 m



Version : 05 du 06/07/2021

3 ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

3.1 PRINCIPES GENERAUX ET METHODE D'ANALYSE

3.1.1 PREAMBULE

L'analyse de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme a pour objectif d'identifier les règles d'urbanisme contenues dans les PLU/PLUi ne permettant pas la mise en œuvre des opérations des phases 1 & 2.

Elle doit tenir compte des éléments suivants :

- L'analyse doit **intégrer l'ensemble des aménagements nécessaires à la mise en œuvre du projet** objet de l'enquête, y compris pour des installations provisoires de chantier (voies d'accès, zones de dépôt ou de stockage, etc..), ou encore pour la mise en œuvre de mesures compensatoires.
- L'analyse doit déboucher sur des **préconisations** adaptées aux situations rencontrées ; elle doit rappeler également la **stratégie foncière du MOA**, notamment pour les installations de chantier (acquisition des terrains ou établissement d'un bail d'occupation temporaire), ainsi que pour les aménagements en souterrain (acquisition ou instauration d'une servitude d'utilité publique de tréfonds) ;
- S'agissant de documents à caractère évolutif**, une veille sur leur état d'avancement devra être instaurée**, afin de s'assurer de toujours utiliser la dernière version en vigueur. Une alerte au MOA sera automatique dès lors qu'une procédure d'évolution d'un document d'urbanisme est engagée.
- Les procédures de MECDU sont à **initier sur les versions des documents qui seront en vigueur à la date d'ouverture de l'enquête**. Ceci implique une certaine vigilance concernant les documents pour lesquels une procédure d'évolution est engagée. Le tableau ci-contre récapitule les versions des documents qui seront analysées et précise ceux pour lesquels une procédure est en cours.
- La consultation de l'état d'avancement des documents d'urbanisme a été effectuée en ligne sur les sites des collectivités locales et territoriales ainsi que sur le Géoportail de l'Urbanisme. Elle a permis de vérifier que l'intégralité des documents à jour était bien consultable sur les sites dédiés.
- les Plans Locaux d'Urbanisme sont extrêmement précis et leurs pièces graphiques sont établies sur fond cadastral. Directement opposables aux tiers, ce sont ces documents qui servent de référence réglementaire lors de l'instruction des procédures d'urbanisme (permis de construire notamment). La conduite de l'analyse de la compatibilité d'un PLU avec les opérations envisagées impose donc une superposition précise des aménagements avec les pièces graphiques du Plan.

Type	Désignation	Version (date d'approbation)	Vigilance
PLU	CANNES	18/11/2019	Modification n°1 approuvée en juillet 2021 Modification n°2 visée en 2022

Tableau 1 : récapitulatif des documents à analyser et points de vigilance

3.1.2 METHODE D'ANALYSE RETENUE

La première étape consiste **à s'assurer que le document d'urbanisme collecté au format SIG constitue bien la version actuellement en vigueur**, ce type de document étant appelé à évoluer régulièrement. Si une procédure de révision en cours est suffisamment avancée, il conviendra d'analyser également le projet de révision.

Dans un deuxième temps, il convient de **recenser et récapituler l'ensemble des aménagements composant le projet objet de l'enquête et compris dans le périmètre du document concerné**, en identifiant leur nature et leur localisation géographique précise.

Une superposition sous SIG des aménagements projetés avec les pièces graphiques (planches de zonage, OAP…) permet une analyse précise des documents.

L'analyse de la compatibilité du document d'urbanisme se focalise en toute logique sur les **éléments opposables aux tiers, à savoir les OAP et le Règlement** (pièces graphiques et pièces écrites).

Toutefois, afin d'apporter un éclairage supplémentaire et venir étayer l'analyse, le rapport de présentation (pour son chapitre explication des choix retenus) a été parcouru afin de vérifier si et comment le projet des phases 1 & 2 a été intégré dans les réflexions lors de l'établissement du document d'urbanisme.

Le PADD et ses intentions générales ont également été examinés dans cette même optique de conforter l'analyse.

A l'issue du travail d'analyse et pour chaque document, ont ainsi été identifiés les documents à mettre en compatibilité, en distinguant :

- Les **éléments à corriger obligatoirement**, en raison d'une incompatibilité flagrante : déclassement d'un EBC ou modification d'une disposition réglementaire par exemple ;
- Les **modifications supplémentaires à apporter pour minimiser les risques juridiques** (principe de précaution) : certains éléments des documents d'urbanisme peuvent être sujets à interprétation ; en cas de doute, des éléments de précision pourront être apportés ;
- Les **préconisations** devront également présenter les différentes possibilités envisageables **pour traduire la stratégie foncière du maître d'ouvrage** ; en effet, l'inscription d'un emplacement réservé n'a pas de caractère obligatoire. La question de l'inscription d'une telle réservation peut se poser pour certains aménagements à caractère temporaire, mais également pour l'ensemble des aménagements réalisés en souterrain. Pour ces derniers, plusieurs possibilités sont offertes par la législation, de portée réglementaire différente.

3.2 PRESENTATION DU PLU EN VIGUEUR SUR LA COMMUNE DE CANNES & ANALYSE DE LA COMPATIBILITE

3.2.1 PRESENTATION DU PLU EN VIGUEUR

La commune de Cannes est couverte par un plan local d'urbanisme (PLU) approuvé le 18 novembre 2019.

Celui-ci fait l'objet d'une procédure de modification qui devrait être approuvée en juillet 2021.

Une procédure de modification n°2 est en cours de préparation et devrait être approuvée en 2022.

3.2.2 ANALYSE DE LA COMPATIBILITE

Le projet des phases 1 & 2 présenté à l'enquête d'utilité publique porte sur l'amélioration de la desserte des trains du quotidien et la mise en place d'une navette azuréenne qui nécessite la réalisation d'aménagements sur le réseau existant entre Cannes et Nice, dont une gare TER à Cannes Marchandises (La Bocca).

Les pièces constitutives du PLU font parfois mention d'une gare TGV à Cannes Marchandises. A l'époque de l'élaboration du PLU, cet aménagement constituait la 2ème phase d'aménagement, à long terme, sur le site de Cannes Marchandises, la première à court terme étant la réalisation d'une gare TER.

La décision ministérielle du 7 juin 2021 a indiqué que le projet des sections de ligne nouvelle, et donc de la gare TGV, devront faire l'objet d'un nouveau débat public.

Cependant, en termes d'emprises, la compatibilité du projet des phases 1 & 2, et donc de la gare TER de Cannes-la-Bocca, avec les documents d'urbanisme reste assurée au-delà de la terminologie évolutive du projet.

RAPPORT DE PRESENTATION

Le projet des phases 1 & 2, et notamment la création d'une gare nouvelle sur le site de Cannes Marchandises, est évoqué à plusieurs reprises dans le rapport de présentation du PLU de Cannes :

Dans le Diagnostic territorial : le chapitre concernant l'accessibilité et la mobilité mentionne explicitement le projet des phases 1 & 2 sur le secteur de la gare de Cannes Marchandises (La Bocca) :

« La gare de La Bocca est localisée à l'Ouest de la ville. Elle est adjacente à 23 hectares d'emprises ferroviaires. Ce site fait l'objet d'une réflexion quant à son devenir au regard de son potentiel foncier et technique. En effet, l'infrastructure ferroviaire est limitée et contrainte dans la région. Elle fait ainsi l'objet d'études afin d'améliorer ses capacités et sa robustesse. Le projet de nouvelle ligne à grande vitesse Provence Côte d'Azur vise dans ce cadre à améliorer le nœud ferroviaire niçois avant 2030 en créant une boucle ferroviaire (Nice-Antibes-Cannes-Sophia Antipolis-Nice).

Le site ferroviaire de La Bocca est en capacité d'accueillir cette nouvelle ligne et les aménagements qui l'accompagnent. Une étude est en cours pour déterminer si cette future gare TGV sera implantée à Cannes ou ailleurs dans le département. Néanmoins, ***il est d'ores et déjà avéré qu'une nouvelle gare TER devrait être implantée sur ce site dit « Cannes marchandises ».***

Dans la Justification des dispositions du PADD : le projet de future gare à Cannes Marchandises (La Bocca) est cité à de nombreuses reprises, notamment au Chapitre 1 dans la justification des orientations :

- *O8 : « Développer l'ensemble des fonctions urbaines et recomposer les activités économiques dans l'ensemble urbain « Cannes Grand Ouest », accompagnant l'offre commerciale de proximité de Bocca Centre et* ***l'émergence d'une nouvelle centralité autour de la future gare TER-TGV****. »*
- *O13 : « Réorganiser l'ensemble de la chaîne des mobilités du Grand Cannes autour du Palm Bus et de* ***la future gare ferroviaire structurante de Cannes-Marchandises****, nouvelle porte d'entrée de la Côte d'Azur. La nouvelle gare de Cannes–La Bocca va transformer l'accessibilité de la commune et les interconnections possibles pour la desserte de l'ouest des Alpes-Maritimes. Un tel changement dans l'offre de transports nécessite de retravailler le réseau dans son intégralité. »*
- *O18 : « Engager, par une maîtrise foncière volontariste, une recomposition ou une mutation des secteurs à enjeux suivants : [...] les délaissés d'infrastructures ferroviaires* ***autour de la future gare de la Ligne Nouvelle à la Bocca.***

  Il s'agit de valoriser le site de Cannes de marchandises existant grâce à l'arrivée de la nouvelle gare*, pensée en lien avec le quartier Cannes Grand Ouest ».*

Puis au Chapitre 2, dans la justification de la croissance démographique et production de logements :

*« **Le quartier de la nouvelle Gare devra être aménagé autour de la future gare TGV de Cannes-La Bocca**. Bénéficiant d'une attractivité de rang départemental, celle-ci devra être associée à un pôle multimodal de qualité adapté aux différentes mobilités (vélo, transports en communs, voitures, stationnement…) afin de répondre aux besoins de déplacements des Cannois et des habitants de tout l'Ouest des Alpes-Maritimes. Elle devra faire l'objet d'une recherche architecturale prononcée qui permettra de marquer le paysage urbain et pourra être associée à des bâtiments « signaux ». Elle pourra également être réalisé en surplomb du nouveau lit de la Frayère. »*

Enfin, au Chapitre 5, dans la compatibilité avec les plans et programmes supra-communaux :

« Le secteur de La Bocca-Roubine est un secteur de projet important identifié dans le P.A.D.D. comme devant faire l'objet d'un important renouvellement urbain.

Ce secteur fait actuellement l'objet d'une ***Servitude d'Attente de Projet*** *sur le périmètre prioritaire d'intervention, limitant drastiquement les possibilités de constructions. Cette servitude a été instauré pour permettre la réalisation d'études :*

- ***Concernant l'implantation d'une nouvelle gare TGV sur Cannes-Marchandises dans le cadre de la nouvelle ligne T.G.V. P.A.C.A ;***

De ***risques dans le cadre de la révision du PPRi*** *devant permettre de préciser les modalités d'aménagement du secteur, notamment en termes de gestion hydraulique contre les inondations (notamment ruissellement). »*

PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES (PADD)

Ce document définit **deux axes principaux : « Cannes territoire authentique » et « Cannes ville à taille humaine et de dimension internationale »** au sein desquels sont déployés différents objectifs eux-mêmes déclinés en 18 orientations.

Le tableau des pages suivantes synthétise ces différentes orientations et analyse leur compatibilité avec le projet des phases 1 & 2.

Axe du PADD	Objectif	Orientation	Opérations de phase 1 et 2	Compatibilité
Cannes, Territoire Authentique	A. Un patrimoine naturel exceptionnel, élément de l'attractivité	1. Protéger et mettre en valeur les espaces paysagers et environnementaux emblématiques de Cannes : ▪ Protéger le caractère remarquable des lieux emblématiques de la ville et les sanctuariser ▪ Préserver les grands réservoirs de biodiversité terrestres et marins ▪ Protéger le foncier agricole cannois (vallée de la Siagne et île Saint Honnorat ▪ Mettre en œuvre une trame verte et bleue comme nouvelle armature du territoire ▪ Préserver ou reconstituer les corridors écologiques	Les trois opérations, circonscrites aux deux secteurs de gare et aux abords immédiats des voies ferrées au niveau de la bifurcation, ne sont pas de nature à impacter les espaces paysagers et environnementaux emblématiques de Cannes.	Oui pour les trois opérations
		2. Utiliser la loi Littoral comme outil de protection et de valorisation au service de la vision municipale : ▪ Graduer la densité de l'urbanisation sur les collines et dans les « espaces urbanisés sensibles » ▪ Conserver le caractère naturel des espaces remarquables ▪ Mieux maîtriser l'imperméabilisation des sols	Pas d'interfaces	Oui pour les trois opérations
	B. Cannes, la Ville durable méditerranéenne	3. Mettre en sécurité les personnes et les biens face aux risques et incidences du changement climatique ▪ Placer les risques de ruissellement et d'inondation au cœur des politiques de prévention et d'aménagement ▪ Protéger la bande côtière des conséquences des épisodes de submersion marine et les plages des mécanismes d'érosion ▪ Apprendre à construire en zone d'aléas modérés ▪ Poursuivre les aménagements de sécurisation face aux risques d'incendie ▪ Prendre en compte les risques de mouvements de terrain et sismiques	PPRi en cours de révision porté à connaissance en janvier 2020 sur le secteur de projet Cannes Grand Ouest, dans lequel s'intègre l'opération Gare TER Cannes Marchandises (servitude d'attente de projet instituée) Un ouvrage hydraulique spécifique sera réalisé sous la plateforme ferroviaire de Cannes-la-Bocca pour améliorer le drainage de la zone. L'OH du Fond de Veyre sera élargi. Le terrier sera équipé de capteurs permettant l'arrêt des trains en cas d'inondation de la plateforme ferroviaire. De manière générale, le projet s'est efforcé de prendre en compte au mieux cette problématique centrale.	Oui pour les trois opérations, sous réserve que leur mise en œuvre prenne en compte les risques naturels et le changement climatique (notamment le porter à connaissance de janvier 2020 du PPRi en cours de révision sur le secteur Cannes Grand Ouest)
		4. Veiller à la performance environnementale dans les projets de construction et d'aménagement ▪ Agir contre les pollutions en développant des modes de déplacements doux ▪ Lutter contre le bruit en ville ▪ Favoriser une transition énergétique ▪ Promouvoir un bâtiment durable de type méditerranéen	Les opérations devront prendre en compte les ambitions en matière de performance environnementale.	Oui pour les trois opérations, sous réserve que leur mise en œuvre intègre les ambitions du PLU en matière de performance environnementale
	C. Un patrimoine en héritage, qui force l'identité cannoise	5. Sauvegarder et valoriser les composantes urbaines et architecturales ▪ Compléter les inventaires des entités patrimoniales remarquables ▪ Poursuivre le recensement des grands parcs et jardins de la ville ▪ Valoriser le caractère provençal de Cannes ▪ Poursuivre la mise en valeur d'un bord de mer prestigieux ▪ Faciliter les accès aux plages ▪ Développer des espaces publics et des espaces verts de qualité	Gare TER Cannes Marchandises : l'opération permettra de contribuer au développement d'espaces publics et d'espaces verts de qualité. Pour les deux autres opérations : pas d'interfaces	Oui pour les trois opérations
		6. Requalifier les paysages contemporains ▪ Poursuivre l'embellissement et la dynamisation de Bocca Centre avec des actions en faveur de l'esprit de village propre à La Bocca (commerces, services, équipements publics...) ▪ Favoriser le renouvellement urbain du quartier Prado – République ▪ Poursuivre la recomposition urbaine de Bocca Nord (autour des quartiers de Ranguin et de Ranchito, et de l'entrée de ville de l'Abadie)	Gare TER Cannes Marchandises : l'opération permettra de contribuer à l'embellissement et la dynamisation de La Bocca centre. Pour les deux autres opérations : pas d'interfaces	Oui pour les trois opérations
	CARTE ILLUSTRATIVE DE L'AXE CANNES, TERRITOIRE AUTHENTIQUE (voir après le tableau)	Carte illustrant les principales orientations du premier axe avec notamment : poursuivre l'opération Bocca Centre, poursuivre la mise en valeur du bord de mer et faciliter l'accès aux plages, valoriser et embellir les grands axes et espaces publics	Cf ci-dessus	Oui pour les trois opérations

Axe du PADD	Objectif	Orientation	Opérations de phase 1 et 2	Compatibilité
Cannes, ville à taille humaine et à dimension internationale	A. Une ville dynamique par la diversité de ses quartiers	7. Développer un urbanisme de proximité, adapté à la vie de quartier ▪ Valoriser l'identité et la vie sociales propres à chaque quartier ▪ Favoriser le maintien ou la création de centralités de proximité ▪ Renforcer l'accès aux équipements ▪ Encourager les dispositifs concourant à l'expression de toutes les solidarités	Gare TER Cannes Marchandises : l'opération permettra de favoriser les centralités de proximité et l'accès aux équipements Pour les deux autres opérations : pas d'interfaces	Oui pour les trois opérations
		8. Affirmer toutes les centralités existantes ▪ Mettre en œuvre un plan de rénovation du quartier Prado – République ▪ Poursuivre la valorisation urbaine du quartier centre-gare et le développement des liens entre les quartiers de Prado – République et de la Croisette ▪ **Développer l'ensemble des fonctions urbaines et recomposer les activités économiques dans l'ensemble urbain « Cannes Grand Ouest » accompagnant l'offre commerciale de proximité de Bocca centre et l'émergence d'une nouvelle centralité autour de la future gare.**	Gare TER Cannes Marchandises : l'opération participera au renouvellement urbain du secteur de projet « Cannes Grand Ouest » et viendra conforter l'émergence d'une nouvelle centralité autour de la future gare 4ème voie Cannes Centre : l'opération contribuera à induire un trafic TER plus important et donc une fréquentation accrue de la gare et de ses abords, venant ainsi dynamiser le quartier centre gare et sa valorisation urbaine. Bifurcation Cannes-Grasse : pas d'interfaces	Oui pour les trois opérations
	B. Le rayonnement économique de Cannes	9. Mener des actions en faveur de Cannes créative et numérique, moteur des talents du territoire ▪ Développer plus encore l'offre évènementielle ▪ Structurer les activités de recherche et d'innovation ▪ Mettre les technologies numériques au service de l'innovation urbaine ▪ Irriguer l'ensemble de la ville par le très haut débit numérique filaire et hertzien	Pas d'interfaces directes, les 3 opérations permettront globalement l'amélioration de la desserte du territoire cannois, et intégreront les technologies numériques	Oui pour les trois opérations
		10. Développer tous les savoir-faire industriels et artisanaux ▪ Soutenir les pôles de recherche et de compétitivité industriels cannois ▪ Conserver et développer un réseau d'entreprises artisanales locales ▪ Développer un pôle d'excellence du nautisme à l'échelle du bassin cannois ▪ Renouveler les zones d'activités économiques	Les 3 opérations permettront globalement l'amélioration de la desserte du territoire cannois, et viendront ainsi conforter et dynamiser le développement industriel et artisanal et le développement économique en général.	Oui pour les trois opérations
		11. Renforcer l'attractivité touristique à forte valeur ajoutée ▪ Renforcer les motifs d'intérêt touristique pour la ville ▪ Valoriser davantage les sites touristiques existants ▪ Aménager le site de l'Observatoire ▪ Assurer la pérennité de l'offre d'hébergement hôtelier cannoise ▪ Ancrer la fonction de pôle croisière	Les 3 opérations permettront globalement l'amélioration de la desserte du territoire cannois, et viendront ainsi conforter l'attractivité touristique.	Oui pour les trois opérations
		12. Soutenir la force de l'offre commerciale de proximité, condition nécessaire de l'attractivité	Les 3 opérations permettront globalement l'amélioration de la desserte du territoire cannois, et viendront ainsi conforter l'activité commerciale, tout en venant renforcer les centralités de proximité autour des deux gares (Centre et La Bocca).	Oui pour les trois opérations

Axe du PADD	Objectif	Orientation	Opérations de phase 1 et 2	Compatibilité
Cannes, ville à taille humaine et à dimension internationale	C. Une mobilité facilitée pour mieux se déplacer	13. Faire de l'accessibilité et de la mobilité un enjeu de compétitivité économique du territoire ▪ Réorganiser l'ensemble de la chaîne des mobilités du Grand Cannes autour du Palm Bus et de la future gare ferroviaire structurante de Cannes-Marchandises, nouvelle porte d'entrée de la Côte d'Azur ▪ Organiser une intermodalité forte ▪ Finaliser et compléter les grands axes de transports en commun en site propre (Palm Bus) ▪ Apporter des solutions nouvelles aux déplacements Est-Ouest et Nord-Sud en complétant le réseau routier et/ou en proposant des itinéraires alternatifs ▪ Reconnaître les grands axes de transports en commun ▪ Créer des parkings relais et faciliter la mutualisation du stationnement ▪ Organiser la logistique urbaine ▪ Expérimenter les déplacements par la voie maritime pour le public	Les 3 opérations s'inscrivent totalement en réponse à cette orientation en améliorant l'accessibilité et la desserte globale du territoire cannois, en mettant en œuvre le projet de gare nouvelle et structurante de Cannes Marchandises et en participant à l'organisation de l'intermodalité.	Oui pour les trois opérations
		14. Favoriser les mobilités douces et aménager en conséquence les cheminements au sein des quartiers ▪ Recomposer le profil de certains axes routiers structurants ▪ Utiliser la nouvelle trame verte et bleue au profit d'itinéraires de modes doux ▪ Transformer le littoral cannois en itinéraire modes doux privilégié entre Pointe Croisette et la Bocca ▪ Soutenir une politique volontariste de stationnement public de proximité	Pas d'interfaces directes, mais l'opération de Gare TER Cannes Marchandises intégrera les accès à la gare par les différents modes doux et des espaces de stationnement public.	Oui pour les trois opérations
	D. Une politique d'habitat adaptée aux enjeux démographiques à venir	15. Agir pour les actifs et les familles ▪ Maintenir le renouvellement démographique cannois en produisant une offre de logements de qualité et diversifiée ▪ Favoriser une répartition équilibrée de la production de logements ▪ Instituer les secteurs de mixité sociale afin d'encadrer le développement des résidences secondaires ▪ Développer des formes urbaines conditionnées par les principes du bio-climatisme méditerranéens ▪ Raccorder les nouveaux lieux d'habitation de Cannes aux réseaux des transports publics et des modes doux	Pas d'interfaces	Oui pour les trois opérations
		16. Accompagner le vieillissement ▪ Positionner l'offre de logements aux seniors au cœur de la cité ▪ Adapter la réglementation d'urbanisme pour les évolutions du bâti existant permettant d'améliorer l'autonomie des personnes	Pas d'interfaces	Oui pour les trois opérations
		17. Produire une offre d'habitat accessible de qualité ▪ Assurer le parcours résidentiel en conservant un parc d'habitat public et aidé ▪ Développer l'accession sociale à la propriété ▪ Conditionner la mixité sociale à la présence d'une offre de transports publics ou de modes doux, la proximité de l'emploi et des équipements publics ▪ Promouvoir le développement de logements sociaux dans le diffus ▪ Equilibrer la répartition des nouveaux logements sur le territoire ▪ Poursuivre la résidentialisation des ensembles d'habitat social anciens ▪ Favoriser les nouvelles formes d'habitat	Pas d'interfaces	Oui pour les trois opérations
		18. Faire émerger de nouveaux projets urbains innovants ▪ Mettre en œuvre une politique de renouvellement urbain d'importance ▪ Engager, par une maitrise foncière volontariste, une recomposition ou une mutation des secteurs à enjeux : grandes friches industrielles de Cannes Grand Ouest et sites commerciaux de la Roubine et des Tourrades, délaissés d'infrastructures ferroviaires autour de la future gare de la Ligne Nouvelle à la Bocca, secteur « portes de la Siagne » et ses entrées de ville : quartiers de l'Abadie, de Ranchito et du Ranguin, espaces à réhabiliter du quartier Prado – République...	Gare TER Cannes Marchandises : contribuera à dynamiser le renouvellement urbain du secteur Cannes Grand Ouest et l'émergence d'une nouvelle centralité de proximité autour de la nouvelle gare. L'opération devra intégrer le traitement des délaissés autour de la future gare et la connecter avec les quartiers environnants. Les deux autres opérations : pas d'interfaces	Oui pour les trois opérations. Gare TER Cannes Marchandises : bien veiller au traitement des délaissés autour de la future gare.
	CARTE ILLUSTRATIVE DE L'AXE CANNES, VILLE A TAILLE HUMAINE ET A DIMENSION INTERNATIONALE	Carte illustrant les principales orientations du premier axe avec notamment : favoriser le renouvellement urbain, poursuivre la valorisation urbaine du quartier centre-gare et le développement des liens entre le quartier Prado – République et Croisette, pérenniser l'offre commerciale du centre-ville et de Bocca centre notamment, apporter des solutions nouvelles aux déplacements Est-Ouest et Nord-Sud, optimiser une intermodalité forte autour des gares et arrêts ferroviaires, reconnaître les grands corridors de mobilités autour des transports en commun, transformer le littoral en itinéraire modes doux...	Cf ci-dessus	Oui pour les trois opérations

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Le PLU de Cannes a défini deux secteurs d'OAP sectorielles : l'OAP Nouvelle Frayère et l'OAP L'Abadie, qui ne sont pas concernées par les trois opérations du projet des phases 1 & 2.
Aucune incompatibilité n'est donc à relever sur ce point.

Par ailleurs, le vaste secteur « Cannes Grand Ouest » a fait l'objet d'études pour la mise en œuvre d'un vaste projet de renouvellement urbain, qui intègre la création de la future gare TER.
Toutefois, dans l'attente des études devant permettre une prise en compte adaptée des risques inondation (révision en cours du PPRi, portée à connaissance en janvier 2020), ce secteur a fait l'objet de l'institution d'une Servitude d'Attente de Projet (SAP), afin de limiter l'urbanisation :
« L'espace de projet Cannes Grand Ouest est concerné par le périmètre de l'Espace Stratégique de Requalification (E.S.R.) que la commune compte demander à l'Etat d'inscrire dans le futur Plan de Prévention du Risque Inondation (P.P.R.I.) révisé afin de bénéficier de règles adaptées au projet d'aménagement en matière de gestion du risque inondation.
C'est pourquoi, dans l'attente, le P.L.U. institue sur ce vaste périmètre de 96 hectares une Servitude d'Attente de Projet (S.A.P., article L.151-41 du Code de l'urbanisme) afin de limiter, à court terme, l'urbanisation.
Cette servitude devra être levée par une modification qui permettra d'instaurer une Orientation d'Aménagement et de Programmation précisant les modalités de renouvellement urbain de ce secteur. »

Le schéma d'aménagement du secteur figure au rapport de présentation mais n'est pas à considérer comme une OAP pour le moment.
En tout état de cause, l'opération envisagée s'insère parfaitement dans ce schéma global d'aménagement, et la modification future du PLU qui entérinera cette OAP ne remettra pas en cause la compatibilité du projet SNCF.

REGLEMENT GRAPHIQUE

ZONAGE

Des extraits du plan de zonage sur les trois secteurs d'aménagement sont présentés ci-après.

Nous présentons également la superposition des opérations envisagées à ce plan de zonage.

Opération 4ème voie Cannes Centre

Figure 40 : extrait du plan de zonage du PLU de Cannes sur le secteur centre gare

Figure 41 : superposition de l'opération 4ème voie Cannes Centre avec le plan de zonage du PLU de Cannes

L'opération 4ème voie Cannes Centre est concernée principalement par la zone **UBa** et en partie par la zone **UBf**.

Les bases travaux envisagées concernent également le zonage UBa.

Opération Bifurcation Cannes-Grasse :

L'opération Bifurcation Cannes-Grasse est concernée par les zones **UBa, UC, UCa et UFb.**

L'analyse des zonages est réalisée dans un paragraphe spécifique « Règlement écrit ».

Figure 42 : extrait du plan de zonage du PLU de Cannes sur le secteur de la Bifurcation Cannes – Grasse et superposition de l'opération

Opération Gare TER Cannes Marchandises

Figure 43 : extrait du plan de zonage du PLU de Cannes sur le secteur Marchandises

Figure 44 : superposition du périmètre potentiel d'intervention de l'opération Gare TER Cannes Marchandises avec le plan de zonage du PLU de Cannes

L'opération Gare TER Cannes Marchandises est concernée par les zones **UEg, UC et URa.**

Sur cette dernière zone URa a par ailleurs été instituée une **Servitude d'Attente de Projet** afin de pouvoir intégrer les dispositions relatives au PPRi dont la révision devrait aboutir en juillet.

EMPLACEMENTS RESERVES

Opération 4ème voie Cannes Centre

L'emplacement réservé I.C.111 se situe en bordure d'opération :

I.C.111	Elargissement de voirie	Commune	Boulevard d'Alsace	161

L'une des zones de chantier empiète également clairement sur un emplacement réservé : l'ER II.C.6 - projet de parc relais lié au PEM de Cannes Centre) :

II.C.6	Parc relais pôle multimodal d'échanges de Cannes centre	Commune	Angle Gallieni – Saint Nicolas – Mimont / boulevard d'Alsace	0,20

Figure 45 : superposition du périmètre potentiel d'opération avec le plan de zonage du PLU sur le secteur de la gare

Opération Gare TER Cannes Marchandises

La zone d'opération franchit trois ER pour élargissement de voirie. Il s'agit de I.C.10, I.C.34, I.C.152 et IC13, au bénéfice de la commune.

I.C.10	Elargissement de voirie	Commune	Boulevard du Midi	8 690
I.C.34	Elargissement de voirie	Commune	Avenue de la Roubine	6 408
I.C.152	Prolongement	Commune	Avenue Pierre Semard	886
II.C.13	Gare multimodale	Commune	avenue de la Roubine et avenue Pierre Semard	1,91

L'élargissement de voirie prévu à ce niveau concerne la rive nord de l'avenue de la Roubine et le sud du boulevard du midi et de l'avenue Pierre Semard.

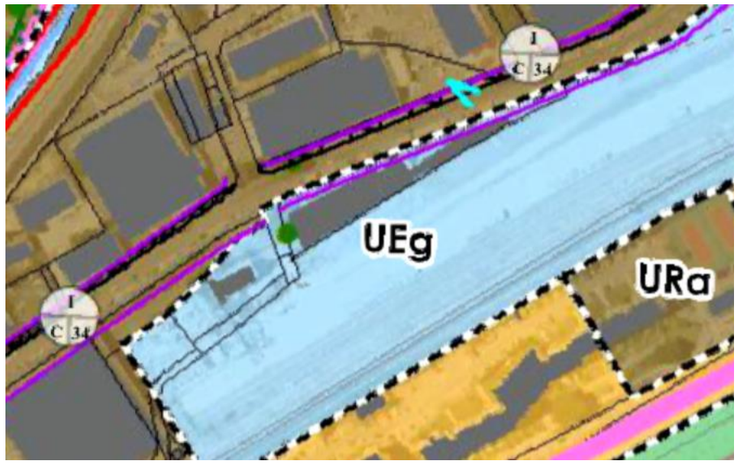


Figure 46 : zoom sur l'ER I.C 34 du PLU de Cannes

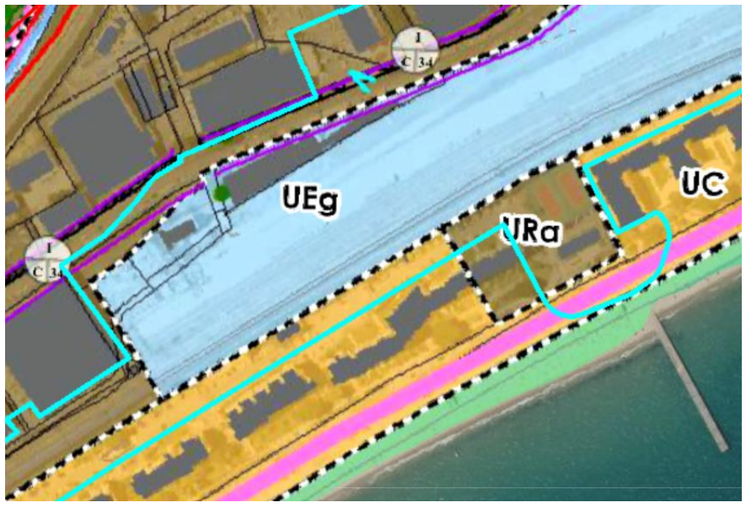


Figure 47 : superposition de la zone d'opération d'aménagement envisagée avec le plan de zonage du PLU de Cannes

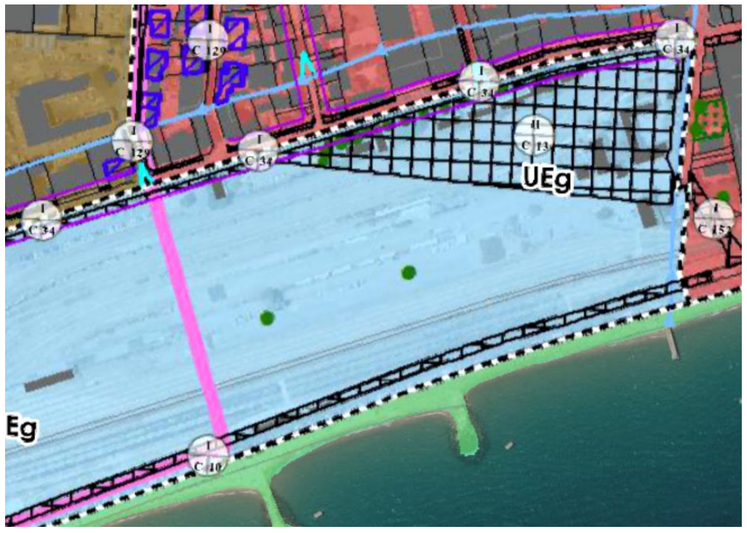


Figure 48 : zoom sur les ER I.C.10, I.C.34 et I.C.152

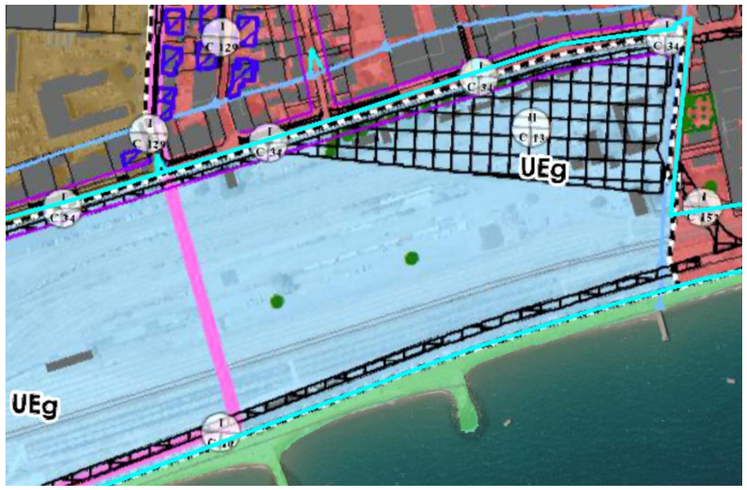


Figure 49 : superposition de la zone d'opération d'aménagement envisagée avec le plan de zonage du PLU de Cannes

Hormis l'ER 10 qui revêt un intérêt à terme pour la commune de Cannes pour l'aménagement du front de mer, les autres ER doivent être supprimés car incompatibles avec la mise en œuvre de l'opération.

Opération Bifurcation Cannes-Grasse

- Partie Ouest

Figure 50 : zoom sur le plan de zonage du PLU de Cannes sur le secteur concerné par l'opération Bifurcation Cannes-Grasse – partie Ouest

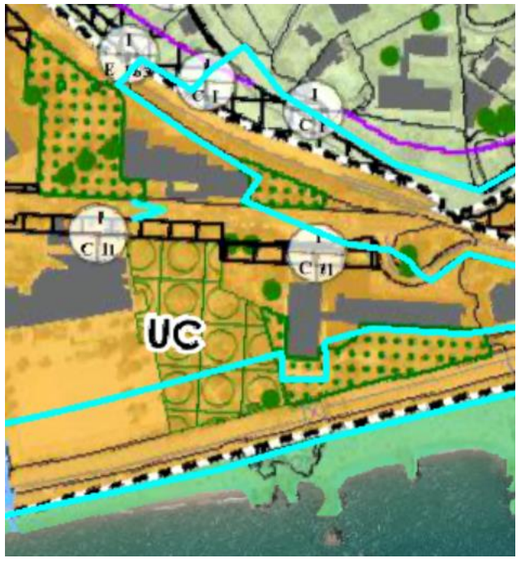


Figure 51 : superposition de la zone d'opération d'aménagement envisagée de la Bifurcation Cannes-Grasse avec le plan de zonage du PLU de Cannes – partie Ouest

Sur la partie Ouest, les aménagements envisagés s'insèrent dans le domaine ferroviaire et se situent à proximité immédiate de trois ER, et sont incompatibles avec les projets d'extension du domaine ferroviaire ou ne correspondent plus au projet.

Il s'agit de l'I.C.1 et I.C.2 réservés pour la commune, et de l'I.E.163 réservé au bénéfice de l'Etat pour le réaménagement de la voie ferrée.

I.C.1	Création de voirie ou d'infrastructure pour transports en commun et aménagements d'espaces publics	Commune	Sud A8 le long de la voie ferrée Cannes Grasse	28 903
I.E.163	Réaménagement de la voie ferré et des quais pour amélioration de capacité	Etat	Le long de la voie ferrée Cannes Grasse	850

Opération Bifurcation Cannes-Grasse

- Partie Centre

Figure 52 : zoom sur le plan de zonage du PLU de Cannes sur le secteur concerné par l'opération Bifurcation Cannes-Grasse – partie Centre

Figure 53 : superposition de zone d'opération d'aménagement envisagée de la Bifurcation Cannes-Grasse avec le plan de zonage du PLU de Cannes

L'opération envisagée empiète sur un emplacement réservé au PLU de Cannes au bénéfice de la commune : l'ER I.C.2 :

I.C.2	Création de voirie ou d'infrastructure pour transports en commun et aménagements d'espaces publics	Commune	Le long de la voie ferrée, à hauteur du bd du Midi -Louise Moreau	38 830

L'ER I.C.1 est partiellement concerné par l'opération.

L'ER I.C.37, situés en limite de l'emprise ferroviaire, n'est en revanche pas impacté.

- Partie Est

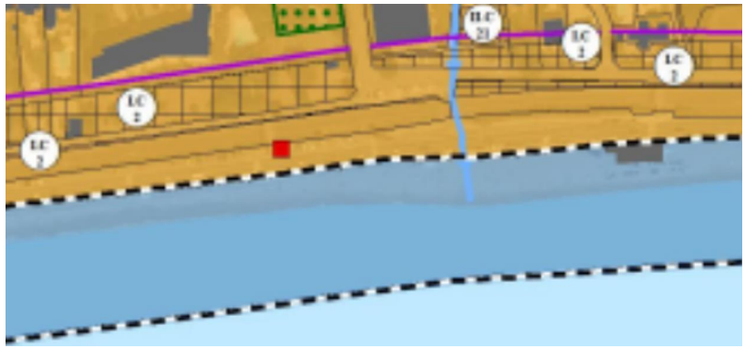


Figure 54 : zoom sur le plan de zonage du PLU de Cannes sur le secteur concerné par l'opération Bifurcation Cannes-Grasse – partie Est

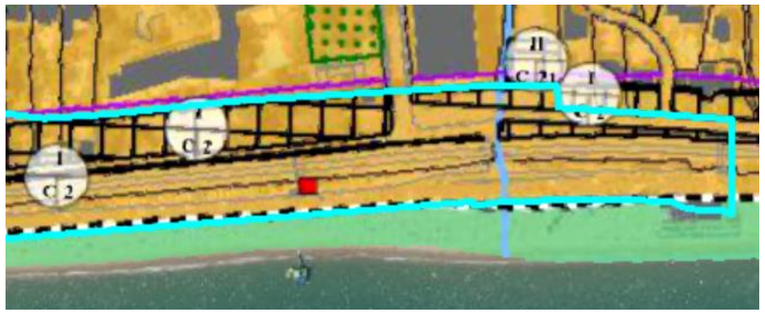


Figure 55 : superposition de la zone d'opération d'aménagement envisagée de la Bifurcation Cannes-Grasse avec le plan de zonage du PLU de Cannes – partie Est

Sur la partie Est, l'opération empiète toujours sur l'ER **I.C.2 cité précédemment.**

En tout état de cause, **il convient d'envisager une procédure de mise en compatibilité pour assurer la compatibilité du projet avec le document d'urbanisme.**

ESPACES BOISES CLASSES

L'opération de la Bifurcation Cannes-Grasse passe en limite d'un Espace Boisé Classé au PLU de Cannes :

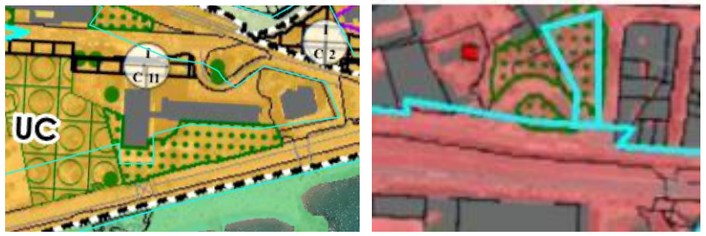
Figure 56 : zoom sur l'EBC concerné par l'opération

Une réduction de cet espace boisé classé est donc nécessaire afin de permettre la création de la nouvelle voie, à travers la procédure de mise en compatibilité.

AUTRES ELEMENTS DE PROTECTION

En continuité de cet EBC, l'opération impacte un arbre remarquable ainsi que des éléments du « patrimoine végétal et naturel » protégé au titre du L 151-23 du Code de l'Urbanisme.

L'une des zones de chantier envisagée au niveau de Cannes Centre concerne également un EVP.



Espaces Verts à Protéger ou à créer (L 151-23 du C.U.)

A noter que même s'il s'agit d'une protection moins « forte » que l'EBC, cette protection empêche la coupe d'arbre et l'artificialisation des sols, ce qui empêche donc la réalisation de l'opération.

Deux perspectives sensibles se situent à proximité de la future gare TER Cannes Marchandises. Ces perspectives ont des répercussions sur les constructions nouvelles puisqu'elles impliquent :

« La hauteur des constructions doit également tenir compte des « perspectives sensibles » identifiées aux plans de zonage du P.L.U.. A ce titre, l'implantation et la hauteur de la construction et des aménagements, hors clôtures mais y compris les aménagements d'espaces verts, doivent tenir compte de cet enjeu paysager particulier et ne pas le masquer. »

Ces dispositions sont donc de nature à remettre en cause l'opération.

Perspectives sensibles (L 151-23 du C.U.)

REGLEMENT ECRIT

DISPOSITIONS GENERALES :

Le règlement du PLU a établi des dispositions générales qui s'appliquent à l'ensemble du territoire communal.

Nous présentons ci-après les dispositions susceptibles d'avoir des incidences sur les opérations du projet des phases 1 & 2 envisagées sur le territoire cannois.

Section A / Dispositions relatives à l'aménagement

- Article 2 – Règles dérogatoires

  Les équipements d'intérêt collectif et services publics (constructions, installations ou ouvrages) sont autorisés dans chaque zone. Il s'agit des destinations correspondant aux catégories suivantes : [...]

  Les constructions, ouvrages et installations techniques nécessaires au fonctionnement des réseaux (transport [...] etc.).

  Ces dispositions permettent de créer de nouveaux équipements ferroviaires pérennes mais ne précisent pas les conditions d'implantations des équipements temporaires. Des précisions / rappels pourraient utilement éviter tout risque de contentieux ultérieur.

- Article 7 – Servitude d'attente de projet (SAP - durée maximale 5 ans à compter de la date d'approbation du PLU)

  Une Servitude d'attente de projet est identifiée sur le document graphique, correspondant au secteur de projet Grand Ouest. Au sein de ce périmètre, la constructibilité est limitée pour les nouvelles constructions à la réhabilitation, la restauration, le changement de destination ou les extensions jusque 20 m² de surface de plancher uniquement.

  L'analyse du PPRi Basse Vallée de la Siagne a montré que les études de révision étaient très avancées, puisque le zonage et le règlement associé sont déjà accessibles. Le PPRI en cours de révision a fait l'objet d'un porter à connaissance en janvier 2020.

  La révision une fois approuvée devrait permettre de mettre en œuvre une modification du PLU conduisant à la levée de cette SAP, pour instituer l'OAP Cannes Grand Ouest. Il est néanmoins nécessaire que cette SAP soit levée sur les terrains de l'opération dans le cadre de la mise en compatibilité afin de ne pas bloquer l'opération.

Section B / Dispositions relatives à la gestion des eaux usées et des eaux pluviales

Différentes dispositions sont édictées, qui seront à respecter pour les différents aménagements envisagés (visant notamment à limiter l'imperméabilisation).

Section C / Dispositions relatives à la réduction de l'exposition des personnes et des biens aux risques naturels, technologiques et aux nuisances

Rappels et renvois aux dispositions réglementaires relatives aux risques inondations et submersion, incendies, risques technologiques (TMD), séismes et mouvements de terrain, nuisances (PEB de l'aérodrome Cannes-Mandelieu, isolations acoustiques le long des voies bruyantes...).

Toutes ces dispositions réglementaires devront être respectées.

Section D / Dispositions relatives à la mixité sociale et fonctionnelle

Sans interfaces avec les opérations du projet des phases 1 & 2.

Section E / Dispositions relatives à la performance environnementale et à la valorisation du patrimoine bâti et paysager

Cette section traduit en dispositions réglementaires les ambitions de la commune en matière de qualité environnementale, de développement durable et de transition énergétique.

Un certain nombre de dispositions limite les possibilités d'aménagement (règles de recul notamment par rapport aux arbres). Les dérogations prévues pour les équipements dans la section A permettent d'y pallier. Toutefois, un rappel de cette dérogation permettrait d'éviter tout risque d'interprétation divergente et ainsi limiter les risques de contentieux.

DISPOSITIONS PARTICULIERES AUX ZONES :

Opération 4ème voie Cannes Centre : zonage UBa et UBf

Cette opération ne prévoit que des aménagements d'infrastructures et d'ouvrages (voies, quais, accès aux quais, passages piétons souterrains).

Ces différents types d'aménagements sont autorisés par les dispositions générales et ne sont pas soumis aux règles particulières applicables aux constructions nouvelles.

Le projet est compatible est e règlement du PLU dans ces zones.

Opération Bifurcation Cannes-Grasse : zonage UBa, UC, UCa et UFB

Comme pour la précédente, cette opération ne prévoit que des aménagements d'infrastructures et d'ouvrages (voies ferroviaires et appareils de voie, quais, reprises d'ouvrages d'art pont-route et pont-rail, aménagements routes et chemins, passerelles et passages piétons souterrains, ouvrages hydrauliques).

Ces différents aménagements sont autorisés par les dispositions générales et ne sont pas soumis aux règles particulières applicables aux constructions nouvelles.

Le projet est compatible est e règlement du PLU dans ces zones.

Opération Gare TER Cannes Marchandises : zonage UEg, UC et URa

Les travaux envisagés au sein de la zone ferroviaire UEg (voies et quais) sont entièrement compatibles avec le règlement de la zone.

Cependant, **les aménagements localisés en zone URa** (bâtiment voyageurs, appuis passerelle ville-ville et aménagements connexes de type voirie, dépose minute et parking) **sont pour l'instant interdits par la Servitude d'Attente de Projet et sont limités dans l'attente de la création d'une orientation d'Aménagement et de Programmation.**

Il s'agit là d'une incompatibilité entre le projet et le règlement de la zone URa. Une adaptation de la rédaction des destinations autorisées est ainsi nécessaire en zone URa.

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Le PLU de Cannes prend en compte le projet des phases 1 & 2 et s'appuie en partie sur le projet de future gare Cannes Marchandises pour créer une centralité de proximité et dynamiser le renouvellement urbain de ce secteur Grand Ouest du territoire cannois.

Ainsi, les opérations sont tout à fait compatibles avec le PADD (le projet politique) et ses différentes orientations. Les ambitions en termes de qualité environnementale, de développement durable et de transition énergétique devront être intégrées dans leur réalisation.

Malgré le caractère récent du PLU et son positionnement a priori favorable au projet des phases 1 & 2, plusieurs éléments d'incompatibilité purement règlementaires sont à relever :

- la servitude de projet bloque actuellement la mise en œuvre de l'opération Gare TER Cannes Marchandises
- des emplacements réservés limitent les possibilités de travaux où se situent dans les futures emprises ferroviaires définitives ;
- des espaces boisés classés, des espaces verts protégés et des arbres remarquables se situent dans des périmètres de travaux ou des futures emprises ferroviaires.
- des servitudes de vues (perspectives sensibles) instaurées le long de la voie ferrée qui ne pourront pas être maintenues à la suite de la mise en œuvre de l'opération Gare TER Cannes Marchandises.
- Des précisions sont à apporter aux règlements pour limiter les risques d'interprétations divergentes et limiter les risques de contentieux.

Dans les termes employés, le PLU devrait faire apparaitre plus explicitement l'horizon de la mise en service du projet des phases 1 et 2, c'est-à-dire la gare TER de Cannes-la-Bocca aux alentours de 2032 comme une échéance importante dans le phasage du projet urbain.

C'est bien ce projet des phases 1 et 2 qui est soumis à enquête publique et qui doit être rendu compatible.

La mise en avant de cet horizon, et la compatibilité entre les deux projets, ne remet pas en cause l'ambition plus lointaine du projet urbain en relation avec les sections de ligne nouvelle et de la gare TGV à La Bocca liée à elle.

3.3 SOLUTIONS ENVISAGEABLES POUR LA MISE EN COMPATIBILITE ET EXPOSE DES MOTIFS DES CHOIX

Pour donner suite à l'identification des points d'incompatibilité entre les opérations visées et le PLU de la commune de Cannes, plusieurs possibilités de mise en compatibilité ont été envisagées :

- **Approche n°1 : la création d'un zonage dédié au projet et la suppression de tous les éléments graphiques incompatibles**
  Cette approche est la plus complète car elle permet de modeler le règlement (écrit et graphique) du PLU en fonction du projet des phases 1 & 2.
  Il s'agit de créer un zonage dévolu spécifiquement à l'activité ferroviaire qui couvrirait les périmètres des emprises ferroviaires futures et les emprises de travaux nécessaires au projet. Les règles édictées dans cette zone permettraient de n'autoriser que les constructions liées et nécessaires aux équipements ferroviaires. Toutes les servitudes graphiques (ER, EBC…) inclues dans cette zone pourraient être supprimées, permettant qu'aucune incidence n'affecte le projet.
  Cette solution présente néanmoins un certain nombre d'inconvénients :
  - des périmètres potentiels de travaux devraient être déterminés de manière précise. Si les possibilités d'implantation sont aujourd'hui imaginées, l'évolution du tissu urbain dans les années à venir nécessitera peut-être d'adapter les espaces de chantiers imaginés ;
  - elle limite l'évolution de constructions existantes qui seraient situées dans cette nouvelle zone mais qui ne seraient pas forcément remises en cause par le projet, mais simplement inclus dans son périmètre ;
  - elle impliquerait une nouvelle évolution du PLU à l'issue des travaux afin de redéfinir l'évolution de ces constructions ;
  - elle conduit à une suppression exhaustive de servitudes graphiques dont le maintien à termes ne remettrait pas en cause les opérations visées ;
  - elle pourrait remettre en cause la cohérence interne du PLU et notamment la nécessaire compatibilité entre le PADD et les pièces de la traduction règlementaire, sauf à adapter le PADD. Cette mesure reviendrait à déposséder la municipalité de ses choix politique en termes d'aménagement.

Pour ces motifs, cette approche n'a pas été retenue.

- **Approche n°2 : la suppression de tous les éléments graphiques incompatibles ainsi que l'adaptation des règles existantes**
  Cette approche consiste en la suppression de tous les éléments graphiques situés dans les périmètres potentiels de travaux et dans les emprises définitives et l'adaptation au cas par cas des règles spécifiques dans chaque zone. Elle s'avère plus souple et moins invasive que l'approche n°1 mais demeure néanmoins contraignante car :
  - elle impose toujours de définir des périmètres potentiels de travaux de manière précise. Si les possibilités d'implantation sont aujourd'hui imaginées, l'évolution du tissu urbain dans les années à venir nécessitera peut-être d'adapter les espaces de chantiers imaginés ;
  - elle conduit à la suppression exhaustive de servitudes graphiques dont le maintien à termes ne remettrait pas en cause les opérations visées ;
  - elle impliquerait une nouvelle évolution du PLU à l'issue des travaux afin de remettre en œuvre des éléments graphiques qui auraient été supprimés ou de règles qui auraient été adaptés.

Pour ces motifs, cette approche n'a pas été retenue.

- **Approche n°3 : la suppression ponctuelles et partielles de certains éléments graphiques incompatibles uniquement et l'intégration de règles dérogatoires facilitant la mise en œuvre du projet.**
  Cette 3ème approche est la plus légère et consiste en :
  - la suppression des éléments graphiques lorsqu'ils sont directement impactant, c'est-à-dire situés dans les emprises définitives ou qu'ils bloquent de manière plus globale l'exécution des travaux ;
  - l'introduction de règles dérogatoires permettant de ne pas supprimer les éléments graphiques ou des règles applicables à l'échelle de la commune.

Cette approche présente plusieurs avantages :

- elle est la moins impactante en termes d'évolutions apportées aux pièces de la traduction règlementaire. Seuls les éléments strictement identifiés comme incompatibles dans les périmètres de travaux ou dans les emprises définitives font l'objet d'une suppression (cette mesure représente à l'inverse une contrainte majeur pour SCNF Réseau dont les marges de manœuvre seront d'autant plus limitées) ;
- elle permet de ne pas remettre en cause les intentions d'aménagement globales et règles prévues par le PLU ;
- elle permet de strictement encadrer les dérogations introduites, notamment pour veiller à la prise en compte du risque, de l'intégration paysagère, de l'environnement et d'être strictement limitée aux opérations visées (de nouveau une contrainte forte pour SNCF Réseau) ;
- elle permet de tenir compte des échanges préalables déjà effectués avec la commune et les habitants en amont, durant les phases de réflexions sur le projet.

Pour ces motifs, l'approche n°3 a été retenue pour la mise en compatibilité du PLU.

4 PROJET DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

C'est donc l'approche n°3 décrite au chapitre précédent qui est décrite dans ce chapitre 4.

4.1 PRESENTATION DES ADAPTATIONS APPORTEES AU ZONAGE

REDUCTION DE TROIS ESPACES VERTS PROTEGES

L'espace vert protégé (EVP) situé au nord de la gare Cannes Marchandises est réduit de 614 m² afin d'accueillir un espace de chantier. Cette suppression correspond aux espaces les moins sensibles (parking et boulodrome).

Figure 57 : Extrait du zonage

Figure 58 : Périmètre de l'EVP supprimé

Deux espaces verts protégés (EVP) situés dans le périmètre de l'opération bifurcation Cannes – Grasse sont supprimés :

- au Nord, entre la voie ferrée l'avenue Francis Tonner, sur une superficie de 423 m² ;
- au Sud, en contrebas de la résidence du Château de la Mer, sur une superficie de 965 m².

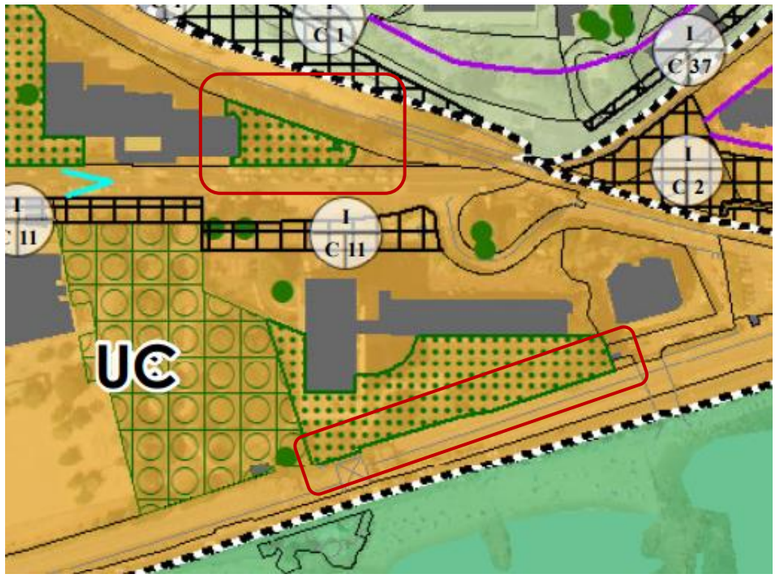


Figure 59 : Extrait du zonage du PLU en vigueur

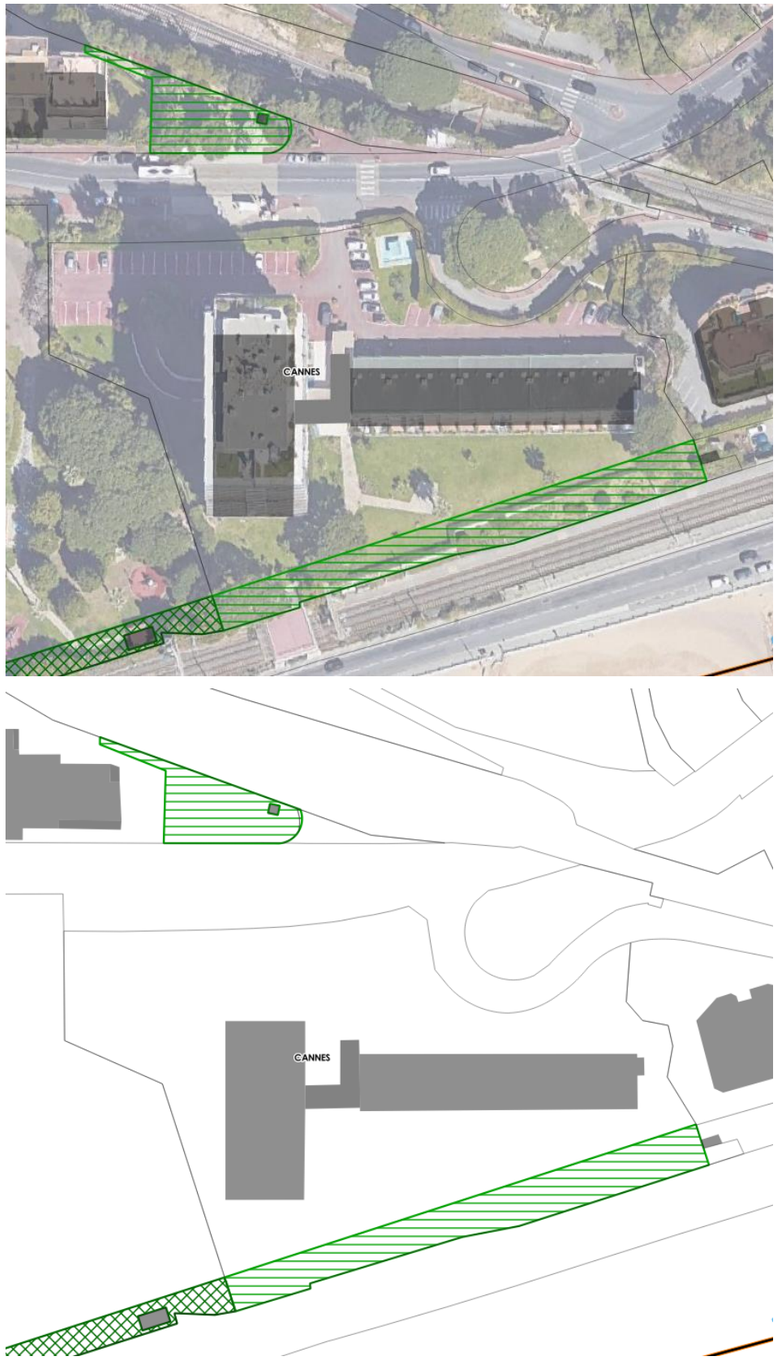


Figure 60 : Périmètres des EVP supprimés

REDUCTION D'UN ESPACE BOISE CLASSE

L'espace boisé classé (EBC) correspondant au square de Morès est réduit sur son extrémité sud sur une superficie de 390 m² afin de permettre la création de la nouvelle voie.

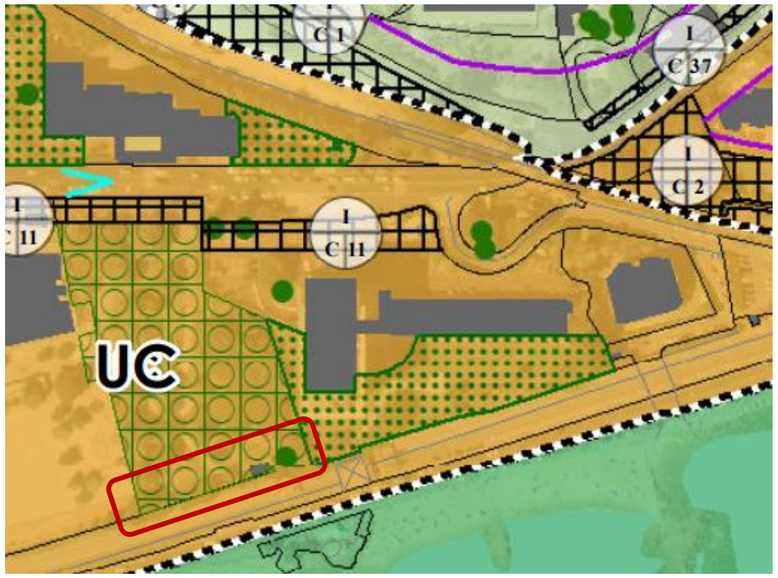


Figure 61 : Extrait du zonage du PLU en vigueur

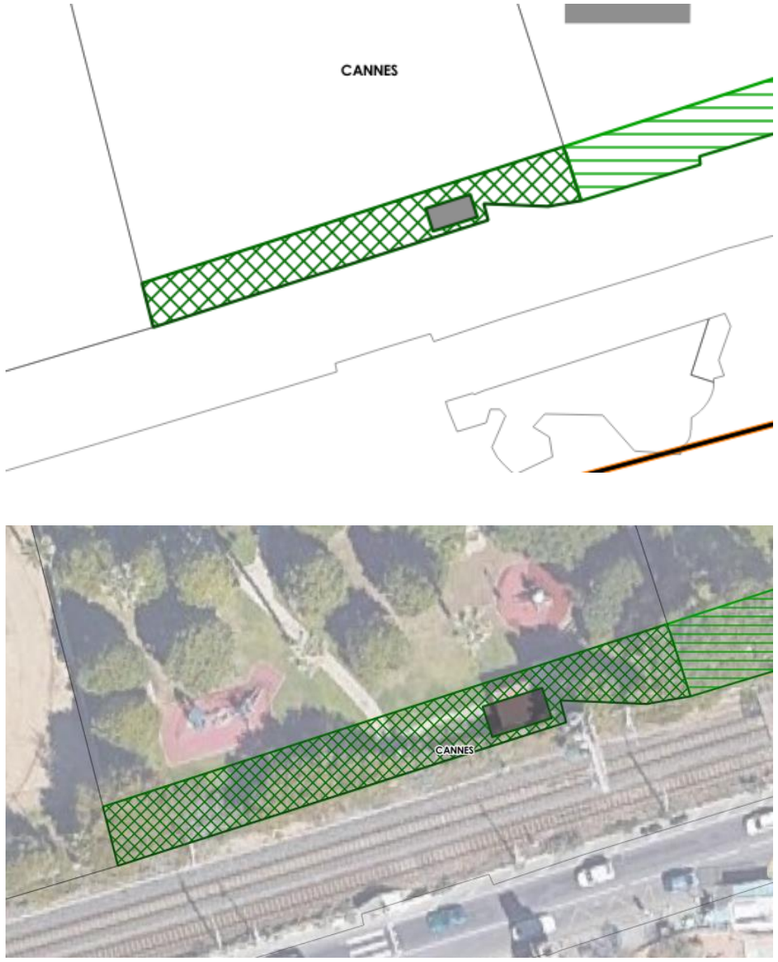


Figure 62 : Périmètre de l'EBC supprimé

REDUCTION DE LA SERVITUDE D'ATTENTE DE PROJET

La servitude d'attente de projet (SAP) est réduite sur une superficie de 16,8 ha afin d'exclure les emprises ferroviaires futures dédiées à la construction de la future Gare TER Cannes Marchandises et ses aménagements afférents.

Figure 63 : Extrait du zonage du PLU en vigueur

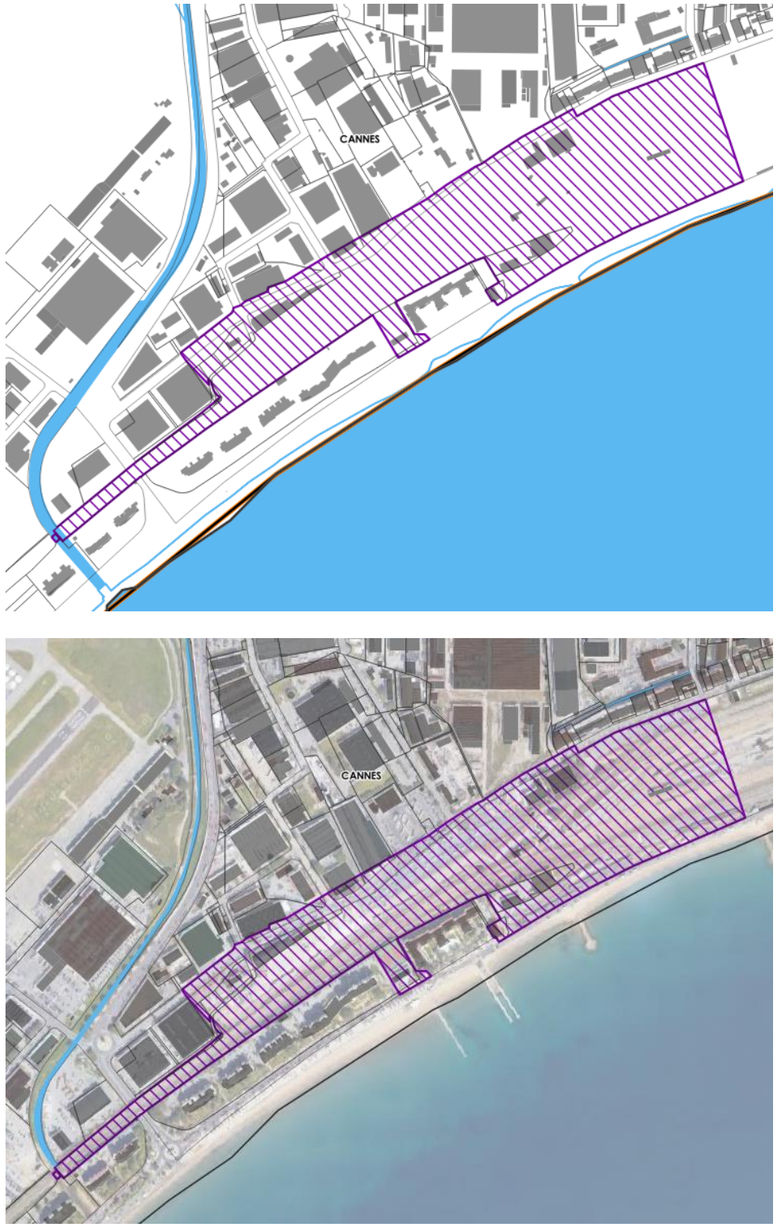


Figure 64 : Périmètres de suppression de la SAP

SUPPRESSION DE TROIS ARBRES REMARQUABLES

Trois servitudes graphiques relatives à des arbres remarquables sont supprimées :

- deux situées au sein des emprises ferroviaires existantes de Cannes marchandises. Une de ces servitudes est caduque, l'arbre dont elle est censée assurer la protection n'existe plus depuis plusieurs années ;
- une située dans le square de Morès, dans la bande d'EBC supprimée concernée par la création de la nouvelle voie.

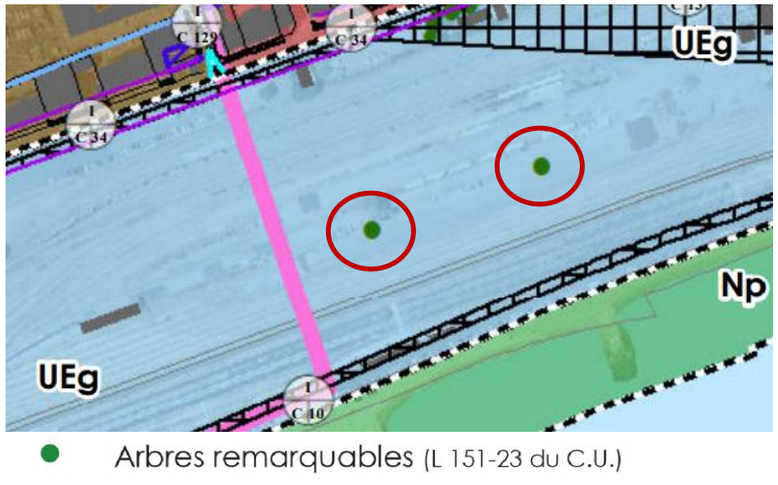


Figure 65 : Extrait du zonage du PLU en vigueur

Figure 66 : Servitudes des arbres remarquables faisant l'objet de la suppression

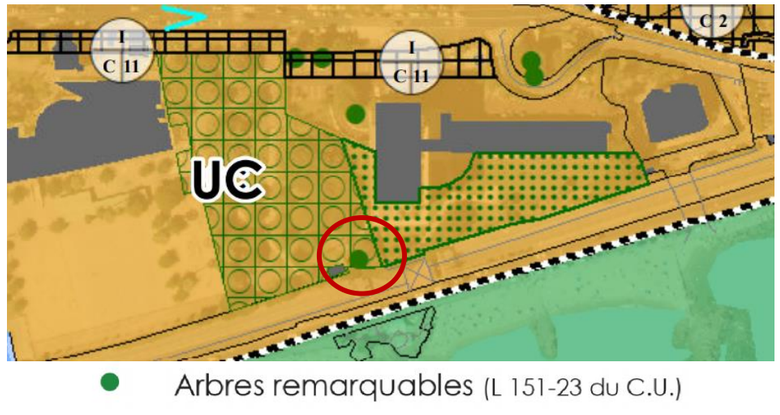


Figure 67 : Extrait du zonage du PLU en vigueur

Figure 68 : Servitudes des arbres remarquables faisant l'objet de la suppression

SUPPRESSION DE DEUX PERSPECTIVES SENSIBLES

Les deux perspectives de vues situées le long des futurs aménagements de la nouvelle gare TER Cannes Marchandises sont supprimées, celles-ci ne pouvant être maintenues avec les aménagements liés à la nouvelle gare TER. Il convient de préciser que les différentes perspectives sensibles situés à l'intérieur du périmètre d'aménagement de la future OAP Cannes Grand Ouest seront à termes supprimées pour tenir compte du renouvellement urbain et de la redéfinition de la trame viaire.

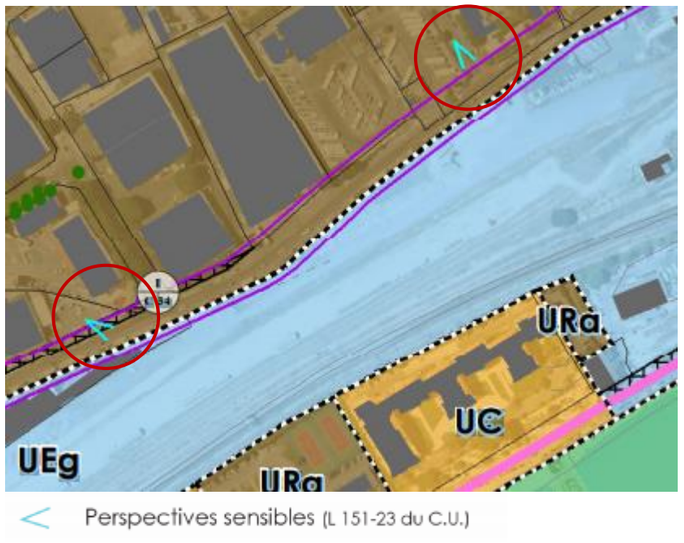


Figure 69 : Extrait du zonage

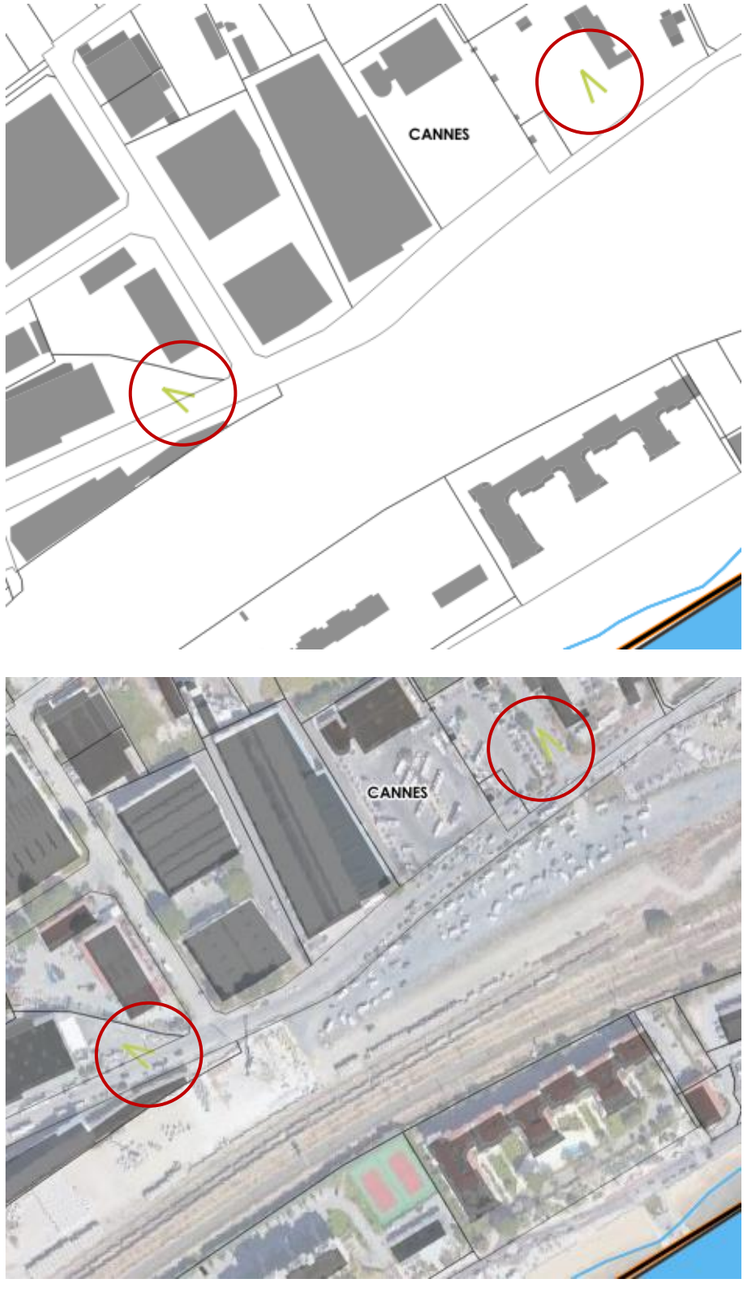


Figure 70 : Perspectives sensibles faisant l'objet de la suppression

4.2 PRESENTATION DES ADAPTATIONS APPORTEES AU REGLEMENT

Trois compléments sont apportés au règlement du PLU de Cannes afin de permettre la mise en œuvre du projet des phases 1 & 2 :

Le paragraphe 3 de l'article 2 du chapitre A du Titre 2 relatif au « règles dérogatoires relatives aux équipements d'intérêt collectif et services publics (constructions, installations ou ouvrages) est complété avec un ensemble de mesures complémentaires permettant de déroger aux règles gabaritaires habituelles (emprises, hauteurs, reculs…) pour les équipements ferroviaires liés au projet des phases 1 & 2.

Cette mesure permet de limiter la suppression de règles / servitudes écrites ou graphiques sur le plan de zonage.

Le texte inchangé est présenté en *italique*. Les compléments sont surlignés en gris.

ARTICLE 2 – REGLES DEROGATOIRES

1. *Adaptations mineures*
   […]
2. *Equipements d'intérêt collectif et services publics (constructions, installations ou ouvrages) :*

Les équipements d'intérêt collectif et services publics (constructions, installations ou ouvrages) sont autorisés dans chaque zone. Il s'agit des destinations correspondant aux catégories suivantes :

- *les locaux affectés aux services publics municipaux, départementaux, régionaux ou nationaux ;*
- *les aménagements d'espaces publics et d'espaces verts établis suivant un projet d'ensemble ;*
- *les crèches et haltes garderies publiques ;*
- *les établissements d'enseignement maternel, primaire, secondaire publics et de l'enseignement supérieur, ainsi que les bâtiments nécessaires à leur fonctionnement et situés à leur proximité immédiate (300 mètres à pied) ;*
- *les établissements universitaires, y compris les locaux affectés à la recherche et d'enseignement supérieur publics, ainsi que les bâtiments nécessaires à leur fonctionnement et situés à leur proximité immédiate (300 mètres à pied) ; ;*
- *les établissements publics de santé (y compris les locaux affectés à la recherche, et d'enseignement supérieur) ;*
- *les établissements d'action sociale ;*
- *les établissements sportifs publics ;*
- *les constructions, ouvrages et installations techniques nécessaires au fonctionnement des réseaux (transport, postes, fluides, énergie, télécommunication etc.) et aux services publics d'eau, d'assainissement et de valorisation des ressources, sauf dispositions contraires et règles spécifiques.*
- *les équipements culturels ;*
- *les équipements ou ouvrages liés à la sécurité aérienne.*

De plus, sont admis dans l'ensemble des zones, sauf mention contraire, les canalisations (conduites enterrées et installations annexes) de transport de gaz ou assimilé y compris les ouvrages techniques nécessaires à leur fonctionnement et leur bornage, ainsi que les affouillements et exhaussements inhérents à leur construction et aux interventions ultérieures relatives au maintien de la sécurité.

Cette liste peut être complétée le cas échéant, par d'autres équipements d'intérêt collectif et services publics prévus par la réglementation et/ou la jurisprudence.

Les règles d'urbanisme édictées dans les dispositions générales et dans chacune des zones ne s'appliquent pas à ces équipements. Néanmoins, concernant les dispositions réglementaires particulières des articles 6, le nombre de places de stationnement à réaliser devra être déterminé en prenant en compte :

- *la nature des équipements ;*
- *le taux et le rythme de leur fréquentation ;*
- *leur situation géographique au regard des parkings publics existants à proximité ;*
- *le foisonnement (stationnement non simultané) lié au fonctionnement de l'équipement.*

Enfin, ces dérogations ne s'appliquent que lorsque l'équipement en question occupe au moins 80 % des surfaces de plancher réalisées.

De plus, dans les zones U et AU, par exception aux règles prévues dans chacune des zones (écrites ou graphiques), sont autorisés les pistes d'accès, installations, aménagements, constructions temporaires, dépôts de matériaux et affouillements et exhaussements des sols nécessaires à la mise en œuvre des travaux d'amélioration du système ferroviaire dans le cadre du projet des phases 1 & 2 Ligne Nouvelle Provence-Côte-d 'Azur sous réserve :

- qu'ils soient temporaires et permettent une remise en état du site à l'issue des travaux (qui, pour des raisons de maintien d'exploitation de la voie ferrée, peuvent durer quelques années).
- qu'ils soient proportionnés aux besoins des travaux du projet des phases 1 & 2 Ligne Nouvelle Provence-Côte-d 'Azur déclarés d'utilité publique ;
- qu'ils fassent, dans la mesure du possible, l'objet d'une intégration dans le paysage et les tissus urbains environnants ;
- qu'ils ne compromettent pas la réalisation ultérieure de projets au sein de ces périmètres, notamment lorsqu'ils sont situés dans un périmètre d'Orientations d'Aménagement et de Programmation ou des terrains grevés par des Emplacements réservés ;
- qu'ils n'accroissent pas l'exposition des personnes et des biens face aux risques et intègrent, si besoin, des dispositifs permettant de maintenir un impact neutre ;

Ces pistes d'accès, installations et aménagements, aménagements, constructions temporaires, dépôts de matériaux et affouillements et exhaussements des sols peuvent déroger à l'ensemble des règles écrites et graphiques (destinations, occupation des sols, reculs, axes et limites d'implantation, coefficient d'emprise au sol, coefficient d'espace vert et hauteur notamment) dès lors que cela répond à une nécessité technique.

La mise en œuvre d'une OAP, d'un Emplacement Réservé… ne s'oppose pas à leur mise en œuvre préalable.

Afin qu'il ne puisse y avoir de mauvaises interprétations pour l'application de ces nouvelles dispositions, qu'il s'agisse des aménagements temporaires ou ceux permanents (déjà autorisés dans le PLU en vigueur), deux dérogations complémentaires sont également ajoutées, concernant la zone URa (espace de renouvellement urbain de Cannes Grand Ouest) et les règles de recul par rapport aux protections environnementales.

Le texte inchangé est présenté en *italique*. Les compléments sont surlignés en gris.

Concernant la zone URa, il s'agit de rappeler, conformément aux dispositions déjà existantes de l'article 2 précité, que les équipements publics sont autorisés, nonobstant l'existence d'une orientation d'aménagement et de programmation et l'extension limitée à 10%.

Extrait du règlement

ARTICLE 1.2 DESTINATIONS ET SOUS-DESTINATIONS AUTORISEES SOUS-CONDITIONS DANS LES ZONES URBAINES

Sont autorisées sous conditions :

- *dans le secteur URa : les constructions devront respecter les principes d'aménagement déterminés dans le cadre d'une future Orientation d'Aménagement et de Programmation.*
  Dans l'attente, seuls la réhabilitation, le changement de destination et l'extension limitée (dans la limite de 10 % de l'emprise existante et en une seule fois à la date d'approbation du PLU) des constructions existantes sont autorisés, dès lors que cela ne remet pas en cause la possibilité d'un renouvellement urbain ultérieur.
  Ces dispositions ne s'appliquent pas aux pistes d'accès, installations, aménagements, constructions (temporaires ou non), dépôts de matériaux et affouillements et exhaussements des sols nécessaires à la mise en œuvre des travaux d'amélioration du système ferroviaire dans le cadre du projet des phases 1 & 2 Ligne Nouvelle Provence-Côte-d'Azur

Concernant les règles de recul par rapport aux protections environnementales, il s'agit de préciser que ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et ouvrages ferroviaires du projet des phases 1 & 2, qui pour certains vont devoir longer des espaces verts aménagés / arbres pour des raisons de contraintes techniques.

L'article 3 du chapitre E du titre 2 des dispositions générales est ainsi complété :

Extrait du règlement

ARTICLE 3 – PROTECTION DU PATRIMOINE VEGETAL, NATUREL ET PAYSAGER

Les règles de recul définies par le présent article ne s'appliquent pas aux pistes d'accès, installations, aménagements, constructions (temporaires ou non), dépôts de matériaux et affouillements et exhaussements des sols nécessaires à la mise en œuvre des travaux d'amélioration du système ferroviaire dans le cadre du projet des phases 1 & 2 Ligne Nouvelle Provence-Côte-d'Azur.

1. *Règles relatives aux Espaces Boisés Classés*

Les espaces boisés classés figurant au document graphique sont soumis aux dispositions de l'article L.130-1 et suivants du Code de l'Urbanisme concernant les coupes et abattages d'arbres.

Les défrichements sont soumis à autorisation dans les espaces boisés non classés conformément à l'article L.311-1 du Code Forestier.

Toute construction doit être implantée à une distance minimum de 2 mètres par rapport à la limite des Espaces Boisés Classés identifiés sur les plans de zonage du P.L.U.

[…]

3. *Règles relatives à la préservation du patrimoine végétal, naturel et paysager « commun »*

a) *Protection des arbres existants*

Recul des constructions par rapport aux arbres de hautes tiges

Afin de protéger les systèmes racinaires et la frondaison des arbres et d'assurer leur pérennisation, aucune construction ne devra être réalisée à moins de :

- *10m du pied des arbres de haute tige de niveau 1 dans le cas des arbres à conserver, et 8 m dans le cas des arbres à planter ;*
- *5m du pied des arbres de haute tige de niveau 2 dans le cas des arbres à conserver, et 3 m dans le cas des arbres à planter ;*

Les distances imposées ci-dessus sont prises horizontalement au pied des arbres et en tout point du tronc de l'arbre.

Les seuls aménagements possibles dans ces limites, hormis d'autres plantations en pleine terre, sont la réalisation, sans affouillement de sol, d'allées, de terrasses, d'escaliers et d'aires de stationnement.

Les arbres plantés en tant qu'arbres de hautes tiges dans le cadre d'une autorisation d'urbanisme accordée seront dès lors considérés comme répondant à la définition des arbres de hautes tiges existants à conserver.

Pour l'application de cet article, seuls les oliviers, les palmiers et les yuccas peuvent être transplantés et être ainsi considérés comme « conservés ».

Condition d'implantation des arbres de hautes tiges

La distance de plantation entre deux arbres de haute tige devra permettre d'assurer leur développement à long terme. Elle ne pourra être inférieure à 5 mètres.

L'implantation le long des limites séparatives devra s'effectuer à une distance minimale de 5 mètres.

Conservation des arbres de haute tige dans le site inscrit

Terrains bâtis : sur les terrains comportant déjà une construction hors piscine ou bassin, tout arbre de haute tige ne peut être abattu que si son état phytosanitaire le justifie, s'il présente un risque avéré pour la sécurité des personnes ou s'il est de nature à causer, de manière directe, des dommages sérieux et avérés aux biens existants sur le terrain (risques de chute notamment).

Terrains non bâtis : dans le cas où le terrain ne comporte pas de construction hors piscine ou bassin, les futures constructions doivent être implantées de manière que les 2/3 des arbres de haute tige soient conservés, notamment les arbres les plus remarquables par leur essence et leur force.

Les arbres plantés en tant qu'arbres de hautes tiges dans le cadre d'une autorisation d'urbanisme accordée seront dès lors considérés comme répondant à la définition des arbres de hautes tiges existants à conserver.

Pour l'application de cet article, seuls les oliviers, les palmiers et les yuccas peuvent être transplantés et être ainsi considérés comme « conservés ».

Coupes des arbres de haute tige

Elles sont soumises à déclaration préalable sur la totalité du site inscrit.

Seuls les arbres de hautes tiges en mauvais état phytosanitaire ou présentant un risque avéré pour la sécurité des personnes ou de nature à causer, de manière directe, des dommages sérieux et avérés aux biens existants sur le terrain (risque de chute notamment) pourront être abattus et remplacés par des arbres de même niveau ayant une « force » minimum de « 20-25 » et plantés dans le même secteur, nonobstant les distances imposées par rapport aux constructions existantes. Dans tous les cas, les arbres en question ne pourront être abattus que si l'abattage constitue l'unique solution pour pallier tout risque ou dommage.

b) *Politique de reboisement*

Modalité de calcul du nombre d'arbres de haute tige à planter

Pour le calcul des arbres à planter et des arbres à conserver, il convient d'arrondir à la centaine supérieure pour toute superficie supérieure ou égale en décimales à 50 m², et d'arrondir à la centaine inférieure pour toute superficie inférieure en décimales à 50 m².

L'élagage et la taille relèvent de l'entretien normal des éléments du paysage et n'entraînent pas leur modification. Ils seront mesurés et préserveront la couronne de l'arbre (étêtement interdit).

4.3 PRESENTATION DES ADAPTATIONS APPORTEES AUX ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

Aucune modification n'est apportée aux Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP).

4.4 PRESENTATION DES ADAPTATIONS APPORTEES A LA LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES (ER)

EVOLUTIONS APPORTEES AUX EMPLACEMENTS RESERVES (ER) POUR L'OPERATION GARE TER CANNES MARCHANDISES

Les aménagements prévus dans le cadre de la gare TER Cannes Marchandises remettent au cause un certain nombre d'emplacements réservés prévus initialement dans le PLU en vigueur.

Font ainsi l'objet d'une suppression totale, les emplacements réservés suivants :

- **ER IC152** : Prolongement Avenue Pierre Semard, sur une superficie de 886 m². Cet ER visait à la création d'une voie surplombant la voie ferrée, projet qui a été abandonné depuis plusieurs années ;
- **ER IIC13** : Gare multimodale, sur une superficie de 1,91 ha. Cet ER visait la création d'une gare multimodale préalablement aux réflexions engagées par le projet des phases 1 & 2. Ce projet de gare n'est plus d'actualité et peut donc être supprimé.

Fait l'objet d'une suppression partielle :

- **ER IC34** : Elargissement de voirie – Avenue de la Roubine, sur une superficie de 2807 m². L'avenue de la Roubine sera déviée dans le cadre du projet de renouvellement urbain Cannes Grand Ouest. La suppression complète de l'ER IC34 sera actée par la commune dans le cadre de sa modification n°2.

Evolutions apportées à la liste des emplacements réservés :

Le texte inchangé est présenté en *italique*. Les suppressions de texte sont ~~barrées~~. Les compléments sont surlignés en gris.

EMPLACEMENTS RESERVES POUR LES VOIRIES ET LES CHEMINEMENTS

Numéro de l'emplacement réservé	***Désignation de l'opération***	***Collectivité ou Service Public ayant demandé l'inscription***	***Adresse***	***Surface approximative de l'emplacement réservé (en m²)***
I.C.34	*Elargissement de voirie*	*Commune*	*Avenue de la Roubine*	~~6 408~~ 6121
~~**I.C.152**~~	~~Prolongement~~	~~Commune~~	~~Avenue Pierre Semard~~	~~886~~

EMPLACEMENTS RESERVES POUR LES EQUIPEMENTS DE SUPERSTRUCTURE

Numéro de l'emplacement réservé	***Désignation de l'opération***	***Collectivité ou Service Public ayant demandé l'inscription***	***Adresse***	***Surface approximative de l'emplacement réservé (en ha)***
~~**II.C.13**~~	~~Gare multimodale~~	~~Commune~~	~~avenue de la Roubine et avenue Pierre Semard~~	~~1,91~~

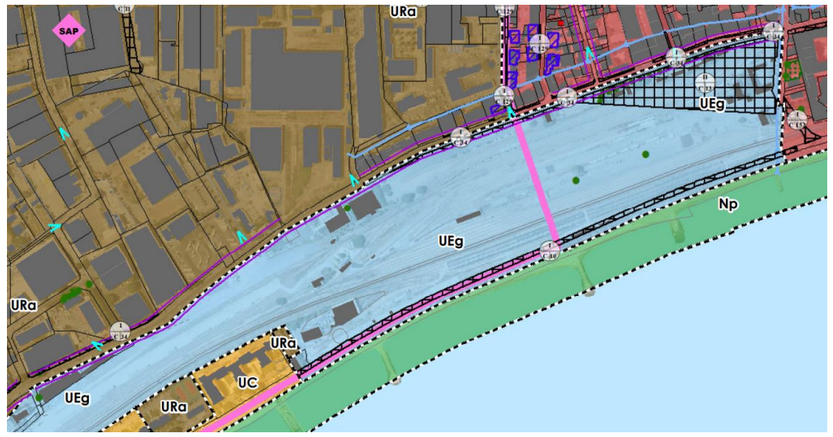


Figure 71 : Extrait du zonage du PLU en vigueur

Figure 72 : Emplacements réservés faisant l'objet de la suppression

EVOLUTIONS APPORTEES AUX EMPLACEMENTS RESERVES (ER) POUR L'OPERATION BIFURCATION CANNES - GRASSE

Les aménagements prévus dans le cadre de la gare TER Cannes Marchandises remettent au cause un certain nombre d'emplacements réservés prévus initialement dans le PLU en vigueur.

Font ainsi l'objet d'une suppression totale, les emplacements réservés suivants :

- **ER IE163 :** Réaménagement de la voie ferré et des quais pour amélioration de capacité, sur une superficie de 850 m². Cet ER n'est plus nécessaire compte tenu de l'acquisition future des terrains par SNCF réseau et du nouveau projet développé dans le cadre du projet des phases 1 & 2.

Fait l'objet d'une suppression partielle :

- **ER IC1** : Création de voirie ou d'infrastructure pour transports en commun et aménagements d'espaces publics Sud A8 le long de la voie ferrée Cannes Grasse, sur une superficie de 305 m².
- **ER IC2** : Création de voirie ou d'infrastructure pour transports en commun et aménagements d'espaces publics Le long de la voie ferrée, à hauteur du boulevard du Midi - Louise Moreau, sur une superficie de 6 384 m².

Ces suppressions d'ER sont nécessaires pour permettre l'acquisition des terrains par SNCF réseau afin d'aménager les nouvelles voies ainsi que leurs ouvrages connexes (rétention des eaux pluviales notamment).

<u>Evolutions apportées à la liste des emplacements réservés :</u>

Le texte inchangé est présenté en *italique*. Les suppressions de texte sont ~~barrées~~. Les compléments sont surlignés en gris.

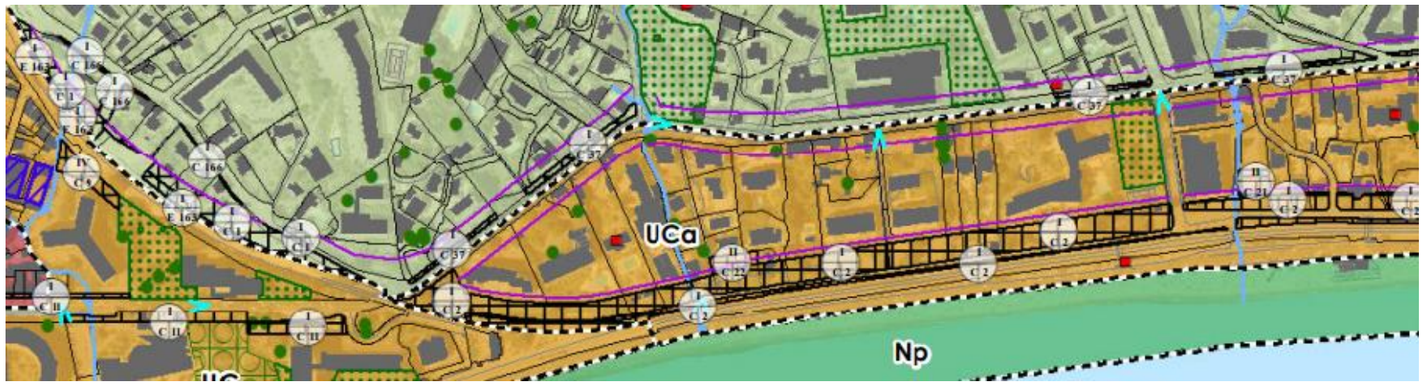


Figure 73 : Extrait du zonage du PLU en vigueur

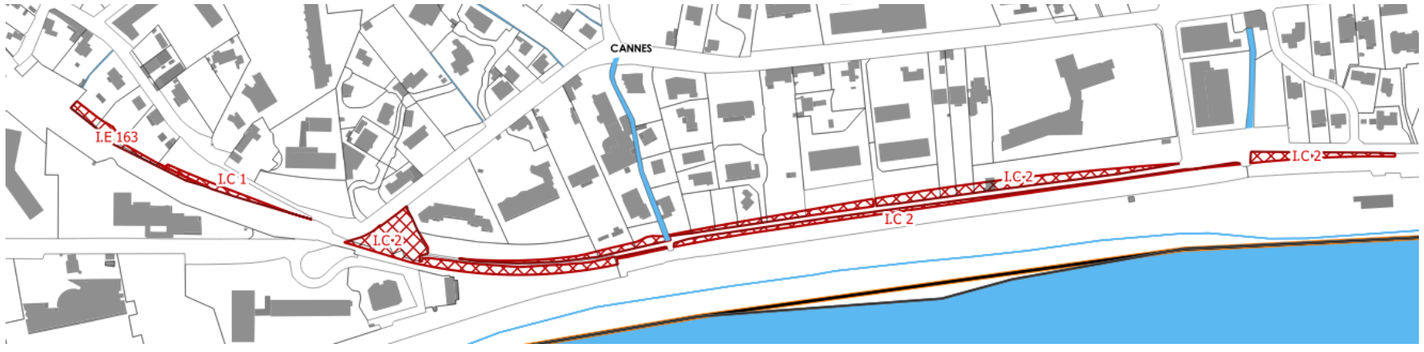


Figure 74 : Emplacements réservés faisant l'objet de la suppression

EMPLACEMENTS RESERVES POUR LES VOIRIES ET LES CHEMINEMENTS

Numéro de l'emplacement réservé	Désignation de l'opération	Collectivité ou Service Public ayant demandé l'inscription	Adresse	Surface approximative de l'emplacement réservé (en m²)
I.C.1	Création de voirie ou d'infrastructure pour transports en commun et aménagements d'espaces publics	Commune	Sud A8 le long de la voie ferrée Cannes Grasse	29 048
I.C.2	Création de voirie ou d'infrastructure pour transports en commun et aménagements d'espaces publics	Commune	Le long de la voie ferrée, à hauteur du bd du Midi -Louise Moreau	38 624
~~**I.E.163**~~	~~Réaménagement de la voie ferré et des quais pour amélioration de capacité~~	~~Etat~~	~~Le long de la voie ferrée Cannes Grasse~~	~~850~~

5 COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS DE RANG SUPERIEUR

5.1 COMPATIBILITE AVEC LE SRADDET

Le SRADDET est un document qui a été rédigé en 2018 avec une adoption en juin 2019. Le projet des phases 1 & 2 n'était pas encore complètement circonscrit à ces dates-là.

Le terme LNPCA, générique, est employé normalement dans le SRADDET. Les objectifs du SRADDET sont compatibles et s'appliquent pour le projet des phases 1 &2.

PRESENTATION DU SRADDET

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) est un document de planification qui, à l'échelle régionale, précise la stratégie, les objectifs et les règles fixées par la Région dans plusieurs domaines de l'aménagement du territoire.

Il identifie trois enjeux transversaux qui se déclinent en ligne directrice.

Enjeux transversaux	Eléments de ruptures	Lignes directrices
Concilier attractivités économique et résidentielle du territoire	Changer le modèle de Développement territorial *pour une région attractive pour les entreprises et la population*	Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional
Améliorer la vie quotidienne en préservant les ressources et en réduisant la vulnérabilité	Rompre avec les logiques de consommation extensive des ressources naturelles *pour une région résiliente*	Maîtriser la consommation de l'espace, renforcer les centralités et leur mise en réseau
Conjuguer l'opportunité de la métropolisation avec l'exigence d'un développement équilibré des territoires	Atténuer les logiques de concurrence territoriale *pour une région solidaire*	Conjuguer égalité et diversité pour des territoires solidaires et accueillants

Ces trois lignes directrices sont déclinées en axes et orientations puis en objectifs qualitatifs ou quantitatifs pour 2030 et 2050. Le SRADDET comporte 68 objectifs (et 52 règles d'application) à traduire dans les documents d'urbanisme des territoires.

Le SRADDET PACA a été adopté le 26 juin 2019 par l'assemblée régionale et le préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a rendu son arrêté portant approbation du Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalité des Territoires le 15 octobre 2019.

Le SRADDET ne s'oppose pas aux tiers mais aux documents d'urbanisme. Il s'impose ainsi à tous les SCoT de la région PACA, et, dans l'attente de leur mise en compatibilité éventuelle, aux plans locaux d'urbanisme. Le SRADDET s'imposant aux documents d'urbanisme (SCOT, PLU…) et non aux tiers, de potentiels opposants à un projet d'infrastructure tel que le projet des phases 1 & 2, ne pourront pas évoquer une non-compatibilité avec le SRADDET s'ils attaquent la DUP emportant mise en compatibilité.

ORIENTATION DU SRADDET EN MATIERE FERROVIAIRE

Le projet des phases 1 & 2 est clairement identifié dans le SRADDET, notamment les projets prévus dans les phases 1 & 2, qui en fait un élément fort de sa politique de mobilité et de développement économique endogène et exogène.

EXTRAITS DU SRADDET

ORIENTATION 1 / UN TERRITOIRE CONNECTE ET PLUS ACCESSIBLE AU NIVEAU NATIONAL, EUROPEEN ET INTERNATIONAL

OBJECTIF 1 : CONFORTER LES PORTES D'ENTREE DU TERRITOIRE REGIONAL

Concernant les portes et infrastructures ferroviaires

Alors que Marseille, Aix et Avignon bénéficient à travers leurs gares d'un accès performant à Paris, aux grandes métropoles régionales et à certaines destinations européennes comme Barcelone Londres ou Bruxelles, la faiblesse relative du réseau interne pénalise fortement la connexion des métropoles de Nice et de Toulon.

L'aboutissement du projet de LNPCA constitue donc une priorité régionale pour améliorer les transports du quotidien et désenclaver l'Est de la région.

OBJECTIF 4 : RENFORCER LES GRANDS POLES ECONOMIQUES, TOURISTIQUES ET CULTURELS

Grands pôles économiques

L'analyse du lien entre les grands pôles économiques et les nœuds de transports met en évidence la faible compétitivité de la desserte en transports collectifs, en particulier pour les liens vers l'aéroport Marseille-Provence et la gare Aix-TGV, mais aussi vers l'aéroport de Nice. Elle démontre également la dépendance générale à l'automobile sur l'accessibilité à la Technopôle de Sophia Antipolis.

L'objectif consiste en premier lieu à améliorer l'accessibilité de ces grands pôles économiques à partir des portes d'entrée du territoire régional : les grands pôles économiques régionaux doivent bénéficier d'une desserte renforcée par les réseaux de transport collectifs et les nouveaux modes. Il s'agit de :

- → consolider l'ensemble de l'offre interurbaine de transports ;
- → compléter les réseaux de transports en commun urbains et interurbains ;
- → atteindre de nouveaux standards de qualité pour l'offre de transports en commun au quotidien ;
- → améliorer les amplitudes horaires de desserte concernant l'offre ferroviaire et organiser l'articulation de la LNPCA avec les réseaux de transports en commun interurbains (TER, LER).

OBJECTIF 7 : CONSOLIDER LES LIAISONS AVEC LES TERRITOIRES LIMITROPHES ET RENFORCER L'ARC MEDITERRANEEN

La LNPCA, un cap décisif à franchir collectivement

La configuration géographique de la région est favorable à l'usage du transport ferroviaire (zones de forte densité en conurbations ou en chapelet le long du littoral). Néanmoins, la région offre le plus faible linéaire de ligne ferroviaire par habitant et le réseau est saturé, particulièrement autour de Marseille et entre Cannes et Nice, limitant de fait la performance de l'offre. Ainsi, la part modale du ferroviaire dans les déplacements est actuellement réduite alors même que la région connaît un enjeu fort de réduction des émissions (GES, NOx, particules fines, ozone) liées au secteur des transports. 600000 habitants sont exposés à des dépassements de seuil de pollution.

Le SRADDET réaffirme le caractère indispensable de la réalisation du projet de Ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA), maillée avec la ligne ferroviaire existante, pour répondre aux multiples défis de la mobilité à l'échelle régionale.

Ainsi, la désaturation du réseau ferroviaire existant et des principaux nœuds ferroviaires (Marseille, Toulon et Nice), le renforcement de la qualité de vie des habitants, la mise en œuvre du plan climat gouvernemental et les objectifs de réduction de la pollution atmosphérique liée aux transports ainsi que le renfort de l'attractivité économique et touristique de la région sont autant d'objectifs poursuivis par ce projet de ligne nouvelle.

ORIENTATION N°3 : INFRASTRUCTURES : DES RESEAUX CONSOLIDES, DES POLES D'ECHANGES HIERARCHISES

OBJECTIF 44 : ACCELERER LA REALISATION DE LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR POUR RENFORCER L'OFFRE DES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN

Le projet des phases 1 & 2 est compatible avec cet objectif en prenant en compte l'évolution des terminologies.

INCIDENCES SUR LA MISE EN ŒUVRE DES PROJETS

Le SRADDET permet en l'état la mise en œuvre des projets en phases 1 & 2 à une échelle régionale.
Aucune disposition ne permet sa remise en cause à l'échelle du PLU de Cannes, dans sa version en vigueur et dans la future version mise en compatibilité.

5.2 COMPATIBILITE AVEC LE SCOT

PRESENTATION DU SCOT

Le SCoT Ouest Alpes-Maritimes a été approuvé le 20 mai 2021.
Ce SCoT précise les conditions d'aménagement sur les communautés d'agglomération Cannes Pays de Lérins et Pays de Grasse.

Le projet des phases 1 & 2 n'était pas encore complètement circonscrit lors de l'élaboration du SCOT.

Le terme LNPCA, générique, est employé normalement dans le SCOT. Les orientations du SCOT sont compatibles et s'appliquent pour le projet des phases 1 &2.

ORIENTATION DU SCOT EN MATIERE FERROVIAIRE

Le projet des phases 1 & 2 est clairement identifié dans le SCOT OAM, en particulier le projet de Cannes- Marchandises autour duquel s'articule une politique de densification et de renforcement urbain et économique.
L'orientation n°4 du DOO du SCoT arrêté précise en particulier les modalités attendues en termes de mobilité durable sur le territoire.

Extraits du SCOT OAM

ORIENTATION 4A1 AMENAGER LE TERRITOIRE AUTOUR DE LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

Plus largement, la nouvelle grande gare voyageurs de Cannes Grand Ouest va contribuer au renouveau urbain des quartiers des Tourrades et de la Roubine en devenant un lieu majeur d'implantations des nouvelles économies urbaines (créatives, tertiaires, tech-numériques…) et d'habitat ;
En conséquence, les documents d'urbanisme :

- intègrent les réservations nécessaires à la réalisation des infrastructures liées à la nouvelle gare, et les outils d'aménagement spécifiques
- programment les espaces nécessaires à l'intermodalité autour du périmètre de la future gare pour à la fois jouer le rôle de Hub au sein de l'Agglomération Cannes Pays de Lérins mais également devenir un des grands pôles d'échanges régionaux couvrant l'Ouest de la Côte d'Azur
- s'interfacent avec le projet de gare nouvelle programmée sur l'Ouest de Sophia-Antipolis

ORIENTATION 4B1 LES MOBILITES STRUCTURANTES DU SCOT'OUEST

En orange - création de la liaison structurante

	Liaison structurante		
	Axe TC1	Axe MA1	Axe RR1
Haut Pays			RD 6185
Moyen Pays	Train Grasse-Cannes	Plascassier - Mouans Sartoux - Valbonne	Pénétrante Cannes Grasse
	TCSP Grasse Centre - GRASSE SNCF	Pégomas - La Roquette - BVS	RD 2562 Le Tignet Magagnosc
	BHNS Grasse SNCF - Mouans Sartoux Centre	Grasse - Plaine du Plan Grand Vallat	Liaison Intercommunale Siagne prolongée jusqu'à la limite Ouest du Tignet
	TC Grasse-Cannes en bus (L600 AoTM Région)	Canal de Siagne	Grasse Saint Antoine - Saint Jacques
	TC Le Tignet - Grasse Centre	axe le long RD 98 Haut Sartoux - Font de l'Orme	RD 6185
		Balcons d'Azur Le Tignet Magagnosc	Nouvelle sortie Pénétrante la Paoute
Bande Littorale	Train Cannes Marchandises LNPCA - la Bocca - Cannes Centre	Cannes Croisette - la Napoule	Nouvelles sorties 43 - A8
	Train Cannes - la Napoule - Théoule	Euro Vélo Route 8 - BVS - Siagne	Réaménagement sorties A8 42
	BHNS Cannes - le Cannet Centre ville	Mougins Le Haut - Valmasque	RD 6007 Barbossi - Bocca - Cannes
	BHNS Cannes - Le Cannet Rocheville - Mougins centre - Mouans centre		A8
	BHNS Cannes - la Bocca - Tourades - Mandelieu CV - Minelle		RD35
	TC sur A8 - couloir reservé HPM HPS		

ORIENTATION 4 LA VALLEE RENOUVELEE

Le périmètre fonctionnel défini par le Préfet des Alpes-Maritimes dans le cadre de son Porter à Connaissance est un vaste périmètre de projets au sein duquel sont programmées des actions publiques structurantes à l'échelle des 20 prochaines années, l'horizon du SCoT. Parmi celles-ci, on notera :

1/ La restructuration du Parc d'Activités de la Basse Siagne dont l'examen des occupations et utilisations du sol (recensement des entreprises, degré de mutabilité..) a démontré la faible occupation des sols. Avec la finalisation de la Liaison Intercommunale de la Siagne (RD 1009), le SCoT Ouest AM perçoit clairement l'intérêt d'une restructuration d'ensemble de ce parc d'activités situé au contact de l'A8, présentant de grands ténements faiblement valorisés, ou optimisables.

2/ La montée en puissance du projet Cannes Grand Ouest dont les ferments économiques et modaux sont mis en place progressivement (Bastide Rouge, Ansaldo Breda, BHNS..). La concrétisation de la future gare LNPCA sur le site de Cannes Marchandises va faire changer d'échelle l'ensemble de cette frange Ouest Cannoise.

3/ Le pôle d'excellence du nautisme de la Roubine à Mandelieu-la-Napoule

4/ La transformation du centre-ville de Mandelieu (les Termes) et les opérations d'aménagement envisagées dans le secteur des Gaveliers –

5/ Le projet de Technopôle Agritech sur le quartier de l'Abadie à Cannes plus en amont dans la vallée.

6/ Le maintien en zone naturelle de la carrière de Pégomas.

7/ La mise en place de la Ferme créative sur le territoire de Cannes

CANNES GRAND OUEST – le renouvellement à grande échelle

- Superficie totale : plus de 100 ha
- Les projets

- *La nouvelle gare LNPCA sur le site de Cannes Marchandises permettant une nouvelle couture entre la Bocca et son littoral et l'ouverture du quartier sur Boccacabana.*
- *Boccacabana. 5,2 kilomètres de promenade sur le littoral boccassien, auxquels s'ajouteront de nombreux espaces verts, des aires de repos, de jeu ou de sport. Le projet souhaite favoriser une circulation douce, un stationnement et une desserte adaptée pour plus d'accessibilité et de sécurité.*
- *Le Technopôle Bastide Rouge: le projet compte un campus universitaire autour de 3 pôles de formation (900 à 1000 étudiants), une cité des entreprises, une cafétéria et une résidente étudiante (145 logements) et 800 places de parking (1000 à terme). Le but est d'impulser une attractivité nouvelle de la ville en direction des familles, de la jeunesse et des nouveaux entrepreneurs.*
- *Le nouveau multiplexe de Cannes « Cineum ».*
- *Le projet Ansaldo Breda pour la reconversion économique de cet ancien site industriel vers la création numérique – projet inscrit au sein d'un axe majeur de renouvellement qu'est le boulevard Francis Tonner.*

Le périmètre de projet des Tourrades – espace à enjeu majeur pour l'affirmation de l'Ouest des Alpes Maritimes pour l'attractivité économique, le logement, les fonctions tertiaires à forte valeur ajoutée

INCIDENCES SUR LA MISE EN ŒUVRE DES PROJETS

Le SCOT Ouest Alpes-Maritimes permet dans sa version approuvée la mise en œuvre du projet des phases 1 & 2 à l'échelle intercommunale.
Aucune disposition ne permet sa remise en cause à l'échelle du PLU de Cannes, dans sa version en vigueur et dans la future version mise en compatibilité.