

# CANNES

# PLU

Plan  
Local  
d'Urbanisme



## 1. RAPPORT DE PRESENTATION

Livret C – Diagnostic Territorial



*« Un urbanisme maîtrisé et de qualité, pour une ville agréable à vivre, belle et attractive. »*

## SOMMAIRE

A I	UNE ACCESSIBILITE COMPLEXE ET DES MOBILITES A DIVERSIFIER .....	4	C I	LE FONCIER ET SES POTENTIALITES.....	24
A.1 I	Accessibilité aérienne : l'aérodrome Cannes-Mandelieu, deuxième aéroport d'affaires en France .....	4	C.1 I	Evolution historique de la tache urbaine.....	24
A.2 I	Accessibilité maritime : tourisme et loisirs.....	5	C.2 I	Occupations des sols.....	28
A.3 I	Accessibilité ferroviaire .....	6	C.3 I	Le PLU en vigueur .....	30
A.4 I	Accessibilité viaire .....	8	C.4 I	Une faible consommation foncière observée durant la dernière décennie.....	32
A.5 I	Mobilités durables .....	13	C.5 I	Le foncier résiduel en vigueur dans le PLU .....	37
B I	DES EQUIPEMENTS A L'ECHELLE DE L'AGGLOMERATION ET AU DELA.....	17	C.6 I	Le potentiel de densification .....	39
B.1 I	Une offre diversifiée et de qualité .....	17	D I	DES ENJEUX DE DEVELOPPEMENT ET DE PROTECTION SECTORISES .....	49
B.2 I	Une offre d'Équipement multipolaire d'envergure internationale, nationale et intercommunale .....	20	D.1 I	Entités urbaines .....	49
B.3 I	Equipements numériques .....	22	D.2 I	Une ville jardin à protéger à différents niveaux .....	52
B.4 I	Besoins futurs.....	23	D.3 I	Une façade maritime à valoriser.....	60
			D.4 I	Des centres à repenser .....	68
			D.5 I	La vallée de la Siagne, un espace à aménager.....	76

## A I UNE ACCESSIBILITE COMPLEXE ET DES MOBILITES A DIVERSIFIER

Des réseaux multiples et complémentaires permettent la desserte du territoire cannois à différentes échelles : internationale, régionale et locale.

### A.1 I ACCESSIBILITE AERIEENNE : L'AERODROME CANNES-MANDELIEU, DEUXIEME AEROPORT D'AFFAIRES EN FRANCE

Participant au statut de pôle urbain de Cannes, l'aéroport de Cannes-Mandelieu est un atout majeur à l'ouest du département. Implanté dans les années 30 sur le site actuel, il se compose de 79 hectares localisés à Cannes et de 36 hectares sur Mandelieu. En 1937, il devient aéroport d'État. Il représente une plate-forme complémentaire et indispensable à l'aéroport de Nice Côte d'Azur dont la priorité est le trafic commercial régulier (situé à 25 km). Pour y parvenir, l'aéroport a su développer, au cours des trente dernières années, les équipements nécessaires pour répondre aux besoins spécifiques de la clientèle de l'aviation d'affaires (terminal tous services, allongement de la piste, balisage de nuit ...). Il est aujourd'hui le deuxième aéroport de France en termes de vols professionnels/ privés après l'aéroport du Bourget. Quatre compagnies d'hélicoptères sont installées ainsi que quatre compagnies d'aviation.

Son trafic représentait 8 610 passagers pour l'année 2018. Sa situation géographique, à proximité de l'A8, lui permet un rayonnement à l'échelle départementale. Néanmoins, la présence de l'aéroport implique des limitations de constructibilité : la proximité de la plate-forme de Cannes, impose, pour la sécurité aérienne, de soumettre les projets comportant des panneaux solaires ou photovoltaïques à l'avis préalable des services de l'aviation civile. Le plan des servitudes aéronautiques impose également des contraintes aux constructions et aux obstacles mobiles (tels que grues de chantier).



Vue sur l'aérodrome Cannes-Mandelieu // crédit : Google image



## A.2 | ACCESSIBILITE MARITIME : TOURISME ET LOISIRS

La commune dispose de cinq ports sur l'ensemble de son linéaire côtier : 4 ports en gestion communale (Port Canto, Port du Moure Rouge et Port Pointe-Croisette situés à l'extrémité est de la Croisette, Port abri de l'île Saint-Honorat) et le Vieux Port concédé à la CCI. Ils accueillent principalement de la plaisance. Le Vieux port avec 976 postes et le port Canto avec 553 postes sont très bien positionnés sur l'activité de yachting.

### LA NAVIGATION TOURISTIQUE

Une activité d'accueil de croisière est organisée sur le Vieux port. Ainsi, en 2015, cette activité représente 152 escales et accueille 350 400 passagers.

Des navettes maritimes assurent également les échanges entre le continent et les îles de Lérins, archipel indissociable de l'histoire cannoise. Les départs sont localisés sur le quai Laubeuf, et les fréquences les plus élevées ont lieu pendant la saison touristique. Leur fréquence régulière et la flotte exploitée (capacités de 100 à 200 passagers par navire) attestent de l'attractivité de ce moyen de déplacements, même si les trajets sont, actuellement, essentiellement liés aux loisirs et aux îles. Plusieurs compagnies assurent les liaisons, depuis Cannes et les villes environnantes. En 2015, 390 000 passagers ont été transportés sur ces îles. A noter que l'approvisionnement des îles Lérins représente également un transport maritime de marchandises annuel de 360 tonnes.

### LA NAVIGATION DE PLAISANCE

Sa situation géographique entre Saint-Tropez et Nice place Cannes en tant que ville d'étape et d'accueil pour les plaisanciers naviguant sur la côte. De plus, les événements autour du Palais des Festivals sont propices à la réception de bateaux d'exception, et de grande taille, notamment durant le Festival de la Plaisance (septembre) et le Festival International du Film de Cannes (mai).



Vue sur le vieux port de Cannes // crédit : Google image



Vue sur le port Canto de Cannes // crédit : Google image

### A.3 | ACCESSIBILITE FERROVIAIRE

Les deux gares situées dans l'aire urbaine cannoise sont placées stratégiquement, l'une dessert l'Ouest, l'autre le centre-ville. La gare de Cannes-centre a été rénovée afin de devenir un véritable pôle d'échanges. Au Nord-Ouest, des haltes ferroviaires complémentaires le long de la ligne Cannes-Grasse (Ranguin, Frayères, Bosquet), permettent également d'irriguer le territoire et de desservir les quartiers nord.

#### DEUX PRINCIPALES GARES

Le développement communal s'est structuré autour de la voie ferrée qui a largement contribué au rayonnement touristique de Cannes à partir du XIXème siècle. La section d'infrastructure ferroviaire littorale est d'ailleurs toujours très utilisée pour les déplacements domicile-travail et les déplacements touristiques. A titre d'exemple, les deux axes suivants sont de loin les plus fréquentés de la région PACA :

- 8 millions de voyageurs/an ont été comptabilisés entre Cannes et Nice soit 25 000 voyageurs/jour;
- 9,5 millions de voyageurs/an entre Nice et Vintimille soit 30 000 voyageurs/jour.

Les deux gares (la gare Cannes-centre et la gare de La Bocca) sont donc des pôles stratégiques d'échanges multimodaux (train, bus, parking relais, deux roues, modes doux...) pour les transports urbains, interurbains, régionaux et nationaux.

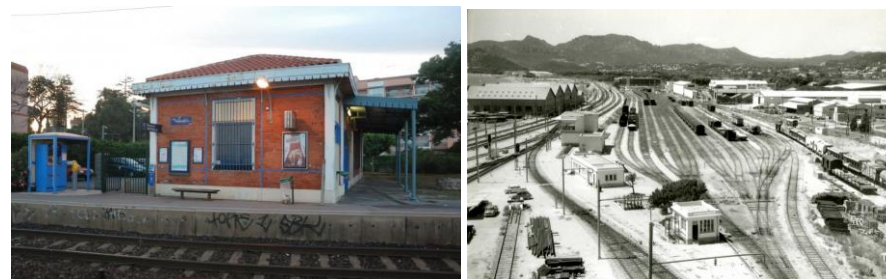
La gare de Cannes est l'une des six gares structurantes à l'échelle de la région P.A.C.A. (Gare Grande Ligne et Très Grande Vitesse) et se trouve sur l'axe ferroviaire Paris-Vintimille. Située en plein cœur de la ville, elle bénéficie d'une forte attractivité, notamment au regard du rayonnement mondial de la ville et de ses manifestations. Elle a fait l'objet d'un vaste projet de requalification afin d'optimiser ces flux et de lui donner une image de pôle d'accueil « mondial », à l'image de la ville. Elle accueille quatre millions de voyageurs par an. Située en plein cœur de ville, elle est par ailleurs connectée au réseau de transport en commun afin de desservir toute la commune de Cannes.



Gare de Cannes centre rénovée // crédit : Google image

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 le site dit « Cannes marchandises », en lieu et place de l'actuelle gare de la Bocca, excentrée à l'Est du quartier.



Gare de la Bocca et site de Cannes Marchandises // crédit : Google image

### UN DEVELOPPEMENT DE LA DESSERTE FERROVIAIRE LOCALE

Le réseau ferré communal est utilisé pour une desserte nationale mais également, depuis quelques années, pour une desserte locale. La réouverture de la ligne Cannes-Grasse a permis notamment de redonner une attractivité à la halte ferroviaire du « Bosquet », de rouvrir la gare de Ranguin, et de créer une nouvelle halte intermédiaire, à savoir la halte de la « Frayère ».

Devant le succès de fréquentation de ces haltes, il est envisagé d'améliorer cette ligne afin de permettre une fréquence de 2 à 4 TER/h. De plus, l'amélioration de la ligne Mandelieu-Vintimille, qui est programmée au Contrat de Plan 2015-2020, permettra de fiabiliser la ligne.

À terme, ces nombreuses haltes ferroviaires couplées à un réseau de transport en commun efficace devraient permettre de dissuader l'automobiliste de pénétrer dans l'hypercentre de Cannes, a fortiori avec le doublement de la ligne et l'augmentation des fréquences.



*Haltes du Bosquet et de Ranguin // crédit : Wikipédia*



## A.4 | ACCESSIBILITE VIAIRE

### LES LIEUX ET ESPACES DEDIES A LA MOBILITE

#### > Un réseau routier hiérarchisé

Un ensemble de voiries de différentes natures compose le réseau routier cannois et dessert l'ensemble de la commune. Trois entrées de villes et trois entrées de centre-ville s'articulent sur ce réseau.

Quelques grands axes routiers forment le réseau principal

L'autoroute A8 qui traverse la commune au nord de La Bocca permet un accès direct à celle-ci et la connecte facilement aux grandes infrastructures régionales et nationales.

La desserte principale intra communale s'effectue toutefois via l'axe formé par la succession des avenues Antoine de Saint-Exupéry (Tourradas), Francis Tonner, Dr Raymond Picaud et de la couverture de la voie ferrée, et assure une desserte d'Ouest en Est de la commune. Cet axe permet un raccordement direct au réseau secondaire et tertiaire desservant le nord de la commune, les espaces collinaires de la Croix des Gardes, de la Californie ainsi que la frange littorale. Cet axe est l'un des plus fréquentés. Un comptage temporaire sur l'avenue Saint-Exupéry datant du 21 septembre 2015 a recensé 30 300 véhicules sur cet axe.

Le boulevard Périer assure une liaison Est-Ouest et dessert le quartier Périer au Nord de la commune.

Le boulevard Carnot ainsi que la Liaison Intercommunale de la Siagne (L.I.S.) assurent quant à eux une desserte Nord-Sud de la commune. La L.I.S. permet de relier la Roquette-sur-Siagne depuis l'A8, tandis que le boulevard Carnot dessert plus spécifiquement le centre-ville de Cannes.

A noter également qu'en juin 2014, le Conseil Départemental des Alpes-Maritimes a prolongé la Liaison Intercommunale de la Siagne jusqu'à Pégomas afin de faciliter, fluidifier et sécuriser la circulation.



A8 et échangeur 41 Cannes-Mandelieu // crédit : Géoportail



Boulevard Carnot // crédit : Citadia



#### Le réseau secondaire

Le réseau secondaire complète le réseau principal. Il se compose d'un ensemble de routes départementales et de boulevards permettant une desserte de la commune : Avenue Michel Jourdan, Boulevard du Rivage, Boulevard du Midi, Boulevard du Riou, Boulevard du Périer, avenue de Grasse, boulevard de la République, avenue du Maréchal Juin, boulevard Alexandre III...

#### Le réseau tertiaire

Ce réseau est composé des voies de dessertes locales dans les quartiers, permettant notamment un accès aux zones d'habitations.

#### Les chemins et voies vertes

Des cheminements piétons et pistes cyclables sont présents sur la commune mais doivent être développés pour créer une véritable trame continue et encourager la marche à pied et le recours au vélo pour les déplacements quotidiens, en remplacement de la voiture.

#### Les échangeurs autoroutiers

Deux projets d'échangeurs autoroutiers sont prévus afin d'améliorer l'accessibilité aux abords de Cannes:

- l'échangeur de Cannes-La Bocca : nouvelle bretelle d'entrée vers Nice cofinancée par Escota, le Conseil Départemental des Alpes-Maritimes et la ville de Cannes ;
- l'échangeur de Mougins : élargissement de la bretelle de sortie et mise à 3 voies de l'ouvrage de franchissement de l'A8 cofinancé par Escota et le Conseil Départemental des Alpes-Maritimes.



Boulevard du Riou // crédit : Street view



Bocca Cabana sur le front de mer // crédit : Mairie de Cannes

> Des conditions de circulation difficiles qui s'accroissent durant la période estivale

Le relief contraint considérablement l'organisation de ce réseau et engendre des zones de rétrécissement, formant des « goulots d'étranglement » entre la partie Est et la partie Ouest de Cannes, difficilement évitables.

Ces rétrécissements induisent un manque de fluidité des déplacements à différentes échelles : intercommunales, communales et interquartiers. Ils sont aggravés par une circulation automobile de transit qui traverse Cannes d'Ouest en Est, le long de la mer.

Par effet de chaîne, cette congestion se répercute sur les axes secondaires et amplifie ce problème, notamment sur le boulevard Carnot, le boulevard du Riou et le boulevard de la République.

Durant la période touristique ce phénomène s'accroît, entraînant des problèmes de circulation et de stationnement, notamment à La Bocca, avec la présence de résidences hôtelières (1 000 logements qui se renouvellent chaque samedi).

Cette congestion engendre le développement du trafic des deux roues motorisées et une diminution de la vitesse des transports collectifs.

Ce problème de congestion affecte quatre principaux secteurs :

- le centre-ville ;
- l'entrée Ouest de la commune, due à la proximité avec l'A8, du secteur de l'aéroport, et les zones d'activités (Les Tourrades, Le Béal, La Roubine et Bastide Rouge) ;
- les avenues F. Tonner, Dr. Picaud et la couverture de la voie ferrée ;
- les plages.

> Une offre en stationnement diversifiée

L'offre de stationnement à Cannes est de 9 200 places, dont 7000 places en parkings souterrains et 2 200 places payantes sur voirie. A cela s'ajoutent 2 320 places pour les deux-roues.

Les parkings souterrains

Plus de 20 parkings sont présents à Cannes. Les parkings mis à disposition par la ville font l'objet d'une offre tarifaire attractive.

Le stationnement sur la voirie

Le stationnement sur voirie est composé de parkings de proximité dans les quartiers, de parkings gratuits et la première heure gratuite dans la plupart des parkings payants.

Trois zones tarifaires ont été définies avec l'objectif de permettre un partage optimal entre actifs, résidents et visiteurs.

Un stationnement facilité pour les actifs

La carte « Cannes Eco parc actif », mise en place par la municipalité, permet aux actifs travaillant à Cannes de stationner au tarif préférentiel de 1,50 euros par jour dans les zones jaunes en périphérie du centre-ville.

Le projet de stationnement intelligent

Un projet de stationnement intelligent avec la mise en place de capteurs détectant la présence de véhicules (intérêt pour le contrôle et pour informer en temps réel les conducteurs des places disponibles) est en cours de réflexion sur la commune. Il permettrait une meilleure rotation des véhicules et présenterait un intérêt pour les aires de livraison.

Une accessibilité aux personnes à mobilités réduites garanties

Tous les parkings de Cannes disposent de places pour les personnes à mobilités réduites et 200 places leurs sont également réservées pour le stationnement sur la voirie.

Des initiatives en faveur de l'environnement

La ville a mis en place un dispositif de disques verts accordant la gratuité de stationnement pendant 1h30 sur voirie aux véhicules « propres » (véhicules au gaz naturel, électriques, hybrides...).





## LES FLUX LIES AUX DEPLACEMENTS

### > L'omniprésence de la voiture

La prépondérance de la voiture individuelle est un phénomène important à Cannes.

En 2009, 45 % des déplacements se réalisent en voiture.

En 2012, 54,9 % des ménages ont au moins une voiture contre 51,1 % dans les Alpes-Maritimes et 46,8 % au niveau national.

De plus, en 2012, 56,6 % des Cannois utilisent la voiture pour se rendre au travail. A ce chiffre s'ajoute le nombre croissant de non-résidents ayant un emploi à Cannes et utilisant la voiture quotidiennement pour se rendre à leur travail.

Face au recours systématique à la voiture, l'augmentation du trafic automobile est continue. A terme, la saturation des voies a des conséquences négatives sur le tourisme, les activités économiques et l'environnement : pollution, bruit, stress, insécurité, temps de parcours... Les solutions qui consistent à adapter la ville à l'automobile ont leurs limites. Elles aboutissent en fin de compte à accentuer la notion de rupture urbaine et à diminuer l'attrait pour la ville.

Il apparaît donc nécessaire de réorienter progressivement les déplacements urbains, dont la croissance est inéluctable, vers d'autres modes :

- les transports collectifs motorisés, terrestres et maritimes ;
- les « modes doux » tels que la marche à pied, le vélo.

### > Une offre de transports en commun encore trop peu concurrentielle à la voiture malgré d'importantes réalisations

Le réseau de transport en commun Palm Bus, géré par la Communauté d'Agglomération des Pays de Lérins, dessert les communes de Cannes, Le Cannet, Mandelieu-La Napoule, Mougins et Théoule-sur-Mer.

Trente lignes régulières, dont une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (B.H.N.S.) partiellement réalisée, six lignes à la demande et quatre lignes de nuit desservent Cannes, permettant une couverture large du territoire communal.

Le réseau de bus propose également un accès facilité au centre-ville par l'intermédiaire de la navette City Palm. Elle dessert l'ensemble du centre-ville et propose un tarif avantageux : le service est de 0.60 euro la journée et gratuit sur présentation d'un justificatif de stationnement dans l'un des parkings du centre-ville. Ce service

attractif est une bonne alternative pour réduire la circulation automobile dans le centre-ville, tout comme la ligne de B.H.N.S. reliant Mandelieu au Cannet. Un handibus peut également être mis à disposition des personnes handicapées à leur demande.

Le réseau de transport Lignes d'Azur dessert la ville de Cannes avec les lignes interurbaines suivantes (soit environ 4M de voyages/an sur l'ensemble de ces lignes, la ligne 600 étant la plus importante en nombre de voyageurs/km):

- 200 Nice-Cannes (54 AR/j en semaine : fréquence 10-15min)
- 210 Nice Aéroport-Cannes (par autoroute, 1 bus toutes les demi-heures)
- 600 Cannes-Grasse (par Mouans Sartoux, 43 AR/j en semaine)
- 610 Cannes-Grasse (par Pégomas, 54 AR/j en semaine)
- 610 bis Cannes-La Roquette (4 AR/j en semaine)
- 630 Cannes - Valbonne/Sophia (20 AR/j en semaine).

Toutes ces lignes desservent le pôle intermodal de Cannes centre.

Elles sont gérées par la région PACA, autorité organisatrice des transports, à travers son réseau ZOU.

### > La desserte des zones d'activités

L'amélioration de la desserte des zones d'activités est aujourd'hui devenue un véritable enjeu. Cette thématique fait d'ailleurs l'objet d'un groupe de travail depuis juin 2014 entre la CCI, le CD06, l'AOT et les Clubs d'entreprises. Dans ce cadre, le réseau de transport PALM BUS a apporté des premières améliorations à la desserte de la ZAE de la Roubine en réponse aux demandes de Thalès Alenia Space, dans le but d'améliorer la connexion avec le BHNS d'une part, et avec le réseau ferré d'autre part.





## A.5 I MOBILITES DURABLES

Face à l'omniprésence de la voiture et aux problèmes de congestion, les mobilités durables doivent s'affirmer et initier la population à de nouvelles pratiques de déplacements.

### DES OPPORTUNITES D' ACTIONS : L'AGENDA 21 ET LE P.D.U

L'Agenda 21 a pour ambition d'encourager l'adoption de solutions alternatives aux déplacements en voiture, en favorisant les transports doux. Deux actions ont été formulées dans ce sens :

- le B.H.N.S. : aménagement d'une ligne de bus prioritaire et performante;
- OttoetCo : mise en œuvre d'un site de covoiturage spécifique à la région cannoise. D'ailleurs, le site de covoiturage equipage06 du Département fusionne en 2016 avec le site OttoetCo pour davantage de lisibilité et de partage de trajets sur le département.

Les objectifs évoqués dans le P.D.U. de 2006 sont à maintenir et à affirmer dans leur réalisation pour ceux qui n'ont pas encore été mis en œuvre.

- répartir le trafic (secteurs problématiques identifiés : les accès aux trois échangeurs, Mandelieu-centre, Cannes-La Bocca, Le Cannet-Mougins) ;
- optimiser le stationnement ;
- optimiser les modes doux ;
- créer des pôles multimodaux d'échanges ;
- développer les transports collectifs (B.H.N.S. ligne 1 en partie réalisée) ;
- préserver l'environnement.

### DE MULTIPLES ACTIONS ENGAGEES ET A POURSUIVRE

#### Développement du B.H.N.S.

La ligne du B.H.N.S. Mandelieu – le Cannet est en partie réalisée. La seconde ligne prévue en direction de Mougins permettra d'irriguer le secteur Nord. Ces lignes de B.H.N.S. restent cependant contraintes par le territoire dans lequel elles progressent, notamment par le relief et des voies sous dimensionnées. Il apparaît donc nécessaire de repenser certains axes en faveur de transports en commun innovants, performants et incitatifs.

#### Développement du transport en mer (cabotage)

L'important linéaire côtier de Cannes permet d'envisager des liaisons de cabotage afin d'alléger le trafic terrestre notamment en termes de voyageurs :

- en renfort des transports urbains de voyageurs entre La Bocca, Cannes centre et Pointe-Croisette ;
- pour les transports interurbains de voyageurs vers Nice et Saint-Raphaël ;

Tout cela est à envisager en facilitant le stationnement des voitures à la périphérie de l'hypercentre ou à proximité de pôles multimodaux (gare de La Bocca notamment).

#### Développement des modes doux : vélo et marche à pied

Actuellement, la commune compte 13 km de bandes cyclables. Les deux roues non motorisés doivent être encouragés par des mesures favorisant leur circulation sur les voies et espaces publics. L'objectif du P.D.U est de doubler les déplacements à vélo. De même, la marche à pied doit être facilitée par des aménagements sécurisés et qualitatifs pour assurer le confort des piétons.

#### Augmentation du stationnement relais

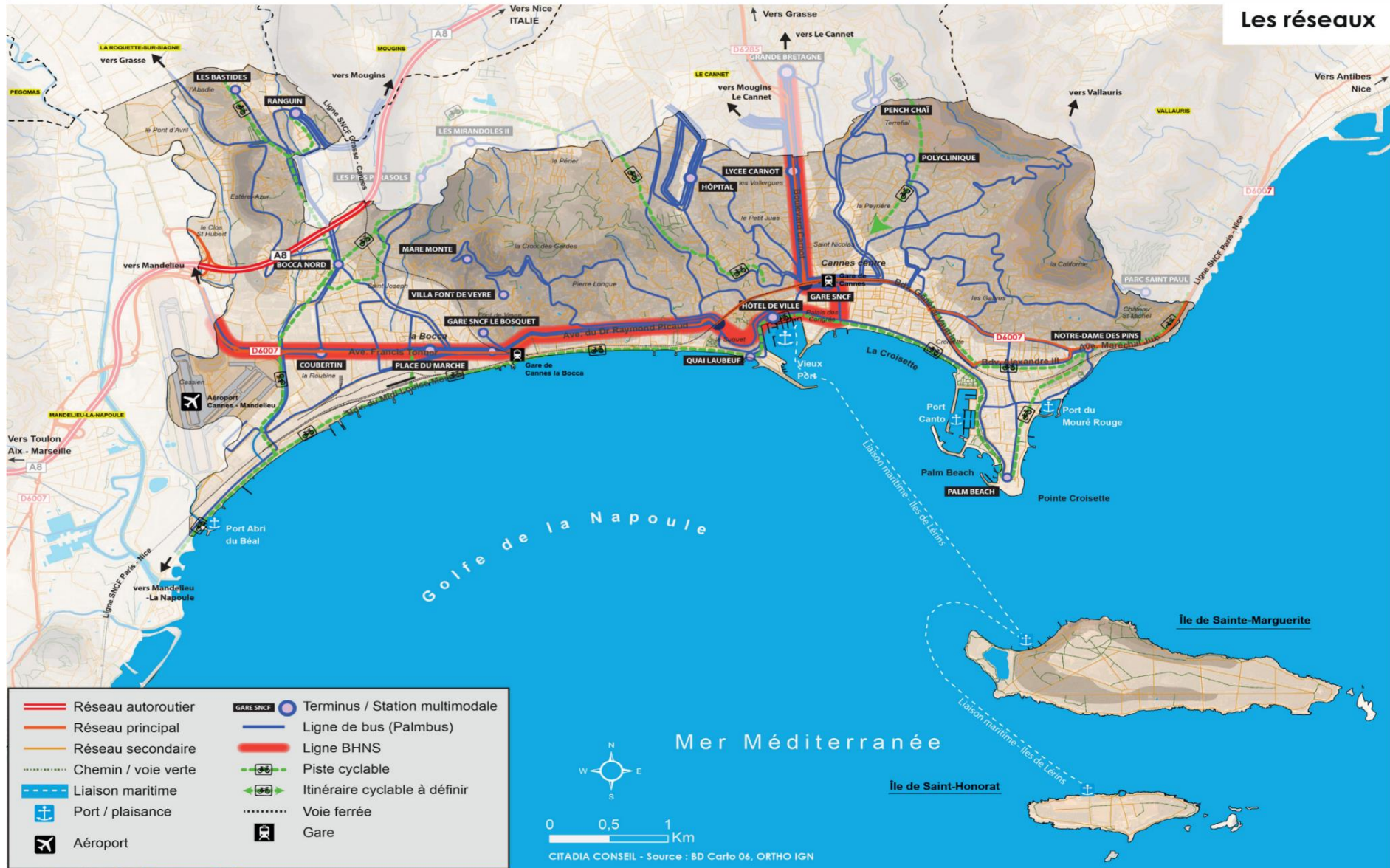
La capacité de stationnement est importante sur la ville, mais des parkings relais ainsi que des aires de stationnement doivent être couplés aux pôles intermodaux pour limiter l'accès de la voiture au centre-ville. Ainsi, la ligne de B.H.N.S. pourrait par exemple être complétée par des parcs-relais (Nord Carnot et Tourrades) ou des aires de covoiturage. C'est à ce titre que 1000 places seront disponibles au terme de la réalisation du site Bastide Rouge.

L'objectif est de maîtriser les flux de voitures et le stationnement dans le centre-ville, en maintenant le trafic sur les périphéries de l'hypercentre afin de privilégier les modes doux (vélo, marche à pied, navettes électriques, navettes maritimes...).

#### Les véhicules électriques

Un projet de déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques est porté par le Pôle Métropolitain Cap Azur (qui regroupe la C.A. des Pays de Lérins, la C.A. du Pays de Grasse et la C.A. Sophia-Antipolis) dans le cadre de leur plan climat.

Les réseaux



## Piste de réflexion

Afin de répondre aux problèmes de congestion, une amélioration du maillage viaire et des solutions de mobilités durables sont à mettre en œuvre en lien avec les politiques d'aménagement et d'urbanisation. En complément des mesures déjà engagées (B.H.N.S., site de covoiturage,...), des réflexions peuvent ainsi être menées sur le développement de mesures innovantes.

### ➤ LES TRANSPORTS EN COMMUN TERRESTRES

- > Multiplication du stationnement et des voies réservées au covoiturage ;
- > Amélioration des conditions de service pour les taxis ;
- > Développement des services de déplacement à la demande.

### ➤ PDE/PDIE

- > Une prise en compte des demandes d'amélioration de la desserte issues des démarches de PDE/PDIE par les Autorités Organisatrices de la Mobilité. La C.C.I. N.C.A. apporte d'ailleurs son appui à ces démarches ;
- > Mise en œuvre de Plans des Déplacements des Entreprises : sensibilisation et organisation avec les entreprises et les services publics, afin de favoriser l'utilisation des modes alternatifs à la voiture pour les salariés ;
- > Mise en œuvre par le Département, en lien avec la C.C.I., d'un groupe de travail depuis 2014 sur le suivi des P.D.I.E., en particulier sur l'ouest du département, auquel participent la C.A.P.L. et les groupements d'entreprises de Cannes, dont Thalès Alenia Space.

#### UN EXEMPLE INSPIRANT :

#### le Plan de Déplacement d'Entreprise de THALES ALENIA SPACE

- une entreprise de 2 700 salariés (dont sous-traitants, etc.) ;
- une Charte réalisée avec la CARSAT et signée par les adhérents au PDE ;
- Les modes de transport mis en avant dans le cadre du PDE :
  - Vélo : subvention sur l'entretien et la réparation (50% du coût d'entretien, mise en place de parkings sécurisés, la mise en place de douches et vestiaires dédiés aux cyclistes) ;
  - Covoiturage : participation aux frais d'entretien à hauteur de 50%,
  - Transports en commun : 3 lignes pour desservir le site (ligne 14, ligne 16 à fréquence faible, ligne 22 à fréquence faible), prise en charge à 50% des abonnements ;
  - Train : prise en charge à 50% des abonnements.

#### Premiers résultats

- Une évolution du report modal en hausse constante (5% en 2006 et 22% en 2013) ;
- Un report modal vélo qui a explosé (2% en 2006 à 12% en 2013)
- Un report modal co-voiturage qui a bien augmenté (1,4% en 2006 à 5,5% en 2013) ;
- Une hausse du report modal des transports en commun (2% en 2006 à 4,4% en 2013) avec une légère diminution entre 2012 et 2013.

## ➤ L'AUTOMOBILE

- > Adaptation de l'offre de stationnement, jugée suffisante, mais sous-utilisée (taux d'occupation de 56% en ville et 67% sur les autres secteurs) ;
- > Développement d'une offre de stationnement résidentiel la nuit dans les parkings publics, avec des conditions tarifaires préférentielles ;
- > Encourager la réduction de la présence de l'automobile dans le centre-ville, en augmentant la capacité des parkings publics en périphérie et en répondant avec des offres intermédiaires, bus électriques, vélos libre-service...

## ➤ LES LIAISONS MARITIMES

- > Développement des transports par la mer (cabotage) : l'important linéaire côtier permet d'envisager des liaisons de cabotage afin d'alléger le trafic terrestre (voyageurs/ marchandises).

## ➤ LES ESPACES PUBLICS ET MODES DOUX

- > Augmentation des espaces dédiés aux piétons *a contrario* des espaces dédiés à la voiture ;
- > Amélioration des connexions entre ces espaces piétons par des voies pour les modes doux sur l'intégralité du territoire communal.

## Enjeux

- Connecter les secteurs à enjeux aux modes doux
- Développer les modes doux (vélo/cabotage/marche/transport en commun)
- Développer le T.C.S.P.
- Apaiser les axes de circulation
- Proposer des modes de déplacements alternatifs à la voiture (association de co-voiturage)
- Développer des pôles d'échanges permettant de limiter l'accès à la voiture dans le centre urbain
- Foisonner et adapter l'offre de stationnement
- Créer des parcs relais (inciter la population à prendre les transports en commun) et des formules intégrées parking/transport en commun



## B I DES EQUIPEMENTS A L'ECHELLE DE L'AGGLOMERATION ET AU DELA

Cannes est qualifiée par l'INSEE comme une commune au niveau d'équipement maximal. La ville totalise sur son territoire 1 202 équipements de tout type, soit 16 équipements pour 1 000 habitants. Le niveau d'équipements est donc fort, comparativement aux territoires voisins : 13 pour 1 000 habitants à Antibes et Grasse et 15 pour 1 000 habitants à Menton et Nice.

### B.1 I UNE OFFRE DIVERSIFIEE ET DE QUALITE

La culture, le sport et l'éducation sont des éléments incontournables de la qualité de cadre de vie, de préservation du lien social, d'épanouissement personnel et d'attractivité pour une ville. Les équipements publics sont le support des politiques et des actions mises en place dans ces différents domaines par la commune. Cannes est à ce niveau une commune qui répond aux aspirations de ses habitants.

#### DES EQUIPEMENTS SPORTIFS LARGEMENT DIMENSIONNES

Cannes recense 140 associations sportives et 20 000 licenciés environ. La présence d'un grand nombre d'équipements largement dimensionnés incite à une pratique importante du sport. En tête de ces équipements le nouveau « Palais des Victoires » à La Bocca, complexe à l'architecture contemporaine. Située tout à l'ouest, aux portes de la Siagne, la « plaine sportive » accueille également de nombreux équipements à portée intercommunale (stade, terrains de sports, piscine...) autour du stade Pierre de Coubertin. Les équipements sportifs bénéficient encore d'un potentiel de développement. La multiplication des sports d'extérieur (running en tête), incite à repenser la ville, notamment les espaces littoraux, comme des espaces sportifs de plein air à part entière.

#### DES EQUIPEMENTS CULTURELS ET DE LOISIR POUR UNE VIE ASSOCIATIVE INTENSE

La présence d'une population importante de retraités ayant du temps libre favorise le développement d'activités et d'associations culturelles et de loisirs. Une centaine d'associations de ce type culturelles et de loisirs est de fait recensée.



Équipements sportifs à la Bocca // crédit : Google Map



Palais des Victoires à la Bocca // crédit : AS Cannes Volley-Ball

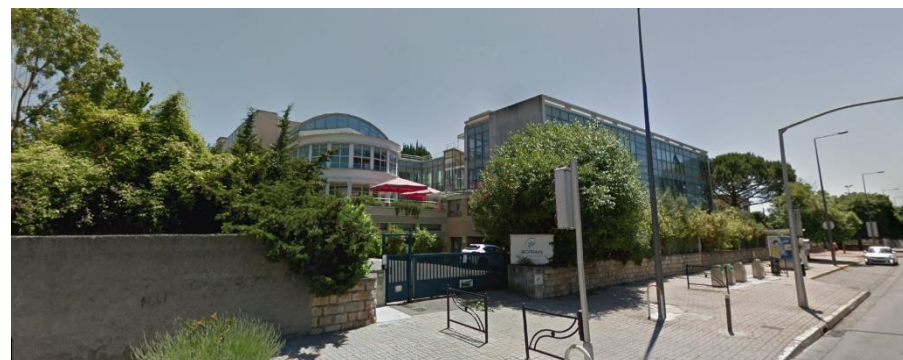
### DES EQUIPEMENTS SCOLAIRES NON-SURCHARGES

Les équipements scolaires sont relativement bien répartis en fonction des différents quartiers, bien que les moins peuplés, notamment sur les collines, disposent d'une offre moins étoffée. Depuis les années 80, les effectifs scolaires sont relativement stables. Les pics d'augmentation des effectifs de ces dernières années correspondent à la livraison de logements pour actifs et de logements sociaux. Ils sont notamment localisés sur les secteurs de la Bocca Nord et du centre de Cannes. Les écoles maternelles et élémentaires existantes sont suffisantes. Certaines écoles, du fait de leur ancienneté, ont également été restructurées.

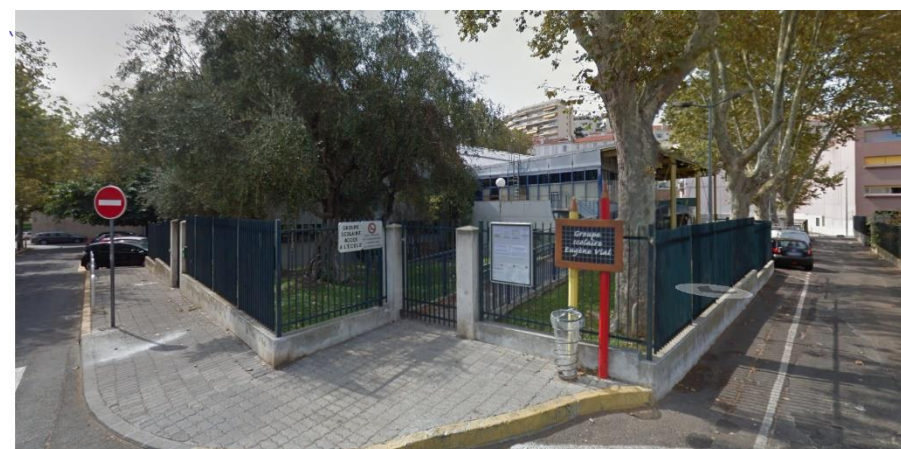
### DES EQUIPEMENTS SANITAIRES ET SOCIAUX SUFFISANTS

La réhabilitation récente de l'Hôpital Simone Veil a permis la modernisation et l'amélioration du niveau des équipements sanitaires et sociaux existants. L'offre sanitaire de la commune, publique comme privée, permet de répondre aux besoins actuels, de faire face au vieillissement progressif de la population et de s'intégrer dans la dynamique de silver-économie en cours de développement. Ainsi, sont répertoriés sur la commune 2 Etablissements d'Hébergement pour Personnes Agées, 1 Etablissement de Soins Pluridisciplinaires, 1 centre de santé, 1 structure dispensatrice à domicile d'oxygène à usage médical, 1 centre de Protection Maternelle et Infantile, 1 Etablissement Consultation Protection Infantile, 2 structures d'hébergement pour adultes handicapés et une Maison d'Enfants à Caractère Social.

Année scolaire	École Maternelle			École élémentaire		
	Effectif total	Nombre de classes	Moyenne par classe	Effectif Total	Nombre de classes	Moyenne par classe
1999-2000	2056	79	26.03	3523	147	23.97
2000-2001	2146	81	26.49	3530	147	24.01
2001-2002	2132	83	25.69	3491	147	23.75
2002-2003	2179	83	26.25	3403	147	23.15
2015-2016	2039	81	24.80	3235	137	25.11



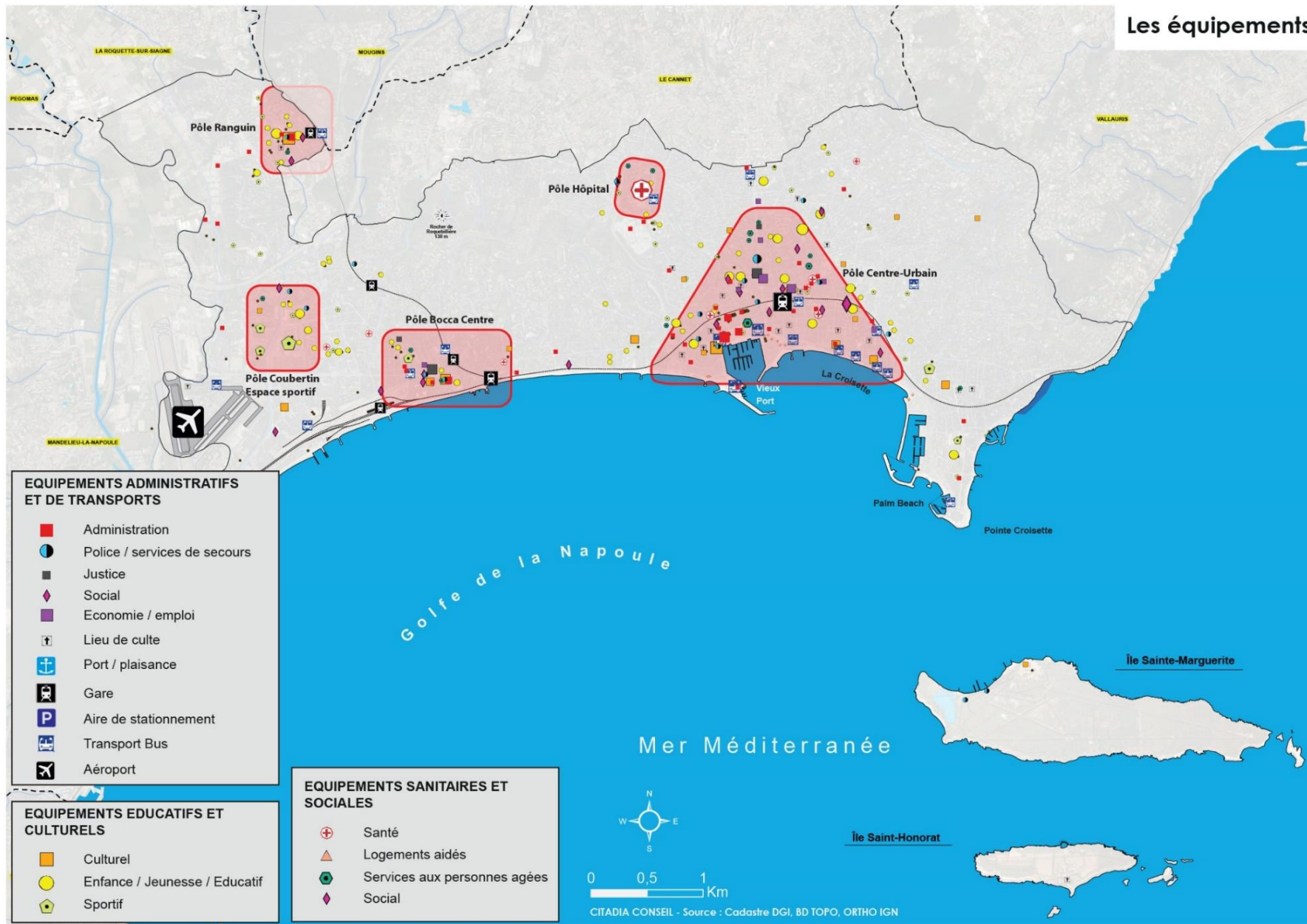
Maison de retraite Korian Bleu d'Azur // crédit : Google street



Groupe scolaire Eugène Vial // crédit : Google street



## Les équipements



## B.2 I UNE OFFRE D'ÉQUIPEMENT MULTIPOLAIRE D'ENVERGURE INTERNATIONALE, NATIONALE ET INTERCOMMUNALE

Les équipements de la commune, à vocation communale, intercommunale voire nationale et internationale pour certains d'entre eux, sont répartis inégalement dans la commune et se concentrent dans les secteurs dynamiques sous formes de polarités distinctes.

### LE CENTRE URBAIN – LA CROISSETTE, CŒUR D'AGGLOMERATION RAYONNANT

Le centre urbain concentre toutes les aménités nécessaires à une ville comme Cannes. L'offre en services administratifs, commerces, loisirs, santé, social, équipements scolaires est bien, voire surreprésentée, desservant l'ensemble de la commune et les communes voisines et témoignant d'une ville atypique.

Ainsi, sur les 180 équipements structurants recensés dans la commune dans divers domaines tels que les sports, l'éducation, l'administration ou la santé, le centre urbain en recense 105, soit près de 60 %, avec une offre importante en équipements sportifs, d'éducation et d'administration, du fait de son rôle central dans l'agglomération.

De manière non exhaustive, sont présents :

- 5 gymnases et 1 stade ;
- 3 tribunaux ou apparentés ;
- 7 crèches et 23 établissements scolaires (dont 7 lycées) ;
- 3 structures universitaires ;
- 7 marchés ;
- 15 services au public et administratifs ;
- 1 hôpital.

Les équipements historiques (et touristiques) qui se sont déployés sur la commune de Cannes dès le XIX<sup>ème</sup> siècle (hôtels sur la Croisette, casinos, villas avec jardin d'agrément...) ont permis de conférer à la commune son attractivité nationale et internationale. Le Palais des Congrès et des Festivals, qui accueille chaque année une cinquantaine de congrès, et en particulier le Festival Interna-

tional du Film, participe pleinement à ce rayonnement. Ces équipements demeurent néanmoins très concentrés à proximité de la Croisette qui est le principal bénéficiaire de cette aura.

### LA BOCCA-POLE COUBERTIN, UN QUARTIER DE VIE AUX EQUIPEMENTS STRUCTURANTS

Seconde polarité de Cannes, La Bocca fait office de ville dans la ville en matière d'offre en équipements, en proposant près du quart des équipements de la commune. L'offre sur le secteur est particulièrement riche en équipements de sports et loisirs, ainsi que d'éducation, en adéquation avec le profil du quartier, jeune et familial, ce qui atteste d'un développement cohérent.

Le quartier, bien pourvu en équipements quotidiens de proximité, dispose également d'importantes structures à rayonnement intercommunal comme la plaine des sports autour du stade Pierre de Coubertin, le Palais des Victoires et le centre aquatique Grand Bleu.

Le quartier accueille, entre autres, les équipements suivants :

- 2 stades, 2 gymnases et 2 piscines ;
- 3 crèches et 12 établissements scolaires (dont 1 lycée) ;
- 2 structures universitaires ;
- 1 marché ;
- 5 services au public et administratifs ;
- 1 clinique.

Le quartier dispose également du Boulodrome de Troncy, à vocation internationale, qui a accueilli les internationaux de Pétanque. Il disposera à terme d'un pôle universitaire structuré autour de Bastide Rouge et de son multiplexe.

### RANGUIN, LA POLARITE FRONTALIERE

Quartier récent de Cannes, Ranguin, du fait d'une offre en équipements en plein développement (médiathèque, espace Ranguin, jardins partagés...), est l'une des deux centralités d'appui de la commune. Le secteur regroupe environ 10 % de l'offre communale en équipements, concentrée principalement sur les sports et loisirs et l'éducation. Sa position géographique lui permet en outre de fonctionner en complémentarité avec les communes voisines du Cannet et de Mougins.

Ranguin regroupe les équipements suivants : 1 stade et 2 gymnases, 1 crèche, 7 établissements scolaires (dont 1 collège) et 3 services au public et administratifs.



**LES BROUSSAILLES, POLARITE SPECIALISEE**

Situé au nord de la commune, à côté du Riou, du Petit Juas et de Rocheville, l'hôpital Simone Veil, principal hôpital cannois, constitue à lui seul une polarité communale et intercommunale. Il se compose de 61 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher et comporte près de 900 lits. Son importance est renforcée par la présence de plusieurs maisons de retraites et équipements de soin (centre médico-psychologique, centre de soins, centre de gérontologie...), et écoles dans sa proximité immédiate.

	Répartition des équipements cannois			
	Centre urbain/ La Croisette	La Bocca	Ranguin	La Croix des Gardes-Les Broussailles Pôle hôpital
Sports	20	9	6	0
Social	12	5	2	1
Santé	11	1	0	1
Justice	3	4	0	0
Enfance	11	4	1	1
Éducation	26	14	7	3
Administration	22	6	3	1
TOTAL	105	43	19	7



*Hôpital des Broussailles*



*Centre aquatique Grand Bleu à la Bocca*

### B.3 | EQUIPEMENTS NUMERIQUES

Les Technologies de l'Information et de la Communication (T.I.C.) constituent aujourd'hui un enjeu de développement en termes d'attractivité résidentielle et économique du territoire ainsi que de compétitivité des entreprises. Le département des Alpes-Maritimes s'est doté d'un Schéma Directeur Départemental d'Aménagement Numérique (S.D.D.A.N. 06), afin de mettre en place une stratégie de déploiement des différents réseaux sur l'ensemble du territoire.

À l'échelle départementale, la desserte est déjà de bonne qualité concernant les différents réseaux : 99,8% de la population du département est desservie par le réseau de téléphonie mobile. En ce qui concerne le réseau de haut débit, ce sont respectivement 99,4% de la population, 98,6% des administrations et 98,8% des entreprises qui y sont éligibles (données de l'Observatoire des Territoires).

Au sein du S.D.D.A.N. 06, la ville de Cannes est identifiée comme une Zone Très Dense (Z.D.T.), particulièrement attractive pour les opérateurs privés. La fibre (FttH) y est déployée depuis 2010, d'où une couverture déjà efficace.

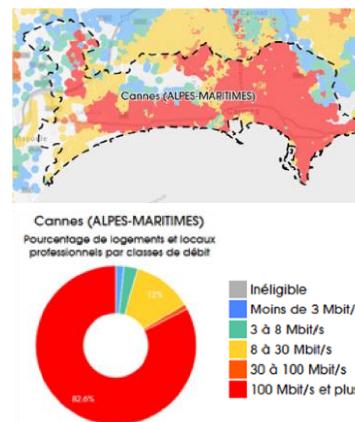
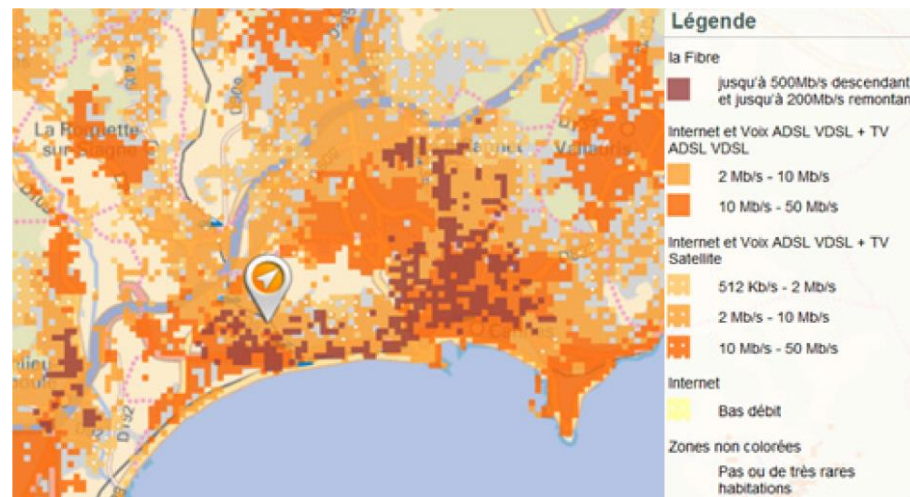
#### UNE TRES BONNE DESSERTE ACTUELLE

La carte des classes de débit permet de mettre en évidence la très bonne qualité de la desserte à l'échelle communale. Dès lors, 82,6% des logements et locaux professionnels ont accès à un débit compris entre 30 et 100 Mbit/s et 94% ont un débit supérieur à 8 Mbits/s (données de l'Observatoire France Très Haut Débit). Ce taux très élevé est lié à la densité de la ville qui constitue un intérêt pour les opérateurs privés ; ainsi, 3 opérateurs au moins sont présents sur l'ensemble de la commune.

De la même façon, la carte de desserte A.D.S.L. illustre un bon niveau de desserte avec un flux généralement compris entre 10 Mb/s et 50 Mb/s, et la présence de plusieurs technologies différentes. En effet, la commune bénéficie également de la fibre dans les zones les plus urbanisées.

En termes de réseau mobile, Cannes bénéficie de bonnes couvertures 2G et 3G d'intensités moyennes constatées comprises entre 10 et 17 pour les deux, selon les opérateurs desservant la commune. De plus, la 4G est présente sur le territoire, bien que d'intensité variable selon les opérateurs (observée entre 4 et 13).

Une telle couverture est un atout pour le développement et l'attractivité économique et résidentielle de la commune et doit être maintenue.



## B.4 | BESOINS FUTURS

Des besoins particuliers identifiés dans certains quartiers.

### LE QUARTIER DE LA BOCCA

Le quartier de La Bocca est densément pourvu en équipements. Une médiathèque de 700m<sup>2</sup> et une Maison de la Jeunesse et de la Culture ont été construites dans le quartier de Ranguin.

Sur le long terme, La Bocca est un quartier qui devrait poursuivre sa mutation et qui dispose de nombreux atouts pour attirer les populations actives avec de jeunes enfants (habitat accessible, proximité de la mer, accès aux réseaux). Pour cela, la prise en compte des besoins futurs doit être anticipée au regard des évolutions urbaines programmées dans le quartier, afin de répondre en amont aux besoins des futurs arrivants.

### LE SECTEUR PRADO-RÉPUBLIQUE

Sur le secteur Prado-République, certains équipements de proximité (lieux d'accueil et de rencontre avec les publics, salles associatives) nécessaires à l'animation et la structuration du quartier, pourraient également venir compléter le maillage des équipements existants : M.J.C., centre social, espace de loisirs...

## Piste de réflexion

Cannes est aujourd'hui une ville très bien équipée, dont le principal enjeu est d'anticiper les besoins futurs afin de répartir au mieux les équipements.

### ▣ LES ÉQUIPEMENTS DE PROXIMITÉ

- > Étudier les besoins du quartier lorsqu'une opportunité foncière est disponible afin d'y intégrer des équipements de proximité et pas seulement du logement.
- > Affirmer le rayonnement à l'échelle régionale et intercommunale des équipements Cannois.

### ▣ LES ÉQUIPEMENTS CULTURELS

- > Assurer le rayonnement culturel de Cannes en lien avec les événements annuels,
- > La ville de l'image,
- > La ville des grands événements,
- > Cannes ville de culture.

### ▣ LES ÉQUIPEMENTS EN GÉNÉRAL

- > Maintenir le niveau d'équipements actuel à l'échelle de la commune.

## Enjeux

- Implanter stratégiquement les équipements nécessaires en fonction des projets et des besoins
- Maintenir le niveau d'équipements
- Compléter le maillage dans certains quartiers



## C I LE FONCIER ET SES POTENTIALITES

### C.1 I EVOLUTION HISTORIQUE DE LA TACHE URBAINE

Source : Histoire de Cannes - Wikipédia / Étude sur l'extension de Cannes depuis 1945, D.E.S. soutenu en 1965 à la Faculté des Lettres d'AIX / Mlle DUPONT

#### UNE OCCUPATION ANCIENNE

Le développement de Cannes est relativement récent. Il ne débute véritablement qu'au XIXe siècle, avec l'installation de l'aristocratie anglaise et européenne qui édifie de magnifiques demeures secondaires pour l'hiver. L'occupation humaine du territoire n'en demeure pas moins ancienne.

De l'antiquité au moyen-âge, l'occupation du territoire est multipolaire. Sur le continent, le Piton du Suquet et la butte Saint-Cassien, excellents promontoires pour surveiller les environs et sites défensifs naturels, sont habités, alors que les îles Lérins constituent un archipel attractif et convoité au carrefour des routes maritimes.

#### DU VILLAGE A LA VILLE DE VILLEGIATURE

Son attractivité en tant que territoire de villégiature va néanmoins marquer son passage du statut de village au statut de ville. En moins d'un demi-siècle, le village se transforme profondément.

Entre 1838 et 1841, le port, avec la construction de la jetée du quai Saint-Pierre, est réalisé. Le chemin du littoral, baptisé « Chemin de la Petite Croix », est aménagé. Il deviendra ensuite la célèbre Croisette en 1863. Durant cette même année, la ligne de chemin de fer du Paris-Lyon-Méditerranée atteint Cagnes-sur-Mer et permet par la suite de développer une série d'hôtels et de villas.

Entre 1881 et 1883, le boulevard Carnot est réalisé, en ligne droite vers Le Cannet, ce qui va permettre l'urbanisation nord de la commune, de part et d'autre du nouveau boulevard, entre 1900 et 1914. L'ancienne route d'Antibes, devenue la rue d'Antibes, est aménagée à la même période et compte près de 120 bâtiments avant 1914.

Cette dynamique se poursuit dans la première moitié du XXe siècle. De nouveaux palaces s'installent, la ville se modernise avec la construction du Palais des Sports,

l'ouverture de bureaux de poste, l'apparition d'établissements scolaires comme le lycée Carnot, construit entre 1912 et 1913. L'urbanisation s'étend vers l'ouest, dans le quartier de La Bocca. La population passe de 3 000 habitants en 1814 à 30 000 en 1914.

#### UN DEVELOPPEMENT EXPONENTIEL DURANT LES TRENTE GLORIEUSES

L'après-guerre est une période de transformation sociale et urbaine. L'héliotropisme et le cadre géographique vont rendre la commune attractive pour toutes les couches de la population. Entre 1945 et 1965, un changement dans les limites de l'agglomération s'opère : l'organisation et le fonctionnement urbain ne s'entendent plus à l'échelle de la seule commune de Cannes mais débordent sur les communes voisines.

En 1945, les espaces urbains demeurent en effet encore encadrés par les limites naturelles : la mer et une ligne de hauteurs correspondant approximativement à la courbe de niveau 50 mètres. Ils s'inscrivent dans une dépression de forme triangulaire, celle du vallon de la Foux, dont la base est le front de mer, et le sommet le Cannet. L'urbanisation n'est alors continue qu'autour du port ; en dehors de ce secteur, seulement trois autres petits noyaux urbains existent (le Cannet au nord et La Bocca au sud-ouest notamment). Entre ces éléments, le tissu urbain est lâche, les villas étant dominantes.

A partir de 1950, un mouvement d'urbanisation vers les périphéries se met en place, en particulier vers la Californie et Le Cannet. Les espaces verts se remplissent de centaines de maisons ; celles-ci s'éloignent de plus en plus du centre et donnent aux limites de Cannes une forme diffuse, différente de la forme centrale ramassée et compacte existante. La Croix des Gardes, à l'ouest, est légèrement moins touchée car la voirie et les adductions aux réseaux sont encore insuffisantes. Au milieu des années 50, les immeubles colonisent le secteur de La Bocca. À ce moment-là, Cannes et Le Cannet se raccordent par un couloir très urbanisé : le boulevard Carnot et le boulevard Paul Doumer. Les immeubles envahissent les quartiers de villas, tandis qu'aux limites de l'agglomération, les premières Habitations à Loyers Modérés apparaissent.

En 1965, la ville grimpe désormais le long des collines, s'étire le long des vallées et des bandes côtières et, coincée par la mer et le relief, s'étale de fait en direction de Grasse, Vallauris-Golfe-Juan et Mandelieu. La masse urbaine continue englobe Le Cannet et rejoint La Bocca. Le quartier industriel de La Bocca forme la partie la

plus transformée de la ville, à la fois zone mixte de résidences modestes, de production industrielle et d'activité agricole. Les collines de La Croix des Gardes et de la Californie demeurent cependant, comme en 1945, des quartiers de riches résidences avec des maisons individuelles entourées de verdure. Un dernier secteur résidentiel est constitué par le front de mer sur la presqu'île de la Croisette où plusieurs immeubles luxueux s'implantent.

Ce développement urbain traduit une véritable transformation des modes d'habiter. Des immeubles plus hauts sont construits, dépassant rapidement le nombre de villas (plus modestes et de style provençal), attestant des évolutions de la population cannoise.

En parallèle, la mise en place du Festival International du Film est l'occasion de moderniser le positionnement touristique de la commune et sera à l'origine d'un certain nombre de transformation urbaine. De grands travaux sont entrepris sur le boulevard de la Croisette entre 1960 et 1963 permettant son élargissement. De 1964 à 1965, le second port de Cannes est construit, consacré au yachting, le Port Pierre-Canto. En 1967 les travaux de couverture de la voie ferrée commencent.

### UN CONFORTEMENT DES DYNAMIQUES DURANT LA PERIODE CONTEMPORAINE

L'urbanisation et les aménagements réalisés entre 1945 et 1965 ont donné les bases du développement cannois pour les décennies suivantes. La généralisation de l'habitat collectif et des immeubles de grandes hauteurs s'est effectuée au détriment des villas, notamment en piémont des coteaux boisés, ou au détriment d'ensemble patrimoniaux devenus sensibles. L'aménagement de la plaine de la Siagne et de La Bocca a été conforté pour une activité commerciale et industrielle et a permis de développer considérablement le parc d'habitat social de la commune, au détriment des espaces agricoles.

C'est une ville construite pour et par la voiture, en partie sectorisée, qui a été produite durant ces décennies et que les politiques d'aménagement de ces quinze dernières années tentent aujourd'hui d'atténuer.

Il s'agit désormais de protéger et de mettre en valeur le cadre urbain exceptionnel de la commune, tout en améliorant le fonctionnement et la lisibilité des quartiers, grâce notamment à la mise en œuvre d'opérations de renouvellement urbain.



*Cannes en 1955 (ci-dessus) et en 1974 (ci-dessous) / crédits : IGN*



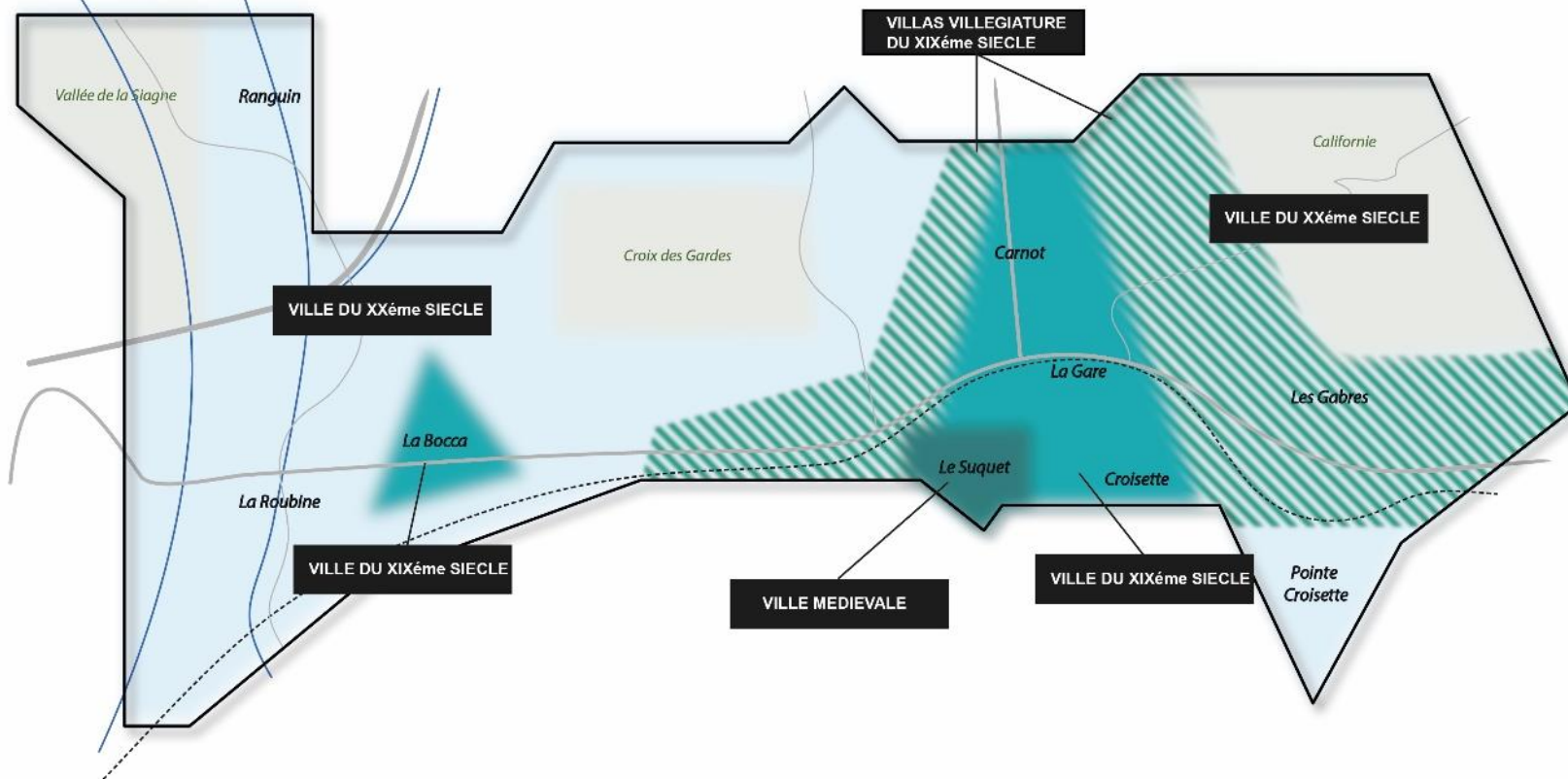


*Cannes en 2019*





## Evolution historique de Cannes



Source : Réalisation CITADIA, 2017

## C.2.1 OCCUPATIONS DES SOLS

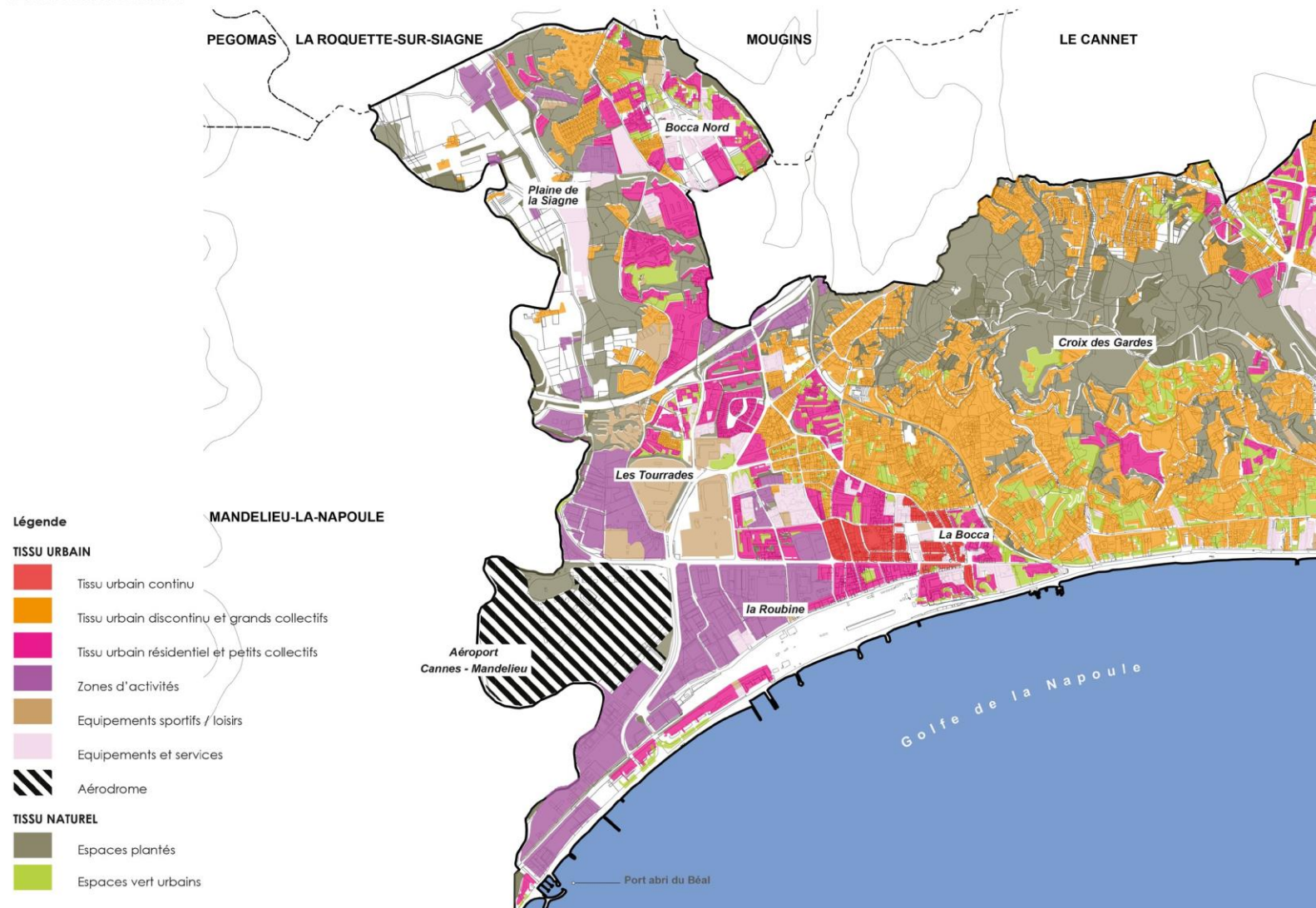
L'occupation des sols est issue d'une analyse par photo interprétation, permettant de distinguer le type d'usage et l'affectation de l'espace communal.

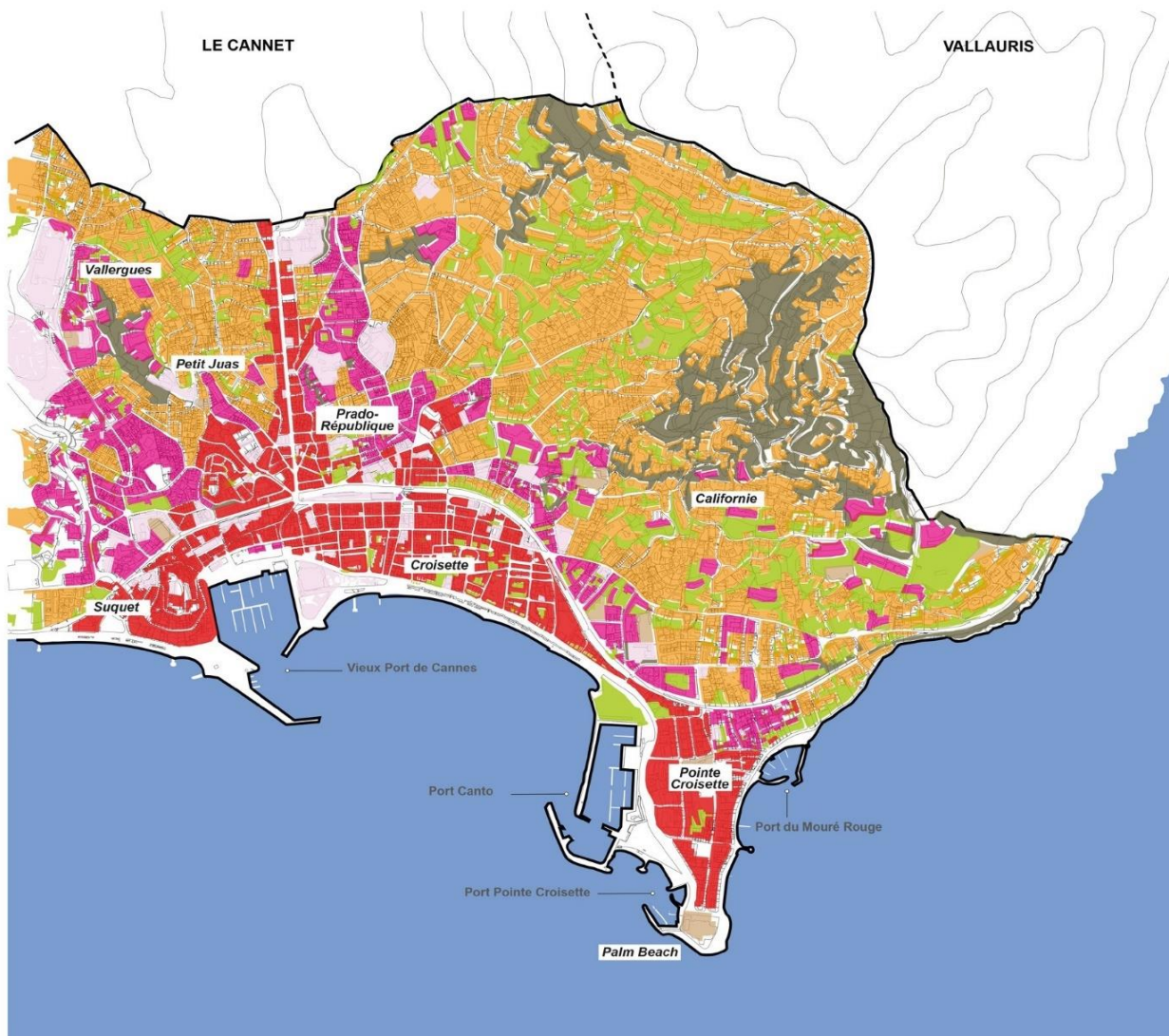
Plusieurs secteurs se dégagent de cette analyse.

Le secteur de La Bocca / Ranguin, constitué d'un tissu urbain diversifié est fortement marqué à l'Ouest par la présence de zone d'activités et d'équipements sportifs / loisirs. Certains de ces quartiers feront l'objet de projets de renouvellement urbain économique et d'habitat. La Bocca se caractérise également par un tissu urbain résidentiel et de petits collectifs ainsi que par un tissu urbain discontinu et de grands collectifs. Un secteur de tissu urbain continu marque le centre de La Bocca.

Autour des massifs de la Croix des Gardes et de la Californie, des espaces au tissu urbain discontinu, ponctués d'espaces verts urbains viennent compléter l'urbanisation. Ils forment les secteurs de La Bocca / Le Devens, Vallergues / Petit Juas / Riou et la Californie / Les Gabres.

### OCCUPATION DES SOLS





À l'Est de Cannes, l'urbanisation se structure autour d'un tissu urbain continu. Le Suquet en est la partie la plus ancienne mais c'est la Croisette et la rue d'Antibes qui constituent l'épicentre du village mondial et une véritable galerie commerciale à ciel ouvert. Ces secteurs sont renforcés par l'urbanisation s'étendant à partir des boulevard de la République et Carnot.

Un tissu urbain résidentiel et de petits collectifs s'intègrent dans le prolongement de ce tissu urbain continu. Dans ce projet de PLU, il convient de déterminer finement les opportunités de renouvellement et d'évolution du tissu existant dans ces secteurs et principalement sur Prado-République.



### C.3 I LE PLU EN VIGUEUR

Entré en vigueur le 24 octobre 2005, le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Cannes a permis d'organiser le développement et l'urbanisation de la commune pendant plus de 10 ans, en visant notamment à :

- la poursuite et le confortement de l'activité touristique de loisirs et d'affaires ;
- le développement de la haute technologie liée à l'image et aux multimédias ;
- l'accroissement de son parc de logements pour les actifs ;
- la mise en place d'actions permettant, en matière de déplacements, de privilégier les transports en commun et les modes de déplacements doux ;
- la réalisation d'équipements permettant d'assurer le rayonnement culturel de Cannes tout en offrant aux habitants des équipements de proximité adaptés et suffisants ;
- la préservation du cadre urbain de "ville jardin" en préservant et en mettant en valeur ses formes urbaines et ses espaces publics ainsi que sa trame verte ;
- la protection et la valorisation de ses espaces naturels.

Pour y parvenir le document a également fait l'objet de plusieurs procédures d'évolutions : douze modifications (dont une simplifiée) et une révision simplifiée aux motivations diverses (amélioration des protections paysagères, adaptations de secteurs à plan masse, corrections d'erreurs matérielles et ajustements divers du règlement, adaptations des emplacements réservés, évolutions des limites de zones, prise en compte des dispositions de la Loi A.L.U.R., création de jardins familiaux...).

Un grand nombre des projets d'aménagement programmés a ainsi été réalisé dans le cadre du P.L.U. : réalisation du B.H.N.S., augmentation de l'offre en logements, projets de renouvellement urbain importants (Cannes Maria, Ranguin...), développement industriel (projets Odyssée et Bastide Rouge), préservation des collines...

Si ces objectifs demeurent, entre autres, toujours d'actualité, le Plan Local d'Urbanisme doit néanmoins, au regard des objectifs de la nouvelle municipalité et des évolutions législatives et contextuelles, renouveler ses moyens d'actions afin de

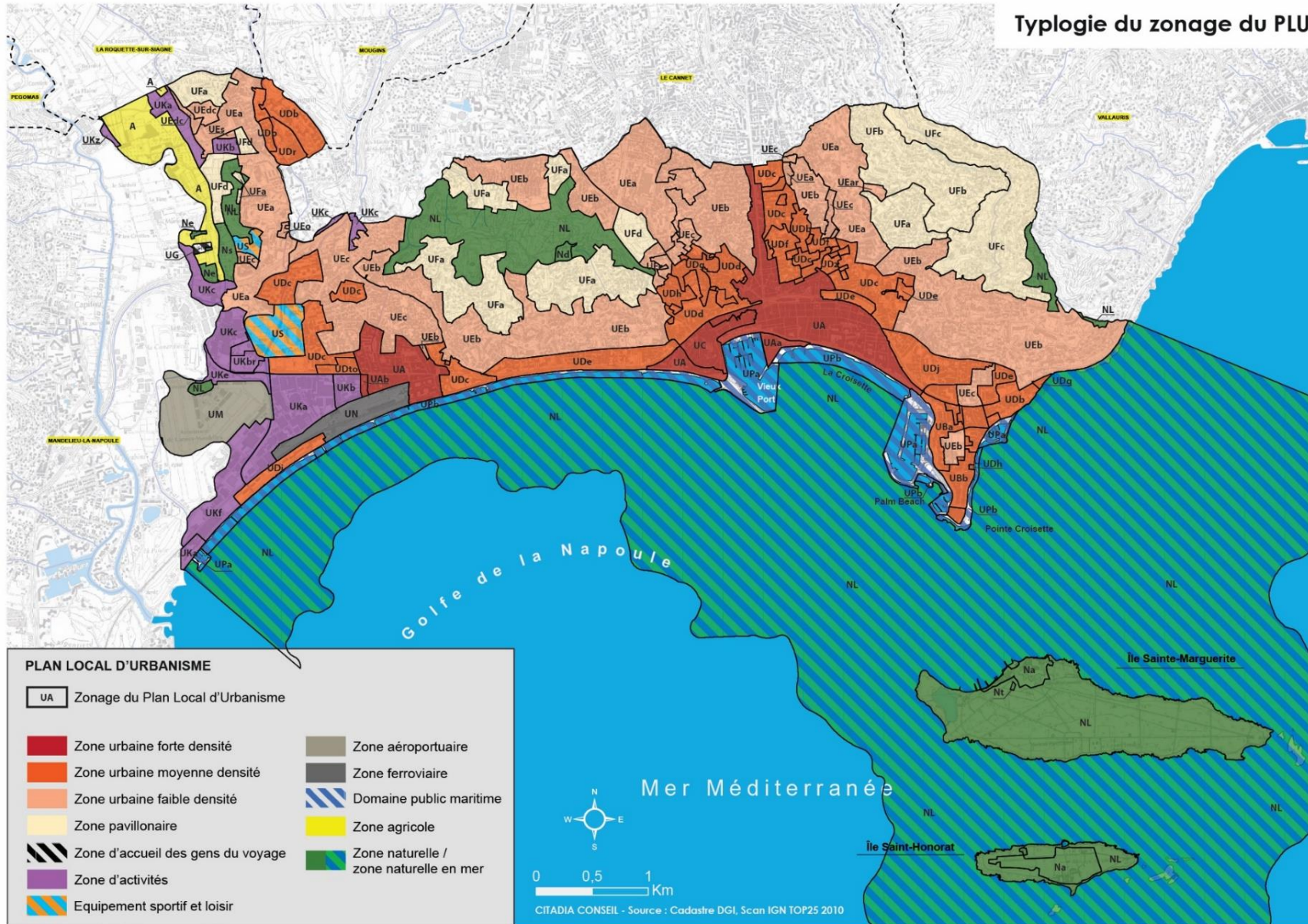
poursuivre leur mise en œuvre, maintenir Cannes dans son statut actuel, et renforcer la protection et la mise en valeur de ses espaces les plus emblématiques.



Extrait de l'Orientation d'Aménagement - P.L.U. 2005

Extrait de l'Orientation d'Aménagement - P.L.U. 2005

Typologie du zonage du PLU





## C.4 | UNE FAIBLE CONSOMMATION FONCIERE OBSERVEE DURANT LA DERNIERE DECENNIE

*La consommation foncière est établie par comparaison d'un cadastre datant de 2006 et d'une photo aérienne datant de 2014 mise à jour au regard des éléments cadastraux connus. Indépendamment du zonage du P.L.U., la vocation observée des espaces consommés est également analysée (agricole, urbain, friche...). Les espaces pris en compte dans le cadre de la consommation foncière sont ceux libres de toute construction.*

### UNE CONSOMMATION DE MOINS DE 40 HA, EN ZONE URBAINE

Alors que sur la période 2006-2013, le rythme annuel moyen de la construction est de 356 logements, soit 2846 logements ou 218 998 m<sup>2</sup> de surface de planchers, la consommation foncière est estimée à seulement 39,5 ha sur la période 2006-2015, soit 2 % de la superficie de la commune.

### TROIS GRANDES TENDANCES DE CONSOMMATION FONCIERE

Si cette consommation foncière s'établit uniquement en zone urbaine, plusieurs tendances se distinguent néanmoins :

- les zones UE et UF sont les zones dans lesquelles le foncier résiduel a été le plus consommé, à hauteur de 27,5 ha, soit 70 % de la consommation foncière. La consommation foncière a ainsi préférentiellement eu lieu au sein d'un tissu urbain d'habitat relativement lâche, identifié comme sensible, en particulier dans les secteurs de la Californie et de la Croix des Gardes ;
- environ 50 % du foncier consommé est issu d'opérations d'aménagement d'ensemble publiques ou privées d'importances : Cannes Grand Parc (10,9 ha soit 28% de la consommation totale sur la commune), Hôpital des Broussailles (2,4 ha), Cannes Maria (1,4 ha), Ranguin (2,3 ha), Piscine Pierre de Coubertin - Le Grand Bleu (1 ha), Green Domaine, (1,5 ha)... Les grands tènements fonciers libres étant de plus en plus rares, une attention toute particulière doit être portée sur les dernières disponibilités foncières urbaines se libérant afin que leur utilisation soit en adéquation avec les besoins identifiés dans chaque quartier.

- cette consommation foncière est essentiellement à vocation d'habitat, d'équipements publics ou de mixité urbaine. Seuls 1,43 ha, soit 3,6 % de la consommation foncière, était à destination d'activités pures. Cela atteste de la concurrence existante entre le foncier à destination d'habitat et le foncier à destination d'activité. Le foncier d'activité est peu présent. Cet état implique d'envisager des procédures de renouvellement globales pour pérenniser les activités existantes et répondre aux besoins des entreprises.

### ENCADRER LA CONSOMMATION FONCIERE, UN DEFI POUR L'AVENIR

#### Répondre aux besoins en logements...

Le développement et le dynamisme de la commune de Cannes implique nécessairement de mettre en œuvre une politique résidentielle ambitieuse qui permette de produire du logement accessible pour les jeunes ménages, les actifs et les familles désireuses de rester ou de s'implanter sur le territoire cannois. Cette dynamique implique de mobiliser du foncier qui puisse être utilisé pour diversifier, par des actions publiques et privées, le parc de logement et compenser les tendances naturelles à la résidentialisation secondaire du parc et à la construction individuelle.

#### ... sans faire disparaître les terres agricoles et naturelles...

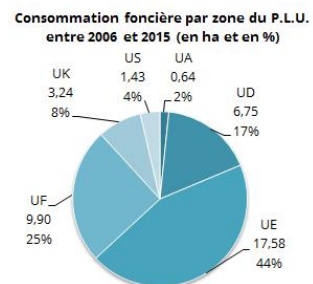
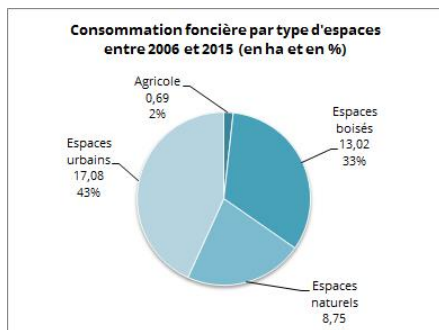
La plaine de la Siagne située à l'ouest de la commune de Cannes est l'un des derniers espaces cannois comptant encore des secteurs cultivés et des secteurs naturels permettant une diversification des espèces animales et végétales. Elle abrite également les dernières terres agricoles de la commune, soit plus d'une cinquantaine d'hectares sur la commune. Ces espaces ne doivent pas être considérés comme des réserves foncières pour l'urbanisation mais véritablement comme des espaces participant au fonctionnement de l'agglomération cannoise, à son identité et à son cadre de vie.

Les massifs boisés de la Croix des Gardes et de la Californie sont également des éléments identitaires forts de la commune ainsi que de véritables poumons verts. Ils sont tout autant à conserver.



et sans s'exposer aux risques.

La proximité de Cannes avec son littoral ainsi que son implantation géographique entre terre (collines) et mer l'expose à de nombreux risques naturels (inondations, incendies, glissements de terrain...). L'urbanisation, le renouvellement urbain et l'intensification des tissus existants doivent intégrer ces risques.



### LA CONSOMMATION FONCIERE D'ORIGINE URBAINE

La consommation foncière en milieu urbain est liée à la densification ou la mutation des espaces urbains existants. Elle concerne principalement de grandes emprises faisant l'objet de reconversion. Il s'agit par exemple de secteurs d'activités proches du centre urbain et du littoral dont les activités sont en renouvellement ou en cessation d'activité.

17,08 hectares d'espaces anthropisés ont ainsi été consommés durant la dernière décennie.

Exemples de consommation foncière pour de l'activité sur un sol de nature urbaine (à gauche 2006, à droite 2014) :

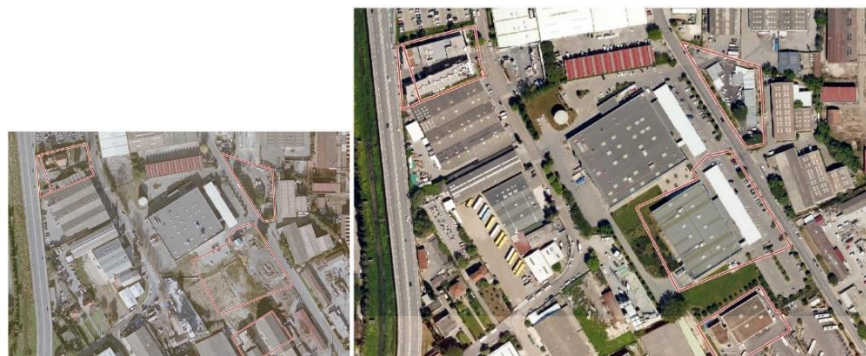
ZAC Maria



Ranguin

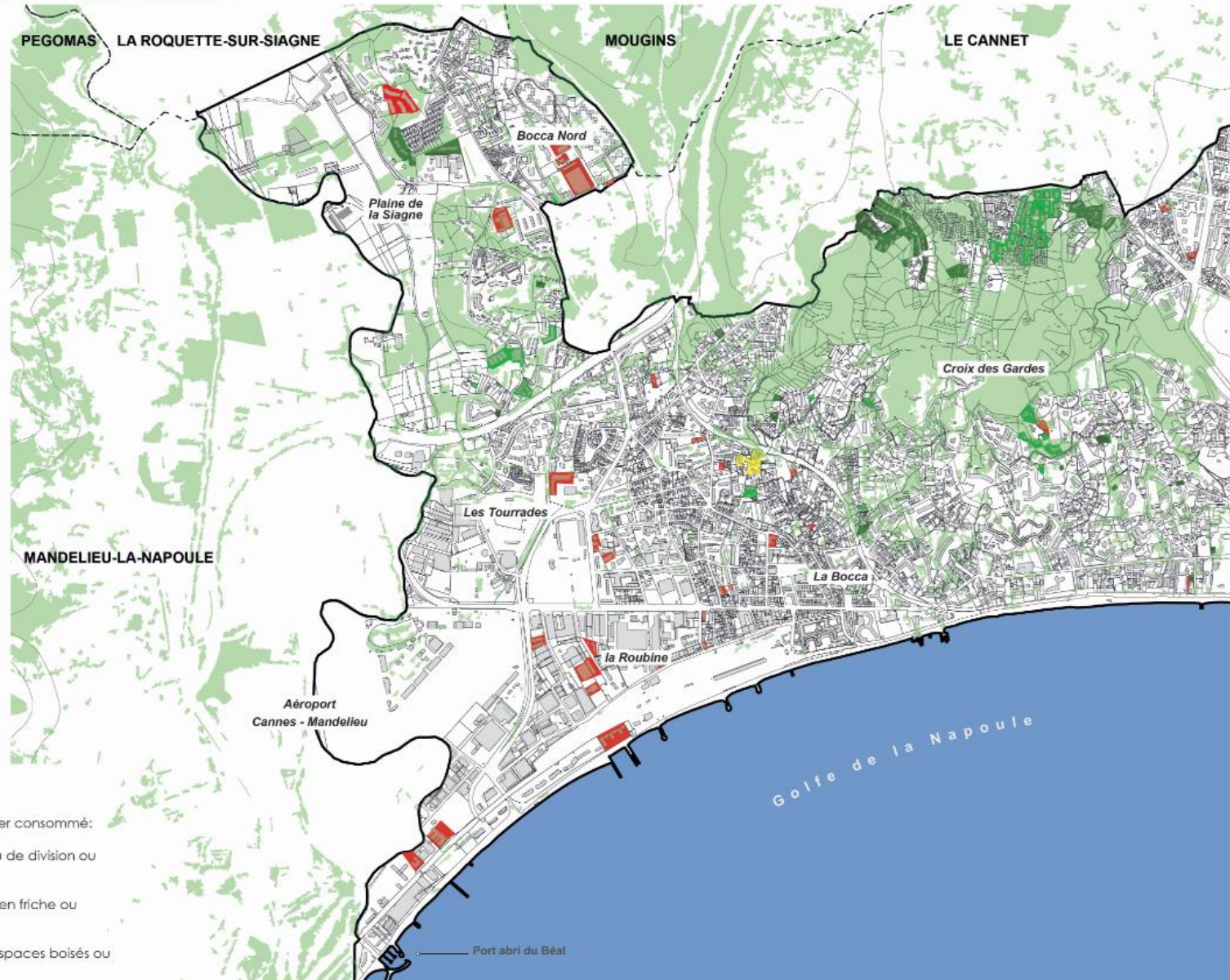


Roubine

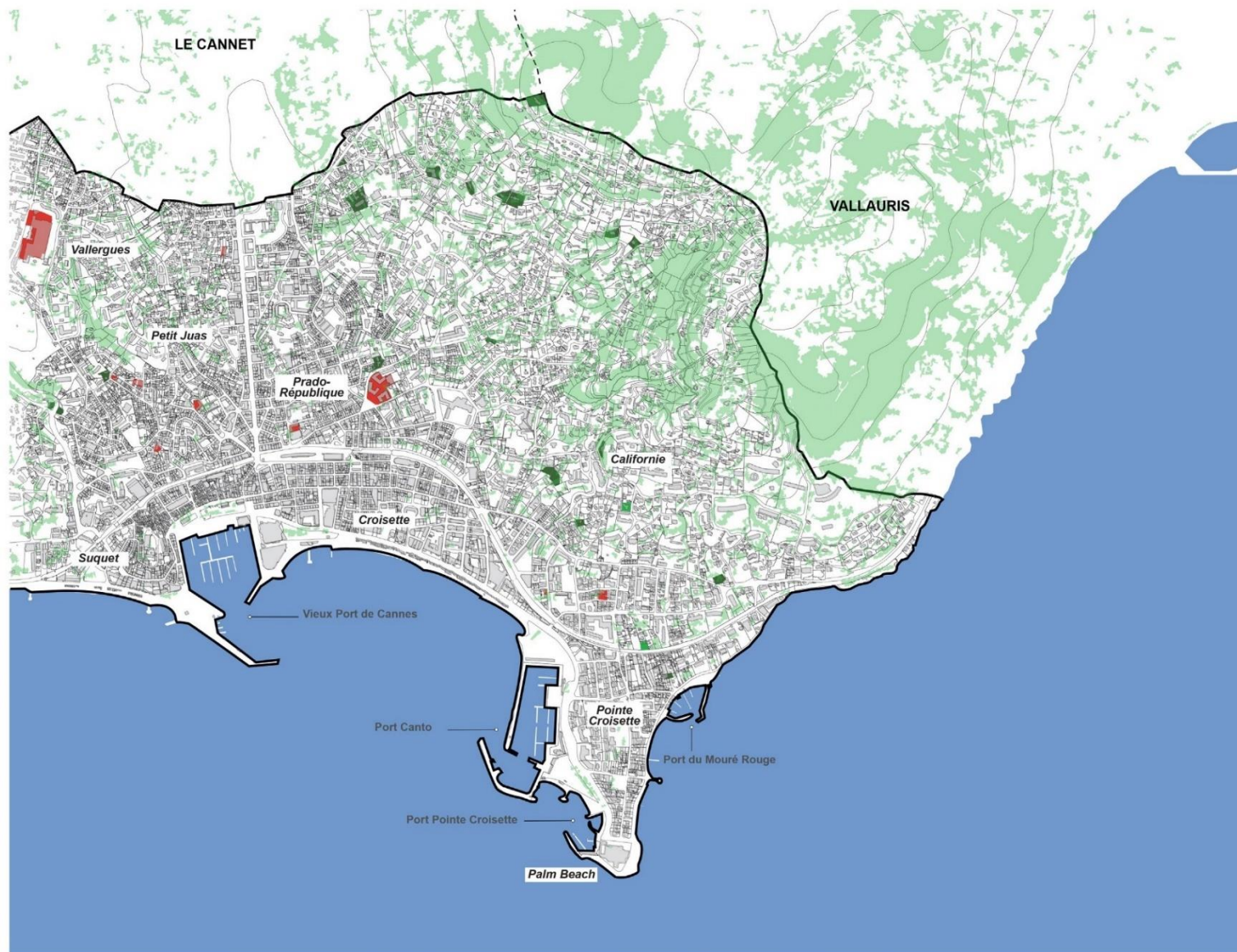




CONSOMMATION FONCIERE ENTRE 2006 ET 2014









### LA CONSOMMATION FONCIERE D'ORIGINE FORESTIERE ET NATURELLE

La consommation foncière d'espaces boisés et naturels (mais situés en zone U du PLU) affecte essentiellement les espaces collinaires (Croix des Gardes et Californie), qui sont les espaces présentant les plus fortes dominantes végétales. Il s'agit d'espaces issus de la division de grandes parcelles boisées et de tènement foncier dont l'urbanisation a été programmée préalablement à l'entrée en vigueur du Plan Local d'urbanisme.

*Exemple de consommation foncière pour de l'habitat sur un sol de nature boisée au nord (Cannes Grand Parc) et au sud de la Croix des Gardes (à gauche, 2006, à droite 2014)*



### LA CONSOMMATION FONCIERE D'ORIGINE AGRICOLE

La consommation foncière d'origine agricole reste faible car le foncier agricole résiduel est quasi-nul dans les zones à urbaniser et que la construction en zone agricole est très encadrée.

Au cours de la dernière décennie, ce ne sont donc que moins d'un hectare de terres potentiellement agricoles qui ont été consommées à Cannes.

*Exemple de consommation foncière pour de l'habitat sur un sol de nature agricole au nord de La Bocca 0.7 ha consommés pour environ 25 logements collectifs et en individuel groupé (à gauche, 2006, à droite 2014)*



## C.5 I LE FONCIER RESIDUEL EN VIGUEUR DANS LE PLU

La capacité foncière résiduelle issue du P.L.U. en vigueur correspond au foncier mobilisable au regard des règles en vigueur. Deux typologies sont identifiées :

- foncier libre : il s'agit soit d'une parcelle unique, soit d'un tènement foncier (plusieurs parcelles composant une même unité foncière) ;
- foncier densifiable : foncier partiellement bâti dans lequel une division foncière pourrait être envisagée.

Les zones prospectées sont les zones actuellement constructibles ou potentiellement urbanisables.

La capacité foncière résiduelle totale du P.L.U. en vigueur est estimée à 77,51 hectares, soit 4% du territoire communal.

Toutefois, ce potentiel foncier est à minorer. Certaines parcelles réglementairement considérées comme constructibles au titre du P.L.U. sont soumises à différentes contraintes (liées aux risques ou au relief) qui limitent toute urbanisation ou en réduisent fortement l'intérêt.

### LA CAPACITÉ FONCIÈRE RÉSIDUELLE CONTRAINT

Le foncier résiduel contraint est très présent à Cannes. Cela s'explique par la présence de nombreux risques sur le territoire communal (inondation, submersion, incendie, érosion...).

La vallée de la Siagne est concernée par de grandes emprises foncières touchées par des risques d'inondabilité.

La frange littorale, dont l'aéroport, est concerné et contraint par des risques de submersion.

La majeure partie du foncier résiduel contraint se situe sur les collines de la Croix des Gardes et de la Californie.

Au total, le foncier contraint représente 60,5 hectares (soit 3,2% de la commune).

### LA CAPACITE FONCIERE RESIDUELLE LIBRE

Le foncier résiduel libre se situe principalement en deux points de la commune :

- dans les quartiers de Vallergues, Petit Juas, Riou/Broussailles à l'ouest du boulevard Carnot ;
- dans le quartier du Devens.

En dehors de ces espaces, quelques capacités foncières résiduelles sont identifiées sur la frange ouest et sud de la Californie, à La Bocca nord et le long du Boulevard du Midi Louise Moreau.

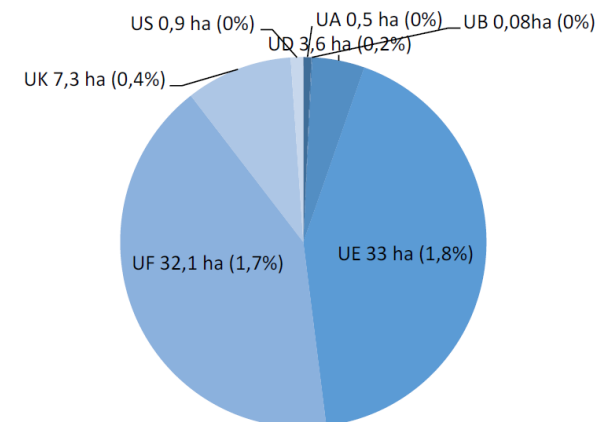
Au total, le foncier libre représente 39,5 hectares

(NB : Le foncier libre peut aussi être contraint).

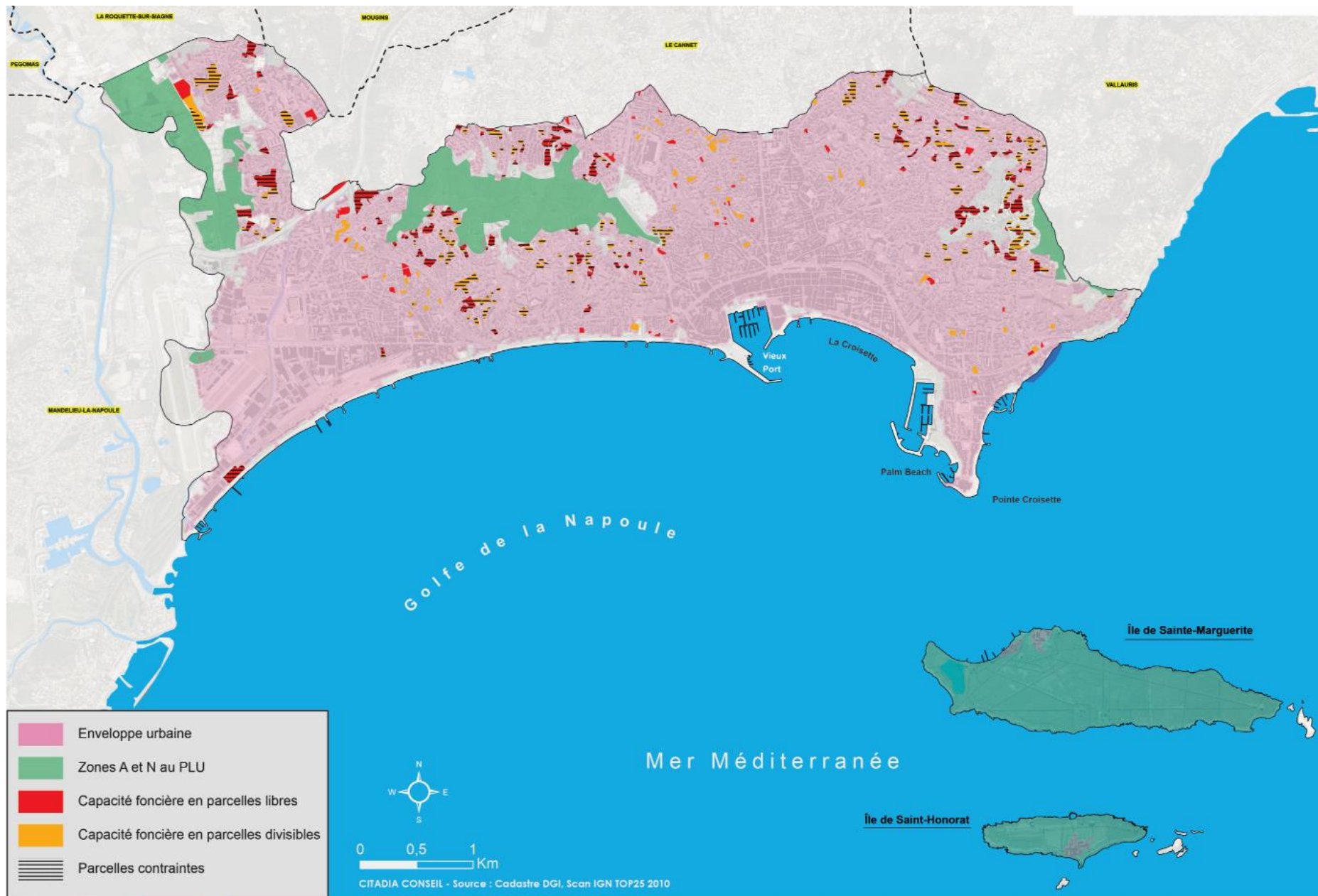
Ainsi, le foncier disponible sur la commune est très rare, peu de parcelles sont identifiées comme réellement disponibles, ce sont principalement des espaces résiduels issus de divisions parcellaires ou inoccupés.

Au regard de ce foncier, la densification de la ville et son renouvellement se feront au travers de mutations du foncier et de changements de destinations favorisant la mixité fonctionnelle.

Capacités foncières résiduelles par zone au regard du PLU en vigueur









## C.6 I LE POTENTIEL DE DENSIFICATION

L'appréhension du potentiel de mutation d'un territoire représente un enjeu crucial dans le cadre du développement durable car il invite à identifier les espaces dans lesquels une réflexion sur le renouvellement des villes, le renforcement de la mixité des fonctions urbaines et sur l'amélioration du cadre de vie peut être engagée. Afin de mieux intégrer cette problématique dans l'aménagement des territoires, la loi A.L.U.R. impose de tenir cette réflexion lors de l'élaboration d'un Plan Local d'Urbanisme...

Le potentiel de densification peut être appréhendé de deux manières, au regard des hauteurs du bâti existant et du règlement du PLU, et de la mise en perspective des contraintes du territoire face aux aménités de celui-ci.

### LE POTENTIEL DE DENSIFICATION AU VUE DES HAUTEURS DU BATI

L'analyse des hauteurs réelles (légalement autorisées avant l'entrée en vigueur du P.L.U.) au regard des hauteurs réglementées dans le P.L.U., permet une première approche au regard du cadre réglementaire existant. Il s'agit d'une manière d'identifier les parcelles pouvant, dans le cadre actuel, faire l'objet de renouvellement urbain. Ce potentiel de renouvellement est bien sûr à inscrire dans son contexte spécifique (topographie, sensibilités paysagères, perspectives visuelles, etc.)

> Un potentiel de densification limité dans les espaces les plus urbains situé à l'est de la commune

Une grande partie du bâti constituant le centre urbain est au maximum des capacités de construction annoncé dans les réglementations du PLU en cours. Le renouvellement urbain potentiel de ces secteurs ne peut s'envisager par une surélévation des hauteurs. Le secteur de Cannes Ouest présente cependant quant à lui un potentiel bien plus important.

> Un potentiel de densification moins limité dans les espaces les plus sensibles

Les coteaux de la Californie et de Croix des Gardes disposent d'un certain nombre de constructions dont les hauteurs existantes sont plus faibles que les hauteurs autorisées. Une augmentation sensible des hauteurs des bâtiments pourrait être envisagée mais menacerait leur équilibre paysager.

De même, dans ses parties Est, centrale et nord, le quartier de Pointe Croisette dispose d'un potentiel de renouvellement urbain par surélévation qui pourrait affecter le tissu urbain originel et la qualité paysagère de certaines séquences littorales.

> Un potentiel de densification dans les zones d'activités à l'ouest de la commune

Les zones d'activités de la Roubine, des Tourrades, et du Béal sont composées de bâtiments relativement bas (3 à 9 mètres inférieurs à la hauteur maximale autorisée dans le P.L.U.) ce qui semble cohérent avec les activités qui y sont développées et permet d'envisager des surélévations notables.

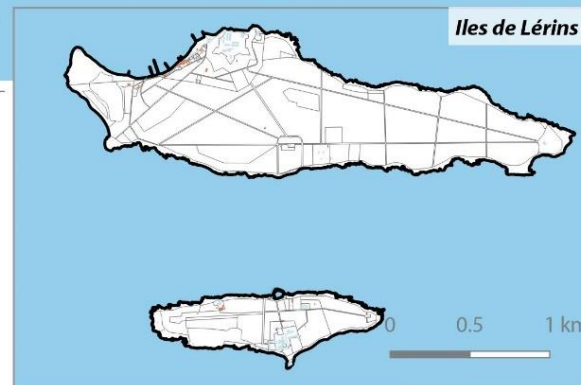
### Enjeux

- Maîtriser le développement des secteurs à enjeux urbains et paysagers
- Identifier les secteurs en renouvellement urbain et en mutation
- Irriguer les secteurs stratégiques en transports en commun
- Assurer la cohérence entre les secteurs stratégiques et les transports en commun












**CANNES**

Potentiel de densification au regard des hauteurs de bâti et du PLU



**Différence entre la hauteur du bâti actuelle et celle autorisée par le PLU**

 inférieur à 50%	 entre 90% et 100%
 entre 50% et 60%	 entre 100% et 200%
 entre 60% et 70%	 entre 200% et 400%
 entre 70% et 80%	 supérieur à 400%
 entre 80% et 90%	







**Légende**

- Bâti supérieur à la hauteur autorisée
- Bâti inférieur de 0 à 3 m par rapport à la hauteur autorisée
- Bâti inférieur de 3 à 6 m par rapport à la hauteur autorisée
- Bâti inférieur de 6 à 9 m par rapport à la hauteur autorisée
- Bâti inférieur de 9 m ou plus par rapport à la hauteur autorisée

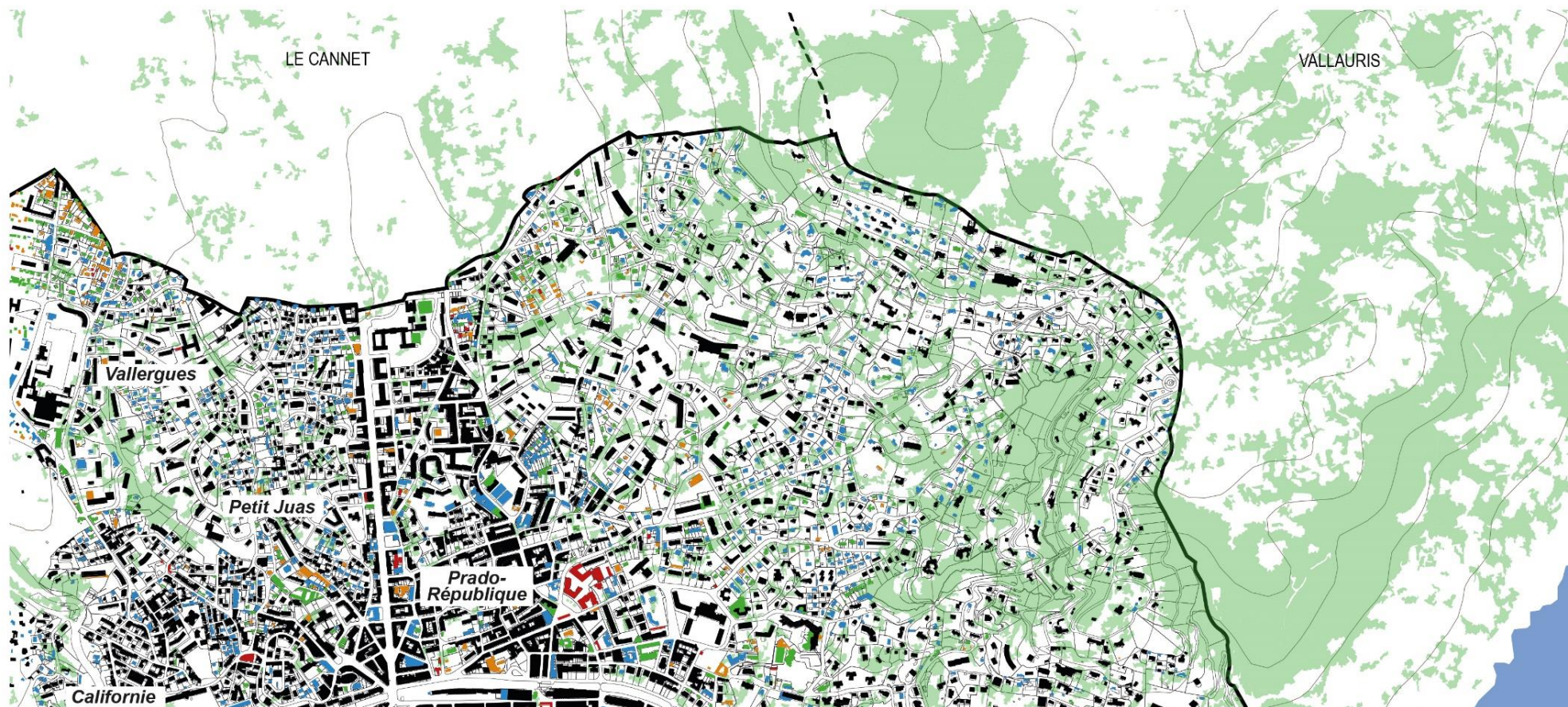


ZOOM A - SECTEUR NORD / OUEST





ZOOM B - SECTEUR NORD / EST



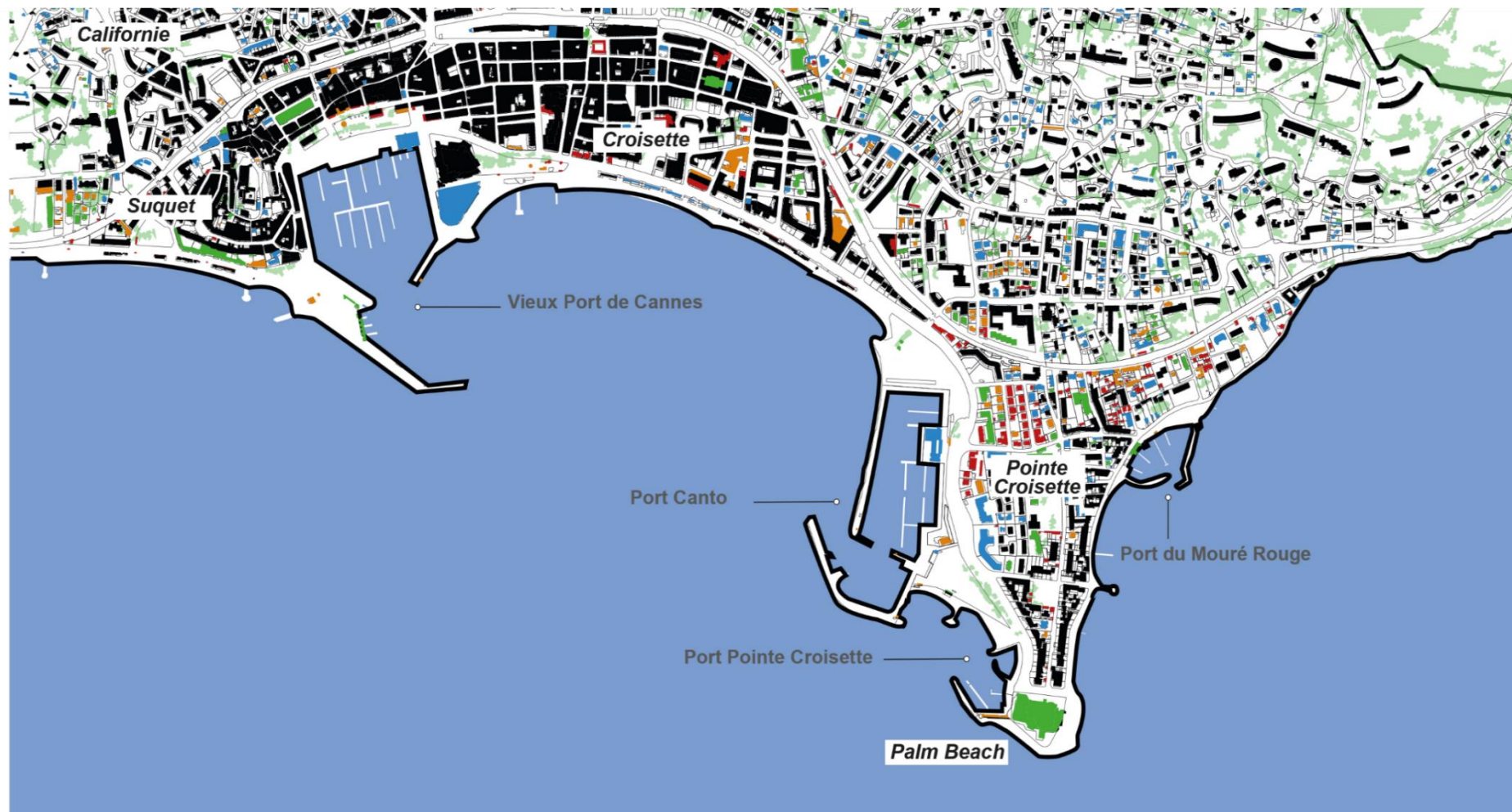


ZOOM C - SECTEUR SUD / OUEST





ZOOM D - SECTEUR SUD / EST



## LE POTENTIEL DE DENSIFICATION AU VUE DE LA SYNTHÈSE TECHNIQUE DES CONTRAINTES ET AMÉNAGES DU TERRITOIRE

### Présentation de la méthode

Préalablement à toute analyse qualitative (analyse sectorielle sensible), il convient de définir le potentiel des espaces communaux à l'urbanisation (capacité théorique), à la densification et à la mutation. Pour cela, plusieurs critères techniques permettent de les caractériser : la superposition des périmètres de facteurs favorisants, limitants et bloquants à l'urbanisation et au renouvellement urbain permet d'obtenir un gradient de potentiel de renouvellement urbain et d'urbanisation qui distingue clairement de grandes entités. Si les critères bloquants interdisent, de fait, toute urbanisation, densification ou mutation des espaces, la combinaison des critères limitants et favorisants permet d'identifier les espaces qui se prêtent à ces évolutions. Cette analyse, basée sur une méthode de scoring positif et négatif en fonction des critères (+ 1/+0,5 pour critères favorisants et -1/-0,5 pour critères limitants), permet ainsi de cartographier, d'identifier, et de catégoriser les espaces en fonction de leur capacité à évoluer.

### Liste des critères analysés

Critères bloquants : zones rouges des P.P.R., Arrêté préfectoral de Biotope, sites classés, espaces naturels de la D.T.A., espaces du conservatoire du littoral et terrains O.N.F..

Critères limitants : Z.N.I.E.F.F., Natura 2000, site inscrit, zone bleue P.P.R., autres zones de risques (T.R.I., aléas...), espaces paysagers sensibles de la D.T.A., espaces urbanisés sensibles de la D.T.A., réservoirs de biodiversité, monuments historiques.

Critères favorisants : proximité équipements (écoles, commerces, santé, etc.), accessibilité transports en commun (gare, arrêts de bus, etc.).

Cependant, la capacité de densification et de mutation des espaces bâtis ne peut se limiter à une simple approche technique. Plusieurs critères qualitatifs orientent les choix d'aménagement du cadre urbain et permettent in fine de caracté-

riser l'aptitude (capacité pratique) de ces secteurs : paysage, disponibilité foncière, coût du foncier, formes urbaines, patrimoine, aménagement global de la commune...

La combinaison d'un ou plusieurs de ces critères permet de caractériser spécifiquement chacun des secteurs et d'évaluer globalement son intérêt à être protégé ou son potentiel de développement.

Ils constituent donc des variables d'ajustement aux critères techniques et permettent ainsi de dégager les enjeux liés à chaque secteur.

*Nota Bene : dans l'analyse du potentiel de densification, n'ont pas été prises en compte les orientations de la D.T.A concernant l'aménagement de la commune et les Servitudes d'Utilité Publique qui sont des limitations administratives du droit de la propriété et d'usage du sol.*

### Résultats

Sans surprise, les grands massifs naturels et boisés de la Croix des Gardes et de la Californie, tout comme les Îles de Lérins, sont peu enclins à être densifiés. Il s'agit même, à l'inverse, de secteurs devant faire l'objet d'une protection particulière compte tenu de leur intérêt paysager et naturel, ce en corrélation avec la volonté politique affirmée.

Les risques naturels limitent le potentiel de densification le long des franges littorales mais n'interdisent pas tout développement. Ils contraignent également très fortement la plaine de la Siagne.

Le potentiel d'évolution d'une grande partie du bâti constituant le centre historique (le Suquet - Croisette - Pointe Croisette) est également relativement faible compte tenu de l'intérêt patrimonial de la zone et du faible potentiel de renouvellement urbain.

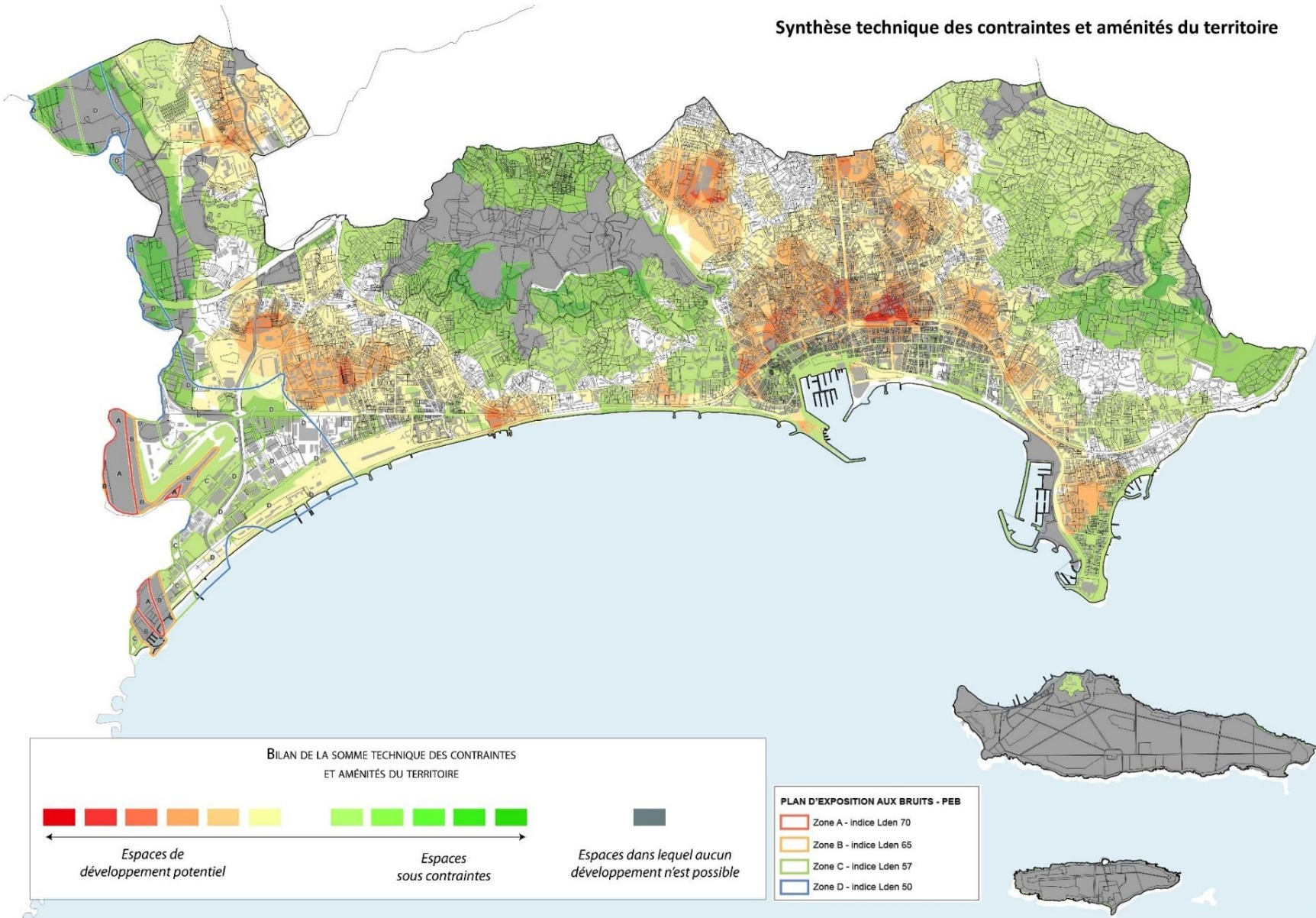
En résumé, sur le secteur Cannes-Est, à l'exception du quartier Prado-République, le potentiel de densification et de renouvellement urbain est limité. Il doit faire l'objet d'une politique volontariste à mettre en œuvre sur le long terme.

A l'inverse, le renforcement des grandes polarités urbaines s'avère pertinent au niveau de Prado-République, du centre de La Bocca et de Ranguin, dans le sens de ce qui a été engagé ces dernières années.

Par ailleurs, le secteur « Cannes-Ouest » (Roubine/Frayère/Tourrades), qui a fait l'objet d'une urbanisation sous forme de « zoning » privilégiant la sectorisation fonctionnelle, change aujourd'hui de modèle. Un des objectifs à engager dans le PLU vise à créer un véritable renouveau permettant de mailler les différentes entités entre-elles à partir d'une véritable trame paysagère, et de remodeler ces ensembles en privilégiant la mixité des fonctions.



Synthèse technique des contraintes et aménités du territoire



## D I DES ENJEUX DE DEVELOPPEMENT ET DE PROTECTION SECTORISES

### D.1 I ENTITES URBAINES

L'évolution historique de la ville a marqué son fonctionnement urbain, que l'on peut qualifier d'hétérogène. Les différentes entités urbaines constituées se sont développées en fonction des besoins des habitants (logements, activités, déplacements...), générant des liaisons plus ou moins faciles avec le centre-ville, en fonction de contraintes diverses : ruptures géographiques liées au relief, ruptures fonctionnelles liées au passage d'infrastructures (réseau ferré/ autoroute). La composition urbaine du territoire est aujourd'hui soumise à l'organisation viaire et aux ruptures qu'elle a créées.

Plusieurs grandes entités urbaines se distinguent :

#### LE CENTRE URBAIN DE CANNES

Le centre urbain de Cannes est constitué de trois sous-ensembles : la ville médiévale, la ville du XIX<sup>ème</sup> et la ville du XX<sup>ème</sup>.

##### La Ville médiévale : le Suquet

Le piton du Suquet (centre historique médiéval au tissu dense, à vocation d'habitation et de tourisme) est bien perçu de tous points de la ville, notamment depuis la promenade de la Croisette, de la mer et du boulevard du Midi-Louise Moreau. Il constitue l'un des éléments les plus remarquables du paysage cannois.

Il se compose de maisons accolées les unes aux autres avec leur façade enduite colorée et percée de petites ouvertures. L'ensemble présente une homogénéité, par ses matériaux et ses couleurs caractéristiques au site.

##### La ville du XIX<sup>ème</sup> : Le Boulevard Carnot et le quartier de la gare

La ville du XIX<sup>ème</sup> est marquée par les immeubles bourgeois situés dans le centre-ville de Cannes et le long du Boulevard Carnot. Les façades sont bien ordonnées en relation avec les immeubles construits dans l'esprit haussmannien.

La ville du XIX<sup>ème</sup> se compose de larges boulevards circulables, plantés de part et d'autre, agrémentés de larges trottoirs piétons. Les immeubles, d'une hauteur de quatre à six niveaux, sont alignés sur la rue et forment un front bâti.

A cette époque, les villas de villégiature ont été construites sur les premiers reliefs, de part et d'autre du boulevard Carnot, en retrait des espaces plus densément urbanisés.

##### La Ville du XX<sup>ème</sup> siècle

Les constructions des XX<sup>ème</sup> et XXI<sup>ème</sup> siècles se répartissent sur l'ensemble de la ville à l'exception des espaces protégés (sommets de la Croix-des-Gardes, Vallée de la Siagne et sommets de la Californie). Elles se caractérisent par des immeubles plus importants qui apparaissent sur le boulevard de la Foncière Lyonnaise (boulevard Carnot) à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle et au début du XX<sup>ème</sup> siècle. Ces immeubles se diversifient dans leurs gabarits, leurs formes architecturales.

L'expansion de la ville se traduit également par de nombreuses constructions individuelles en piémont des collines.

Ce développement s'est généralisé dans les années 1950 et 1960, avec la multiplication des immeubles d'habitat collectif.

#### LE CENTRE DE LA BOCCA

Le centre de La Bocca constitue une polarité, notamment avec la présence de la gare, l'accessibilité rapide à l'A8 et la proximité des zones d'activités des Tourrades et du Beal. Le potentiel de renouvellement urbain, notamment de bâtis issus du passé industriel, en fait un secteur stratégique de développement pour le devenir de Cannes. L'arrivée du B.H.N.S. sur l'avenue Francis Tonner a permis une requalification des espaces publics.

#### POINTE-CROISSETTE

Pointe-Croisette a été urbanisée plus tardivement. Son tissu urbain était constitué de maisons R+1/R+2 avec des jardins richement arborés et de grande qualité paysagère. Ce secteur a connu, après-guerre, une forte urbanisation composée majoritairement d'immeubles R+5/R+6 formant un front bâti continu, privant le centre de Pointe-Croisette de percées visuelles sur la mer.



## LA CROISETTE

Quartier emblématique de Cannes, la Croisette se développe le long du littoral cannois, et présente une grande cohérence de front bâti grâce à de grands immeubles construits à l'alignement des voies avec une hauteur imposée. Agréable pour s'y balader, ce quartier est apprécié de tous, Cannois et touristes confondus.



Source : Google image

## BOCCA NORD-RANGUIN

Quartier désenclavé au Nord-Ouest de la commune, Bocca Nord-Ranguin a fait l'objet d'un renouvellement urbain récent accompagné d'une diversification des fonctions urbaines.

## CANNES OUEST

Facilement accessible par l'avenue Bachaga Saïd Boualam, la gare et par l'arrivée de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), Cannes Ouest est identifié par la D.T.A. comme un espace à fort potentiel de densification et de renouvellement. La présence de la friche AnsaldoBreda est une opportunité déterminante pour réaménager ce secteur aujourd'hui stratégique pour la commune.

## LA CROIX-DES-GARDES ET LA CALIFORNIE

Les collines de la Californie et de la Croix des Gardes sont les reliefs où les premières villas de villégiature se sont implantées au XIXème siècle. Bénéficiant de points de vue remarquables, ces demeures présentent des architectures d'inspirations très diverses et sont entourées de grands parcs arborés. De nombreux collectifs se sont également implantés dans ce quartier entre les années 1950 à 1970.

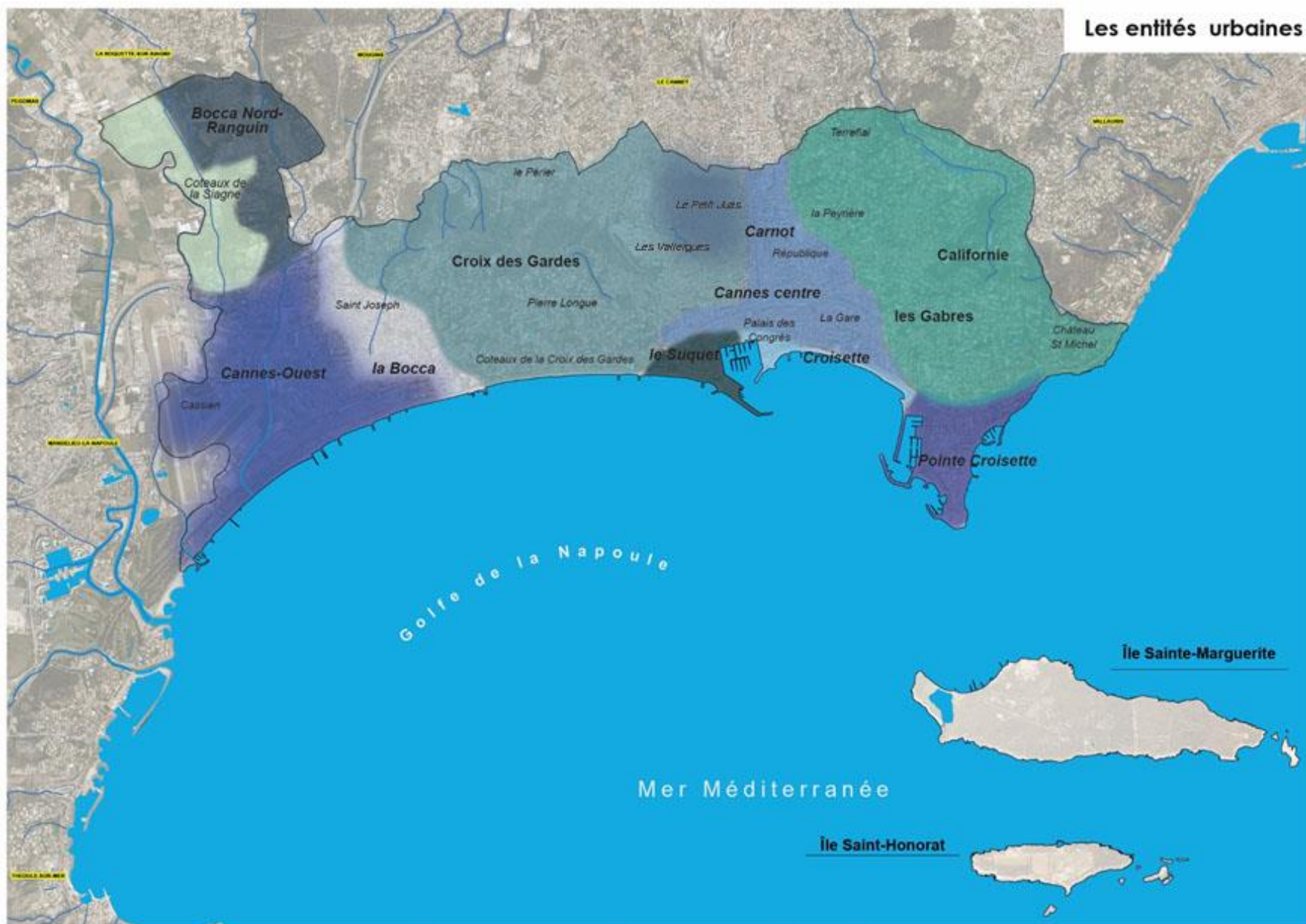


Crédits : Google Map

## LA VALLEE DE LA SIAGNE

Secteur situé en bordure de la Siagne, cette vallée fait l'objet d'une protection accrue d'un point de vue paysager face à une pression foncière grandissante au fil du temps. Sa vocation agricole doit être affirmée.





D.2 | UNE VILLE JARDIN A PROTEGER A DIFFERENTS NIVEAUX

## LA CALIFORNIE / LES GABRES

### Caractéristiques et implantation



### Fiche Identité

**Morphologie géographique** : Secteur situé à l'est de la commune sur un promontoire naturel

**Co-visibilités** : Fortes visibilitées depuis l'ensemble de la baie de Cannes, présentant des lignes d'horizon boisées

**Espaces publics** : Canal de la Siagne et cheminements piétons de maillage

**Accès** : Accès depuis l'avenue du Maréchal Juin, l'avenue de Vallauris et le boulevard d'Oxford. Maillage de petites routes de desserte.

**Dessertes** : Routes escarpées de petit gabarit. Desserte en bus par la ligne 6B

#### Typologie



INDIVIDUEL



BATI REMARQUABLE



COLLECTIF



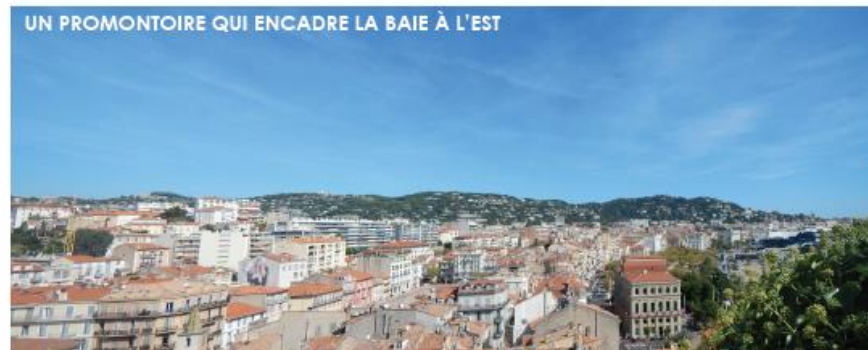
COLLECTIF STANDING



NATURE EN VILLE

### Photos du site

UN PROMONTOIRE QUI ENCADRE LA BAIE À L'EST



UNE PROGRESSION DE L'URBANISATION DIFFUSE À STOPPER



LA CALIFORNIE : VUE IMPRENABLE ET JARDINS REMARQUABLES



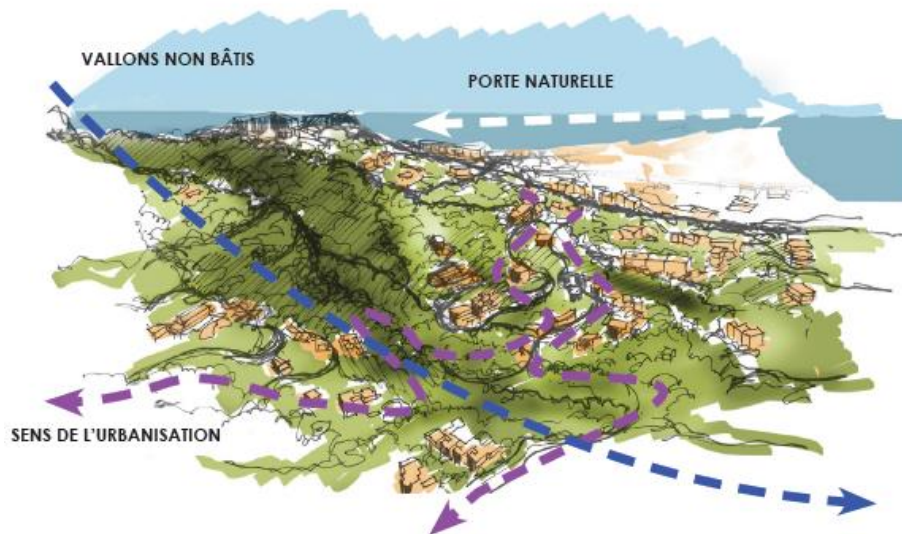


### CADRE DE VIE

La Californie est une composante majeure du paysage de la commune. Géographiquement, ce promontoire naturel s'étire du sud vers le nord pour dessiner la porte Est de la baie cannoise. Avec l'avènement du littoral et de son paysage, cette colline s'est peu à peu peuplée. Les riches anglais y ont tout d'abord installé leurs villégiatures profitant ainsi d'une vue sur la baie et d'un climat clément. Les jardins de collection, très à la mode à l'époque, sont venus agrémenter ces belles propriétés et ont, encore aujourd'hui, une réelle présence dans le paysage « très vert » de ce quartier.

La Californie a su garder cette identité de « colline jardinée » et, malgré un « grignotement » progressif de ses pentes par l'urbanisation, conserve un patrimoine végétal riche d'un mélange de boisements spontanés et d'essences plus exotiques.

D'un point de vue plus lointain, on observe une urbanisation marquée le long des courbes de niveaux entrecoupées de vallons non-bâties qui donnent une valeur paysagère certaine au quartier.



### PALETTE VÉGÉTALE



Pin d'Alep



Washingtonia



Agave



Syagrus

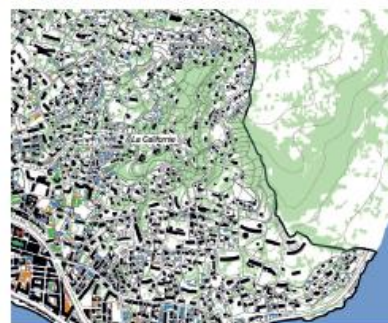
### AU REGARD DU PLU EN VIGUEUR



Zonage : UEb, UFc , NL

Niveau de protection		Contraintes associées
X	Espace urbanisé ou boisé sensible au titre de la D.T.A.	Urbanisation strictement limitée aux seules parcelles interstitielles du tissu urbain ou « dents creuses » des îlots bâtis ainsi qu'à la construction ou la réhabilitation de secteurs existants.
X	Espace proche du rivage	Extension de l'urbanisation limitée
X	Présence d'E.B.C.	Interdiction de toutes constructions
X	Jardin à protéger (dont jardins remarquables)	Interdiction de constructions ou aménagement pouvant nuire à l'esthétique du style du jardin
X	Secteur de points de vue	A respecter
X	Perspectives sensibles	A respecter
Hauteur maximale autorisée		UEb : 9 m / UFc : 7,5 m / NL : 7,5 m

### POTENTIALITÉ ET ÉVOLUTION



#### > Potentialités

Beaucoup de hauteurs légèrement inférieures au règlement en vigueur qui permettent de densifier. Secteur très contraint par la topographie et le risque incendie.

#### > Évolution

La suppression du COS peut entraîner une densification des versants et donc une dégradation du paysage.

**PROTECTION A RENFORCER**  
**QUARTIER À PROTÉGER FORTEMENT VOIRE A**  
**SANCTUARISER POUR LES PARTIES SOMMITALES**

#### Enjeux

- Réduire le potentiel de densification du secteur afin de préserver et mettre en valeur cette composante majeure du paysage cannois «proche du rivage»
- Définir réglementairement les protections relatives aux perspectives sensibles et aux secteurs de points de vue



# LA CROIX DES GARDES / LE DEVENS

## Caractéristiques et implantation



## Fiche Identité

**Morphologie géographique :** Secteur situé au centre de la commune sur un promontoire naturel

**Co-visibilités :** Fortes co-visibilités depuis l'ensemble de la baie (collines de Mandelieu, le Suquet, La Croisette et Pointe-croisette...)

**Espaces publics :** Parc du Conservatoire du Littoral (80 hectares)

**Accès :** Accès principal depuis l'avenue du docteur Raymond Picaud ou le boulevard du Riou et, depuis Le Cannet, via le boulevard du Périer

**Dessertes :** Routes escarpées de petit gabarit. Desserte en bus des côteaux de la Croix-des-Gardes par les lignes 7 et 7A

### Typologie



INDIVIDUEL



BATI REMARQUABLE



COLLECTIF



COLLECTIF STANDING



NATURE EN VILLE

## Photos du site



LE COURONNEMENT VERT DE LA CROIX DES GARDES



DU PLATEAU BOISÉ, UNE VUE IMPRENABLE



LE RENOUVEAU DE LA FORÊT MÉDITERRANÉENNE



**CADRE DE VIE**



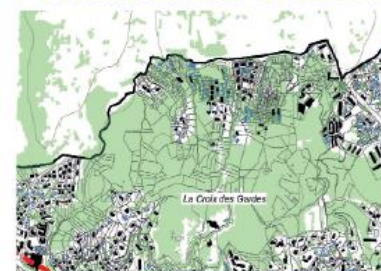
Le quartier de la Croix-des-Gardes s'impose lui aussi comme un promontoire naturel de la baie. Ce territoire marque une coupure topographique entre la plaine agricole de la Siagne et le reste de la ville. L'urbanisation a colonisé les hauteurs dans une gradation de densité assez marquée (cf coupe ci-dessous). Le massif a en effet accueilli les premières propriétés de villégiatures au XIXème siècle. Beaucoup de ces propriétés ont laissé la place à de grands immeubles qui ont conservé les parcs, mais des transformations récentes et régulières contribuent à densifier ce secteur et à diminuer sa qualité paysagère.

La Croix-des-Gardes est surplombée d'un espace boisé remarquable du point de vue du grand paysage et «couronnée» par un écrin de verdure qui se fond avec les grandes propriétés culminantes constituant le principal poumon vert terrestre de la commune. Elle est constituée de pins d'Alep, de chênes verts, de chênes lièges, de lentisques, de mimosas... Un patrimoine végétal à sanctuariser.

**PALETTE VÉGÉTALE**



**POTENTIALITÉ ET ÉVOLUTION**



> **Potentialités**

Les hauteurs sont légèrement inférieures au règlement en vigueur et permettent une certaine densification. Néanmoins le secteur est très contraint par la topographie et le risque incendie.

> **Évolution**

La suppression du COS peut entraîner une densification des versants et donc une dégradation du paysage.

**AU REGARD DU PLU EN VIGUEUR**



Zonage : UFa, UEb , NL

Niveau de protection	Contraintes associées
X	Espace urbanisé ou boisé sensible au titre de la D.T.A. / Urbanisation strictement limitée aux seules parcelles interstitielles du tissu urbain ou « dents creuses » des îlots bâtis ainsi qu'à la construction ou la réhabilitation de secteurs existants.
X	Espace proche du rivage / Extension de l'urbanisation limitée
X	Présence d'E.B.C. / Interdiction de toutes constructions
X	Jardin à protéger (dont jardins remarquables) / Interdiction de constructions ou aménagement pouvant nuire à l'esthétique du style du jardin
X	Secteur de points de vue / A respecter
X	Perspectives sensibles / A respecter
<b>Hauteur maximale autorisée</b> / UEb : 9 m / UFa: 7,5 m / NL : 7,5 m	

**PROTECTION A RENFORCER - SANCTUARISATION SUR LA PARTIE SOMMITALE ET PROTECTION DÉGRESSIVE JUSQU'À LA BOCCA**

**Enjeux**

- Réduire le potentiel de densification du secteur afin de préserver et mettre en valeur cette composante majeure du paysage cannois en vue direct avec le littoral



# LES CÔTEAUX DE LA CROIX DES GARDES / AVENUE PICAUD

## Caractéristiques et implantation



## Fiche Identité

### Morphologie géographique

L'avenue du Dr. Picaud se situe le long du littoral entre La Bocca et le centre historique du Suquet. Il s'agit de l'urbanisation des côteaux de la Croix des Gardes. Ce secteur constitue un goulot d'étranglement entre massif et littoral, qui complexifie les liaisons non seulement à l'échelle du quartier mais aussi à l'échelle communale.

### Accès

Avenue du Dr Picaud et boulevard du Midi > traverses piétonnes sous la voie ferrée

### Dessertes

Nord/Sud > multiples voies de petits gabarits

Est/ Ouest > avenue Dr Picaud, boulevard du Midi, boulevard du Rivage.

### Dessertes en transport en commun

Passage du BHNS

### Typologie



INDIVIDUEL



BATI  
REMARQUABLE



PETIT  
COLLECTIF



COLLECTIF  
STANDING



NATURE EN  
VILLE

## Photos du site



**1/ La frange** entre l'avenue du Dr Picaud et la voie ferrée est un espace foncier enclavé entre les deux axes de circulation. La voie ferrée crée une rupture nette avec le littoral, quelques passages souterrains permettent toutefois une liaison.

**2/Le paysage actuel est de grande qualité** notamment au nord de l'avenue Picaud - à préserver



**3/ Des liaisons piétonnes et véhiculées souterraines** existent sous la voie ferrée permettant une liaison avec le littoral. Ces percées trop confidentielles, mériteraient d'être marquées par des aménagements paysagers.



### CADRE DE VIE



La rupture créée par la voie ferrée est importante et très présente. Du littoral, l'urbanisation reste peu perceptible à l'arrière de la voie : un travail de couture urbaine de part et d'autre de la voie ferrée permettra de réduire cette rupture.

Au nord, le paysage de qualité peut être «la matière première» des futurs aménagements urbains.

### AU REGARD DU P.L.U. EN VIGUEUR



- Le zonage - UD, UE, UP
- > ER - Avenue du Dr Picaud. (élargissement envisagé), voie ferrée et boulevard du Midi
  - > le règlement actuel permet d'implanter de l'habitat.
  - > préserver les éléments paysagers remarquables

### POTENTIALITÉ ET ÉVOLUTION



#### > Potentialités

Le potentiel de densification est faible au regard des hauteurs et des espaces verts existants. Le potentiel se situe surtout au niveau des liaisons souterraines en direction du bord de mer pour «gommer» la rupture créée par la voie ferrée.

#### > Évolution

Confirmer / affirmer la présence de la végétation  
Front bâti sur le boulevard Picaud  
Percées visuelles sur le littoral

POTENTIALITÉ DE DENSIFICATION FAIBLE -  
DÉGRESSIVITÉ DE L'URBANISATION DANS LE PROLONGEMENT DE LA CROIX-  
DES-GARDES

#### Enjeux

- Maîtriser la densification
- Organiser les mobilités (séparation des flux)
- Diversifier les fonctions urbaines
- Préserver les liaisons et points de vue sur le littoral



# PETIT JUAS / VALLERGUES / BROUSSAILLES (RIOU)

## Caractéristiques et implantation



## Fiche Identité

### Morphologie géographique

Le quartier se situe entre la Croix des Gardes et le quartier bd Carnot / République, il est constitué de micros vallons colonisés par l'urbanisation comme plus à l'ouest, le vallon du Riou.

### Accès

Au nord par l'A8, le boulevard Carnot, le boulevard du Riou et l'avenue de Grasse et au sud par la couverture de la voie ferrée. Son accessibilité demeure limitée et contrainte, nécessitant de maîtriser sa densification et de favoriser la préservation de la trame verte.

### Dessertes

Nord / sud - A8, boulevard Carnot et Riou, avenue de Grasse - Est / Ouest - De nombreuses voies de petits gabarits

### Dessertes en transport

Bus

### Typologie



INDIVIDUEL



PETIT COLLECTIF

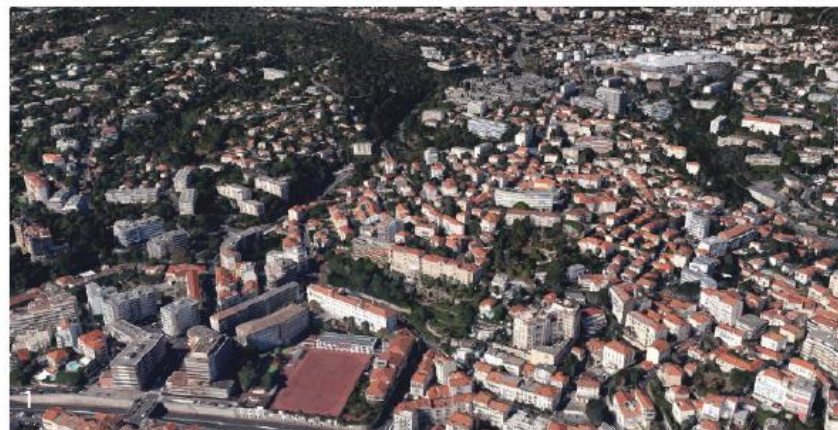


COLLECTIF



NATURE EN VILLE

## Photos du site



1/ Le vallon du Riou, dans son écrin de verdure, est visible à l'échelle du quartier.

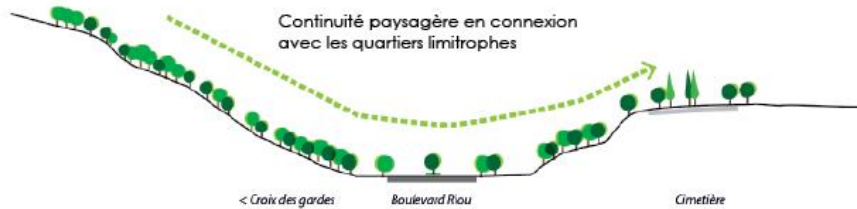
2/ Le vallon est aujourd'hui un axe structurant d'accès au centre-ville auquel il est connecté par le carrefour Val-lombrosa.



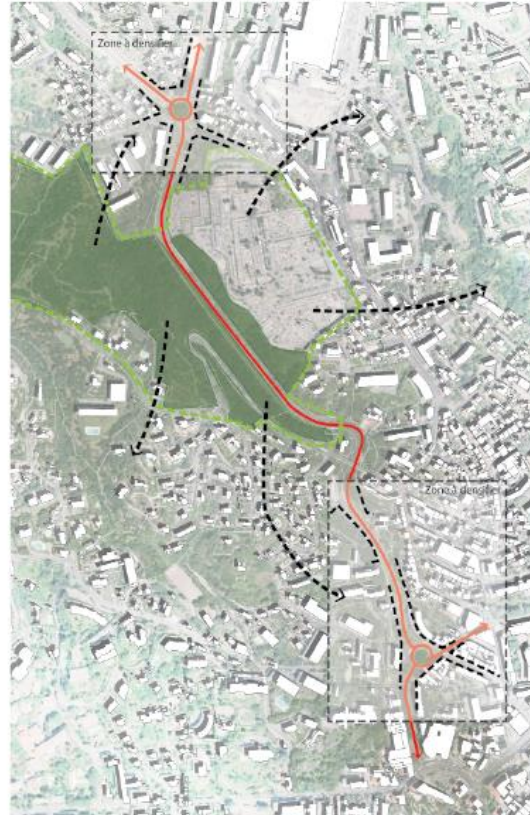


## CADRE DE VIE

### 3/ COUPE SCHEMATIQUE



### DU RIOU AU JARDIN LINEAIRE



3/ Le vallon est un axe support de la trame verte pour l'ensemble des quartiers traversés.

La création d'un parc linéaire, permettrait de valoriser le vallon du Riou et son caractère paysagé. Ce jardin s'appuyant sur le vallon permettrait un apaisement des voies de circulation et intégrerait le cimetière et son paysage.

## AU REGARD DU PLU EN VIGUEUR



- Le zonage - UD, UE, UA
- > Préserver un front bâti sur la couverture de la voie ferrée
  - > Tissu contraint par le relief

## POTENTIALITÉ ET ÉVOLUTION



### > Potentialités

Le potentiel est faible et à contrôler. Les typologies individuelles présentes sont contraintes par la géographie.

### > Évolution

Valoriser le boulevard localisé dans le vallon du Riou en apaisant la circulation et en donnant une place aux cheminements doux. Confirmer la présence d'un parc linéaire.

POTENTIALITE DE DENSIFICATION FAIBLE -  
MAINTENIR CES QUARTIERS DE JARDINS

### Enjeux

- Préserver et valoriser le caractère naturel des abords du Boulevard du Riou.
- Contrôler la densification à l'Est de ce secteur pour des raisons d'accessibilité limitée.
- Organiser l'intermodalité dans le secteur Vallombrosa.
- Prendre toutefois en compte le secteur de renouvellement sur l'avenue de Grasse.



D.3 | UNE FAÇADE MARITIME A VALORISER

# LE SUQUET

## Caractéristiques et implantation



## Fiche Identité

### Morphologie géographique

Le Suquet représente le noyau historique de Cannes, constitué de rues étroites et de bâtis accolés les uns aux autres sur des parcelles étroites.

**Co-visibilités** : Secteur de front de mer présentant de fortes visibilités depuis l'ensemble de la baie de Cannes et particulièrement sur le mamelon du Suquet.

**Espaces publics** : Espaces publics nombreux le long du port (Quai St-Pierre, Avenue de la liberté ...) et sur la partie sommitale autour des monuments historiques.

**Accès** : Accès depuis le boulevard de la Croisette, le boulevard Jean Himbert, et la couverture de la voie ferrée.

### Typologie



INDIVIDUEL



BÂTIMENT  
REMARQUABLE



COLLECTIF

## Photos du site



LE TRAIT DE CÔTE HISTORIQUE



### CADRE DE VIE

Le Suquet est le quartier le plus ancien de Cannes. Il est établi sur un piton que domine une tour, les restes du château, la chapelle Saint-Anne et l'église Notre-Dame de l'Espérance. Identique à la typologie médiévale, le bâti est serré sur des parcelles étroites laissant peu d'espaces libres. Les maisons sont traditionnelles et modestes, sans ornementation particulière, mais l'ensemble et la continuité du tissu donne une grande qualité urbaine et historique au quartier. Le Suquet n'a pas vocation à évoluer sauf à retrouver ses caractéristiques anciennes lorsque celles-ci ont été dénaturées par des ajouts plus récents.

### LE FRONT DE MER ET SES AMBIANCES



### AU REGARD DU PLU EN VIGUEUR



Zonage : UA

Niveau de protection		Contraintes associées
X	Espace urbanisé sensible au titre de la D.T.A.	A respecter.
X	Espace proche du rivage	Extension de l'urbanisation limitée
	Présence d'E.B.C.	Sans objet
X	Jardin à protéger (dont jardins remarquables)	Certains espaces publics sont protégés par ce classement. Interdiction de constructions ou aménagement pouvant nuire à l'esthétique du style du jardin
	Secteur de points de vue	Sans objet
	Perspectives sensibles	Sans objet
Hauteur maximale autorisée		UC : de 7,5 m à 21 m

### POTENTIALITÉ ET ÉVOLUTION



#### > Potentialités

Peu de bâtiments avec des hauteurs inférieures au règlement en vigueur  
Secteur à forte valeur patrimoniale abritant un site classé.

#### > Évolution

La densification est limitée sur ce secteur.

## SECTEUR A SANCTUARISER

### Enjeux

- Renforcer la protection des rues médiévales du Suquet et de son tissu urbain historique
- Maintenir la protection des jardins remarquables compte-tenu des enjeux patrimoniaux et compléter la protection des espaces verts résiduels



# LA CROISSETTE

## Caractéristiques et implantation



## Photos du site



## Fiche Identité

### Morphologie géographique

Secteur de développement historique à partir du XIXème siècle, La Croisette est constituée de grands immeubles à alignements organisés sur une trame orthogonale. Il s'agit du quartier emblématique de Cannes.

**Co-visibilités** : Secteur de front de mer présentant de fortes visibilités depuis l'ensemble de la baie de Cannes et les îles sur le mamelon du Suquet.

**Espaces publics** : Espaces publics nombreux organisés autour de la promenade de la Croisette.

**Accès** : Accès depuis le boulevard de la Croisette, le boulevard Carnot, le boulevard Jean Himbert et la couverture de la voie ferrée.

### Typologie



INDIVIDUEL



BÂTI  
REMARQUABLE



PETIT  
COLLECTIF



COLLECTIF





### CADRE DE VIE

Le front de mer cannois apparaît comme une succession d'ambiances ayant chacune un rapport différent à la mer : le centre historique du Suquet et son éperon dominant la baie, le Vieux-Port, ses digues qui cadrent le paysage et ses mâts qui jouent avec le vent, la Croisette, ses palaces (hôtels particuliers du XIXème siècle) et sa plage si prisée à la belle saison, le front bâti de la presqu'île et ses jardins qui finissent d'encadrer la baie à l'est...

### PALETTE VÉGÉTALE



Pin parasol



Washingtonia



Roseaie



Strelitzia

### LE FRONT DE MER ET SES AMBIANCES



### AU REGARD DU PLU EN VIGUEUR



Zonage : UC

Niveau de protection		Contraintes associées
X	Espace urbanisé sensible au titre de la D.T.A.	A respecter.
X	Espace proche du rivage	Extension de l'urbanisation limitée
	Présence d'E.B.C.	Sans objet
X	Jardin à protéger (dont jardins remarquables)	Certains espaces publics et une bande végétale de front de mer sont protégés par ce classement. Interdiction de constructions ou aménagement pouvant nuire à l'esthétique du style du jardin
	Secteur de points de vue	Sans objet
	Perspectives sensibles	Sans objet
Hauteur maximale autorisée		UA: de 7,5 m à 16 m, Croisette hauteur imposée à partir de la côte 31,5 NGF.

### POTENTIALITÉ ET ÉVOLUTION



#### > Potentialités

Peu de bâtiments avec des hauteurs inférieures au règlement en vigueur  
Secteur contraint par le risque de ruissellement urbain et de submersion marine.

#### > Évolution

La densification est limitée sur ce secteur.

### PROTECTION A CONSERVER

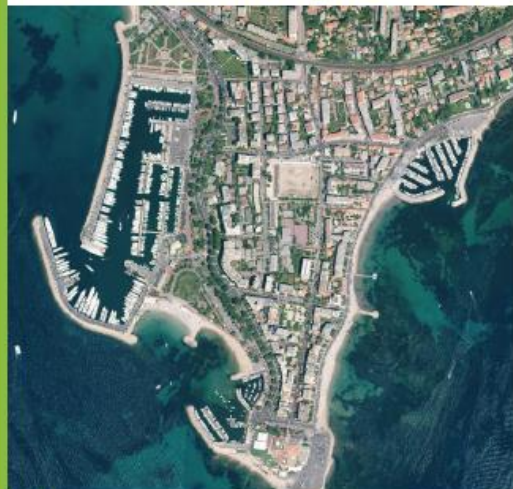
#### Enjeux

- Préserver la morphologie urbaine d'un quartier très homogène et maintenir les règles de gabarit
- Maintenir la protection des jardins remarquables compte-tenu des enjeux patrimoniaux et compléter la protection des espaces verts résiduels



# POINTE CROISSETTE

## Caractéristiques et implantation



## Fiche Identité

### Morphologie géographique

Pointe-Croisette se situe au sud-est de la commune, il s'agit d'une presqu'île en lien visuel avec les îles Lérins. Dans la continuité de la Croisette, l'entrée dans Pointe-Croisette est peu perceptible.

### Accès

A l'ouest > Boulevard de la Croisette. A l'est > Boulevard Gazagnaire. Au nord > Boulevard Alexandre III

**Co-visibilités** : Secteur de front de mer présentant de fortes visibilitées depuis l'ensemble de la baie de Cannes à l'ouest et depuis Golfe Juan à l'est

**Espaces publics** : Secteurs disposant de nombreux espaces publics (placettes, aire de jeux, bouldrome...)

### Dessertes

Secteur quadrillé avec de larges voiries.

### Typologie



INDIVIDUEL



BATI REMARQUABLE



PETIT COLLECTIF

## Photos du site



POINTE CROISSETTE ET SA FRANGE LITTORALE



LES JARDINS LITTORAUX



LES RESIDENCES SECONDAIRES LITTORALES



### CADRE DE VIE

Pointe-Croisette apparaît comme un quartier « à part » tant géographiquement que par son urbanisme. Ce bras de terre tourne le dos au reste du territoire de la commune et s'est bâti beaucoup plus tardivement que le reste du littoral (années 50/60). Au départ principalement composée de petites propriétés avec jardin, la presqu'île s'est peu à peu densifiée le long du trait de côte qui apparaît aujourd'hui comme un front bâti continu (habitat collectif balnéaire de même facture). Cette frontière tend à éloigner le cœur du quartier (vivant et habité) du bord de mer déserté en basse saison. L'impact de la hauteur des immeubles construits sur la côte Ouest est limité par la végétation très présente sur les espaces publics et qui subsistent des grandes propriétés, ainsi que par quelques percées visuelles sur la mer. Au Nord de la Pointe-Croisette, des îlots traditionnels, bordés de voies plus étroites, permettent encore de créer une liaison entre la presqu'île de Pointe-Croisette et le bas du quartier de la Californie.

### PALETTE VÉGÉTALE



Pin parasol



Citronnier



Washingtonia



Néfier

LA FACE EST DE POINTE CROISSETTE ET LE DURCISSEMENT DE SON FRONT BÂTI



### AU REGARD DU PLU EN VIGUEUR



Zonage : UBa, UBb majoritaire  
Quelques zones UDh, UDg, UEb

Niveau de protection		Contraintes associées
	Espace urbanisé ou paysager sensible au titre de la D.T.A.	Sans objet
X	Espace proche du rivage	Extension de l'urbanisation limitée
	Présence d'E.B.C.	Sans objet
X	Jardin à protéger (dont jardins remarquables)	Les espaces publics et une bande végétale de front de mer sont protégés par ce classement.
	Secteur de points de vue	Sans objet
X	Perspectives sensibles	A respecter
<b>Hauteur maximale autorisée</b>		UB : de 18 m à 28 m, UD : de 7.5 m à 18 m et UE : de 7.5 m à 15 m.

### POTENTIALITÉ ET ÉVOLUTION



#### > Potentialités

Les bâtiments avec des hauteurs inférieures au règlement en vigueur se situent au Nord-Ouest de Pointe-Croisette.

#### > Évolution

Un renouvellement, notamment au Nord du quartier, serait possible au regard des règles applicables, mais une densification entraînerait une dégradation du cadre urbain très spécifique du quartier.

**PROTECTION A RENFORCER - TRÈS FORTE SUR LA BANDE NORD-EST ET FORTE EN COEUR DE QUARTIER**

#### Enjeux

- Réduire le potentiel de densification du secteur afin de préserver les jardins et espaces verts qui participent à l'identité du territoire.
- Maintenir la protection des jardins remarquables
- Préserver les percées paysagères sur le littoral cannois afin de mettre en valeur la proximité avec le littoral et de conserver les visibilités actuelles



# LES ÎLES LERINS

## Caractéristiques et implantation



## Fiche Identité

**Morphologie géographique :** îles

**Co-visibilités :** Fortes visibilités depuis l'ensemble de la baie de Cannes, présentant des lignes d'horizon boisées

**Espaces publics :** Sentiers, plages, débarcadères, jardins ...

**Accès :** Navette depuis le quai Laubeuf

**Dessertes :** Îles piétonnes

### Typologie



BATI  
REMARQUABLE



GRANDE  
NATURE

## Photos du site



L'ILE SAINTE MARGUERITE ET SA FORET DE 210 HECTARES



LE FORT VAUBAN DE SAINTE MARGUERITE



LE MONASTERE ET LES VIGNOBLES DE LERINS



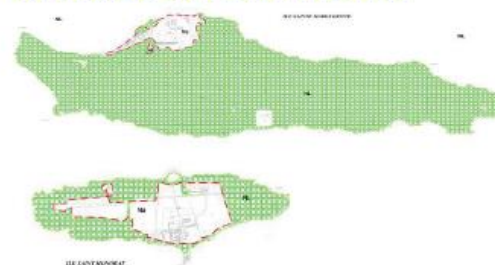
**CADRE DE VIE**

Les îles Lérins s'inscrivent comme un arrière plan boisé vu du territoire cannois. Elles représentent un ailleurs, une sorte d'invitation au voyage à seulement un kilomètre de Pointe-Croisette. L'île Sainte-Marguerite, la plus grande, conserve un patrimoine végétal inestimable avec ses 210 hectares de forêt méditerranéenne. Saint-Honorat, plus petite, abrite quant à elle un monastère fondé en 410 ainsi qu'un vignoble, principale activité économique de l'archipel avec le tourisme. Les îles sont depuis des siècles intégrées et indissociables de la ville de Cannes. Situées au Sud-Est de Pointe-Croisette, elles sont accessibles en vingt minutes par liaison maritime. Depuis les îles, la conurbation littorale cannoise ainsi que le mitage des coteaux est particulièrement visible, illustrant un puissant contraste avec l'archipel. La protection drastique des îles doit aujourd'hui servir d'exemple afin de conserver les respirations paysagères encore visibles sur la commune. Chacune des îles est accompagnée d'un îlot inhabité (Tradelière et Saint-Féréol). L'archipel comprend également un îlot situé au sud de Saint-Honorat, ce qui porte à cinq le nombre d'îles de l'archipel.

**PALETTE VÉGÉTALE**



**AU REGARD DU PLU EN VIGUEUR**



**Zonage : NL et Na**

Niveau de protection	Contraintes associées
X	Espace urbanisé ou paysager sensible, espaces remarquables au titre de la D.T.A. et site classé.
X	Espace proche du rivage
X	Présence d'E.B.C.
	Jardin à protéger (dont jardins remarquables)
	Secteur de points de vue



**POTENTIALITÉ ET ÉVOLUTION**

> Potentialités  
Préserver l'ensemble naturel, paysager et patrimonial remarquable.

> Évolution  
Les îles sont protégées au titre de la Loi Littoral

**PROTECTION À CONSERVER**

**Enjeux**

- Maintenir les protections sur l'ensemble des îles
- Gérer la fréquentation touristique
- Valoriser l'agriculture
- Maintenir les activités existantes (Monastère notamment) et leur permettre de se développer dans le respect du caractère remarquable du site



D.4 | DES CENTRES A REPENSER

# PRADO / REPUBLIQUE

## Caractéristiques et implantation



## Fiche Identité

### Morphologie géographique

Vallon situé au nord de la commune, entre le boulevard Carnot et l'avenue de la République. Liaison directe avec le Cannet (liaison historique).

### Accès

Au nord par l'A8 et le boulevard Carnot.  
Au sud par la pénétrante.

### Dessertes

Nord / sud - Carnot et République  
Est / Ouest - Avenue de la Flotte/ Rue L. Noel.

### Dessertes en transport

Bus

### Typologie



INDIVIDUEL



PETIT COLLECTIF



COLLECTIF

## Photos du site



**1/ Les cœurs d'îlots plantés** entre Carnot et République sont à préserver comme espaces de respiration.

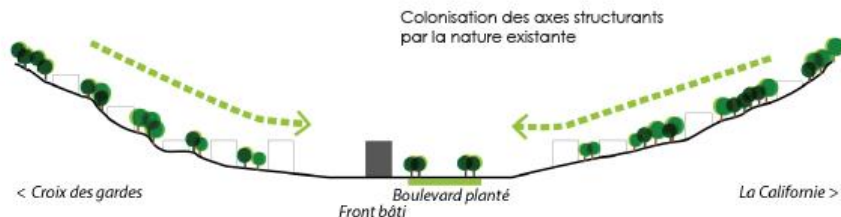
**2/3/ Le front bâti** - trame urbaine continue, ce front bâti est marquant dans le quartier et donne au boulevard de la République, malgré la circulation, une identité architecturale de « maison de ville » - à préserver

**4/ Parcelle identifiée en ER au P.L.U en vigueur.** Cet espace permettra des respirations au cœur du quartier et améliorera les conditions de stationnements.



## CADRE DE VIE

### COUPE SCHEMATIQUE



Le quartier de la République est installé en fond de vallon entre Carnot et la Californie.

Son identité «villageoise» est très forte notamment au travers du front bâti présent sur le côté Ouest, composé de maisons R+2/ R+3 accolées les unes aux autres.

Aujourd'hui, itinéraire bis du boulevard Carnot, il est bruyant et très circulé avec peu d'espaces publics permettant des respirations. Ces nuisances sonores engendrent une dégradation des ambiances urbaines du quartier. Les axes de circulation peuvent constituer demain des axes de recolonisation privilégiés pour la trame verte, avec le développement de la végétation des versants ou des vallons jusqu'en cœur de ville (cf. vallon de la Foux parallèle au boulevard de la République).

Les espaces structurants (identifiés notamment avec des ER dans le P.L.U) permettront de créer des espaces de respirations afin d'apaiser le quartier et de donner plus de place aux piétons.



## AU REGARD DU PLU EN VIGUEUR



Le zonage

Zonage : UA, Udd, Udf, UDe, UDz

> peu de potentiel de densification,

> les hauteurs permettraient de densifier mais, au regard des flux véhicules, la densification est à maîtriser, limitée par le dimensionnement des voies.

> Les coeurs d'îlots encore plantés doivent être préservés de toute densification.

## POTENTIALITÉ ET ÉVOLUTION



> Potentialités

Peu de hauteurs inférieures au règlement en vigueur et des formes urbaines qui limitent le potentiel de densification.

> Évolution

Des espaces publics requalifiés (travaux en cours) et des séquences de respiration le long du boulevard de la République permettront de redynamiser le quartier.

Le ruissellement urbain est une limite à la restructuration du quartier.

POTENTIALITE DE DENSIFICATION FAIBLE - TRAVAIL SUR LES ESPACES PUBLICS (AÉRATION), PRISE EN COMPTE DU RISQUE INONDATION ET AMÉLIORATION DU TISSU BÂTI

### Enjeux

- Créer des espaces de respiration
- Intégrer le risque ruissellement urbain.
- Mettre en œuvre un renouvellement urbain à la parcelle avec des secteurs de plan de masse pour des projets bien intégrés.
- Limiter une dégradation des ambiances urbaines liée aux nuisances.
- Conserver les formes urbaines traditionnelles / historiques du bâti



## LA GARE CENTRE / RUE HOCHE

### Caractéristiques et implantation



### Fiche Identité

#### Morphologie géographique

La gare et la rue Hoche se situent dans le centre de la ville du XX<sup>e</sup>. L'avenue Bachaga Saïd Boualam couvre la voie ferrée et la gare souterraine. La rue Hoche est une rue parallèle à l'avenue Bachaga Saïd Boualam entre la gare et la Croisette.

#### Accès

Au nord par la pénétrante, le boulevard Carnot et le boulevard de la République

Au sud par la rue Jean Jaurès

Passages souterrains

Dessertes

Nord / sud - Rue des Serbes, rue du 24 Août, rue Vagliano.

Est / Ouest - La pénétrante et la Croisette, Rue Jean Jaurès, Rue Hoche, Rue d'Antibes.

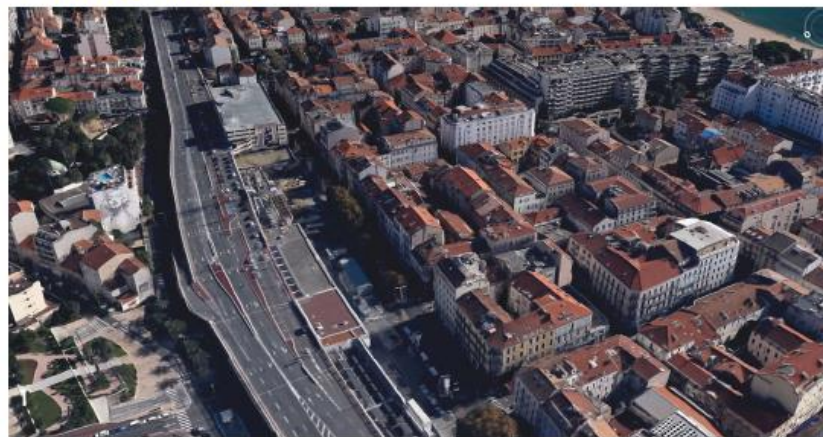
Dessertes en transport

Toutes les lignes de bus desservant Cannes sont au départ de la gare.

Typologie



### Photos du site



1/ Le quartier de la gare en mutation est un levier pour les futurs projets aux abords. Ce projet phare questionne la mise en cohérence des bâtis alentours (densification possible).



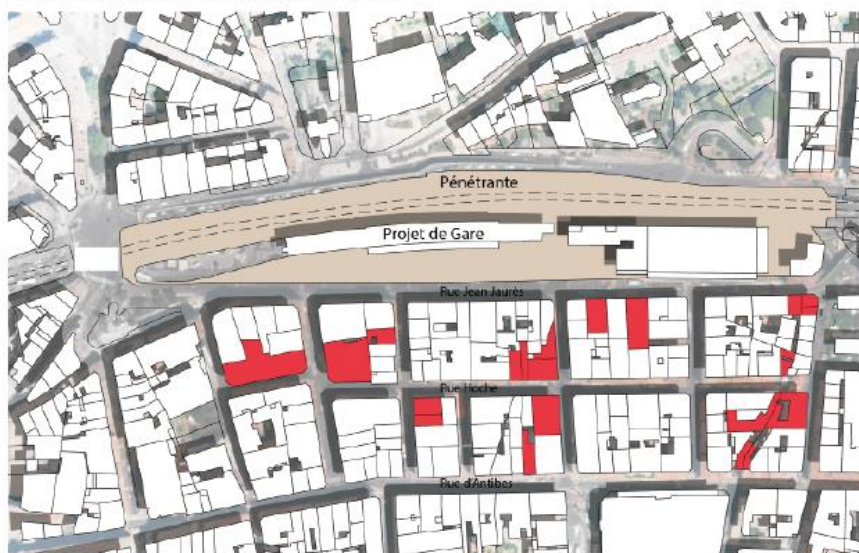
2/ Rue Jean Jaurès, la nouvelle gare rénovée fait front aux îlots existants. Au sein de certains îlots apparaissent un vrai potentiel de densification, notamment au regard des hauteurs du P.L.U. en vigueur relativement élevées.

3/ L'angle de la rue Jean Jaurès accueille un bâti en rez-de-chaussée offrant une potentialité de densification.



## CADRE DE VIE

### POTENTIEL DE DENSIFICATION A LA PARCELLE



La mutation de la gare en espace multimodal est un levier pour les futurs projets aux abords et questionne sur la mise en cohérence des bâtis alentours. Plusieurs possibilités de densification se distinguent au sein des îlots face à la gare, s'appuyant sur les hauteurs plus élevées décrites dans le P.L.U.. L'uniformisation des îlots et la déclinaison d'un front bâti homogène sur les rues structureraient les façades et les espaces publics.

Une végétation d'alignement est présente mais discontinue sur la rue J. Jaurès. L'alignement est à affirmer.

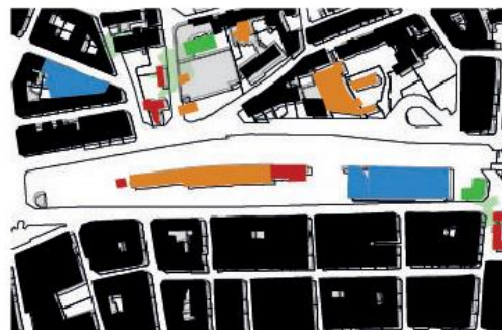


## AU REGARD DU PLU EN VIGUEUR



Le zonage - UD, UA  
 Hauteur tolérée Rue Hoche > 15 m  
 Hauteur tolérée Rue Jean Jaurès > 18 m

## POTENTIALITÉ ET ÉVOLUTION



### > Potentialités

Le potentiel est présent et semble envisageable au regard des hauteurs dans le P.L.U. en vigueur.

### > Évolution

Le projet de la gare est un levier pour une requalification des rues adjacentes. Un bâti de faible hauteur et de qualité médiocre constitue un potentiel de renouvellement, limité par la structure foncière (Coeur îlot)

## POTENTIALITE DE DENSIFICATION

### Enjeux

- Redynamiser le quartier de la gare
- Renouveler les parcelles mutables



# LA BOCCA

## Caractéristiques et implantation



## Fiche Identité

### Morphologie géographique

La Bocca se situe à l'ouest de la commune, sur le littoral entre Mandelieu la Napoule et la vallée de la Siagne au nord. Il s'agit d'un petit coeur de village caractérisé par des bâtis en alignements R+1/ R+2. Traversée par l'avenue F. Tonner, La Bocca se compose d'une place centrale avec son marché, un grand parking et un boulo-drome couvert.

### Accès

Au nord par l'A8, Avenue Francis Tonner, boulevard M. Jourdan.

Au sud par le boulevard du Midi

### Dessertes

Nord / sud - Rue Aicard, rue St Vincent de Paul

Est / Ouest - Avenue F. Tonner, avenue de la Roubine, avenue du Dr Raymond Picaud

### Dessertes en transport

BHNS

### Typologie



INDIVIDUEL



PETIT COLLECTIF



COLLECTIF

## Photos du site



1/ Le village rue de La Bocca, est à proximité du littoral. Sa position stratégique d'entrée de ville ouest de Cannes, permet des liaisons directes avec l'autoroute A8, l'aéroport Cannes - Mandelieu, les communes limitrophes ainsi que le centre-ville notamment par les transports en commun (BHNS et gare de La Bocca)



2/ La composition de village, avec sa place et ses typologies de petits collectifs R+1/R+2, participe à l'identité de La Bocca. Dans le cadre de son évolution, ce caractère de centre village est à préserver. L'apaisement des axes traversant La Bocca est en cours afin de ne pas augmenter les nuisances.

3/ Les résidences vacances qui composent pour partie le front urbain le long du littoral constituent une barrière visuelle et un obstacle entre La Bocca et le littoral. Ces résidences accentuent, en période estivale, les problèmes de circulation.



### CADRE DE VIE



Les axes de circulations tracés au XXème siècle ont été bordés d'un habitat urbain traditionnel (R+1/R+3), à l'alignement ou en continu, qui lui ont donné des caractéristiques de bourg villageois. Les immeubles récents, sur six à huit niveaux, ont interrompu cette ambiance et forment une muraille visuelle entre le quartier et la mer. En revanche, sur certaines voies Nord Sud, des échappées visuelles vers le relief de la Croix-des-Gardes ont subsisté. La Bocca se compose également d'îlots de petites maisons basses avec des jardins qui constituent des poches vertes dans le quartier.

Le passage du B.H.N.S. et l'apaisement de l'avenue Francis Tonner permettront de conforter l'identité villageoise de La Bocca. Les axes structurants de circulation en cours de réaménagement permettront également aux plantations d'alignement et à la nature en ville de s'affirmer à La Bocca.

Cette centralité doit donner une vraie dynamique à La Bocca et s'accompagne d'une liaison piétonne et visuelle avec le littoral en cours de réaménagement.

### AU REGARD DU PLU EN VIGUEUR



Le zonage - UA, UD, UP.

Densité de centre villageois > à affirmer

Formes urbaines de maisons de ville > à préserver

### POTENTIALITÉ ET ÉVOLUTION



> Potentialités

Le potentiel est faible et à contrôler. Les typologies individuelles présentes sont contraintes par la géographie et le risque inondation.

> Évolution

Poursuivre un renouvellement urbain adapté à La Bocca

### POTENTIALITE DE DENSIFICATION ENGAGEE

#### Enjeux

- Poursuivre la requalification des espaces publics centraux.
- Densifier et renouveler en préservant le centre.
- Promouvoir un modèle urbain original : diversité, mixité, performances environnementales...



# LA BOCCA NORD / RANGUIN

## Caractéristiques et implantation



## Fiche Identité

### Morphologie géographique

Entre Siagne et Croix des Gardes, le nord de La Bocca est un secteur déconnecté du reste de la commune à cause notamment de l'autoroute qui se situe au nord du quartier.

### Accès

Au nord par la liaison intercommunale de la Siagne et la route départementale.  
 Au sud par l'A8

### Dessertes

Nord / sud - par les communes alentours l'avenue de la Borde et le centre de La Bocca en passant par le boulevard Michel Jourdan.

Est / Ouest - par la plaine de la Siagne en arrivant de Mandelieu et par le Cannet.

### Dessertes en transport

Bus - passage de la voie ferrée, halte ferroviaire de Ranguin

### Typologie



INDIVIDUEL



PETIT COLLECTIF



GRANDE NATURE



AGRICULTURE



COLLECTIF

## Photos du site



1/Urbanisation des espaces collinaires. Présence très forte du relief alentour et des espaces boisés.

2/Habitat collectif objet d'un Programme de Renouvellement Urbain.

3/Développement de l'habitat individuel en frange de la Siagne.



CADRE DE VIE



Le nord de La Bocca est un secteur qui a été largement densifié pour répondre aux besoins de logements dans les années 1960. L'urbanisation dans ce secteur fait pression sur la Croix-des-Gardes à l'Est et sur les terres agricoles de la plaine de la Siagne. Comme sur le reste de la commune, les espaces boisés sont largement présents et relativement bien préservés.

AU REGARD DU PLU EN VIGUEUR



Zonage > UD, UE  
 Zone de densité moyenne et faible.  
 Secteur soumis aux aléas inondations et feux de forêt.

POTENTIALITÉ ET ÉVOLUTION



> **Potentialités**  
 Secteur transformé récemment par le Programme de Renouvellement Urbain. Une densification est possible mais doit s'accompagner d'une diversification des fonctions urbaines (typologie d'habitat variée, desserte en transports, stationnements, commerces de proximité, ...)

> **Évolution**  
 Ce secteur est concerné par de futures évolutions de renouvellement urbain.

POTENTIALITE DE RENOUVELLEMENT URBAIN ENGAGÉE

Enjeux

- Poursuivre le renouvellement urbain en prenant en compte le tissu existant
- Poursuivre la création des quartiers fonctionnels (transports en commun, commerces de proximité, mixité, équipements, typologie d'habitat variée)
- Préserver le paysage.



D.5 | LA VALLEE DE LA SIAGNE, UN ESPACE A AMENAGER

# LES COTEAUX DE LA SIAGNE

## Caractéristiques et implantation



## Fiche Identité

**Morphologie géographique :** Secteur situé à l'ouest de la commune en bordure de la plaine de la Siagne

**Co-visibilités :** Visibilités avec la plaine de la Siagne et les collines de Mandelieu-la-Napoule

**Espaces publics :** Jardins familiaux, aire de pique-nique, ...

**Accès :** Accès depuis la D 1109.

**Dessertes :** Desserte par l'avenue Maurice Chevalier, la D1109 à l'ouest et prolongement de l'avenue Michel Jourdan à l'est et au sud via le chemin de la Plaine de Laval. Desserte en bus par la ligne 6B.

### Typologie



INDIVIDUEL



ACTIVITE



AGRICOLE



COLLECTIF

## Photos du site



LA GRADATION VÉGÉTALE ENTRE CÔTEAUX ET PLAINE HUMIDE



LE PAYSAGE OUVERT DE LA PLAINE DE LA SIAGNE



UN PAYSAGE SOUS PRESSION



### CADRE DE VIE

Les côteaux de la plaine de la Siagne ont été largement colonisés à partir des années 80. Des boisements subsistent toutefois (escarpements, vallons) offrant des respirations dans un tissu diffus principalement composé de pavillons et de collectifs avec une pression constante sur la plaine agricole et ses terres arables, notamment le long des axes de circulation. L'activité agricole en baisse, couplée à une pression foncière en constante augmentation, impose une protection de ce paysage « nourricier » où la végétation évolue au gré de l'humidité et de la qualité des sols.

### PALETTE VÉGÉTALE



Canne de Provence



Peuplier

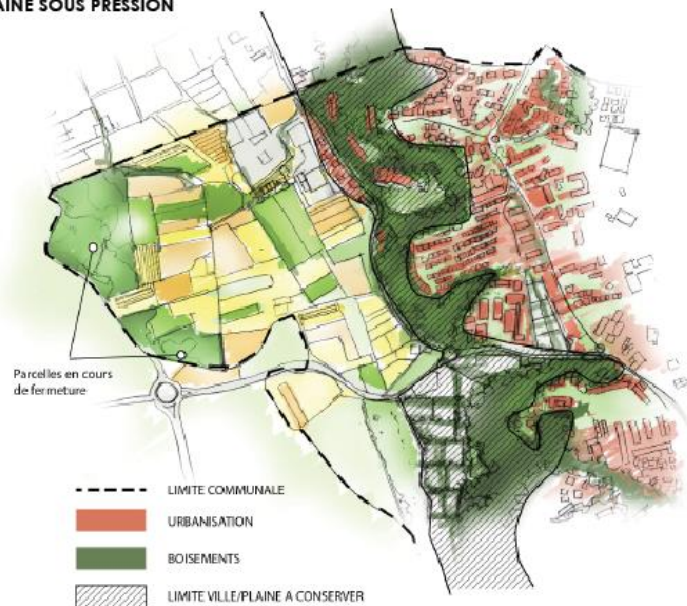


Pin d'Alep

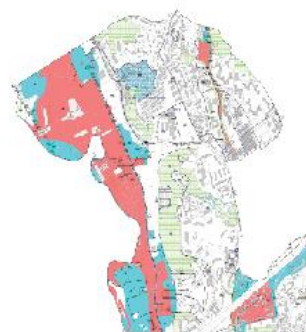


Tamaris

### LA PLAINE SOUS PRESSION



### AU REGARD DU PLU EN VIGUEUR



Zonage : UFa UEb , A, NL, NS

Niveau de protection	Contraintes associées
Espace urbanisé ou boisé sensible au titre de la D.T.A.	À respecter (côteaux Saint-Hubert)
X Espace proche du rivage	Extension de l'urbanisation limitée
X Présence d'E.B.C.	Interdiction de toutes constructions
Jardin à protéger (dont jardins remarquables)	Sans Objet
Secteur de points de vue	Sans Objet
Perspectives sensibles	A respecter
<b>Hauteur maximale autorisée</b>	UEb : 9 m / UFa : 7,5 m / NL : 7,5 m / NS : 7,5 m / A : 7,5 m

### POTENTIALITÉ ET ÉVOLUTION



#### > Potentialités

Au regard des hauteurs inférieures au règlement en vigueur, la densification est faible. Le secteur est très contraint par le risque inondation.

#### > Évolution

La densification est possible sur quelques secteurs restreints hors P.P.R.I. et contraintes topographiques.

### PROTECTION A RENFORCER

#### Enjeux

- Requalifier l'entrée de ville
- Maintenir une protection sur l'ensemble du versant boisé afin de préserver les visibilités avec la plaine agricole.
- Limiter l'ouverture à l'urbanisation des surfaces agricoles.
- Mettre en oeuvre une politique intégrée de gestion et de valorisation agricole et naturelle de la plaine (O.A.P. et au delà schéma de secteur à l'échelle du SCoT).
- Redynamisation et accompagnement des commerces de proximité



# CANNES OUEST / LA FRICHE ANSALDOBREDA

## Caractéristiques et implantation



## Fiche Identité

### Morphologie géographique

La friche se situe à proximité du centre de La Bocca, en frange littorale entre l'avenue Francis Tonner et l'avenue de la Roubine. Cette friche est connectée au réseau ferré, situé au sud, elle se place stratégiquement pour faire la liaison entre La Bocca et le littoral.

A proximité de l'A8, l'aérodrome, en frange de Mandelieu et en lien avec la départementale, les zones d'activités des Tourrades, du Béal, l'avenue de la Roubine et l'avenue M. Jourdan.

### Accès

Au nord par l'A8, l'avenue Francis Tonner

Au sud par l'avenue de la Roubine et boulevard du Midi

### Dessertes en transport

Passage du TCSP (bus sur voie réservée) sur Francis Tonner

Proximité de la gare de La Bocca

### Typologie



## Photos du site





## CADRE DE VIE



1/ A proximité du centre de La Bocca, la friche ANSALDOBREDA s'insère entre le boulevard Francis Tonner et l'emprise foncière SNCF située sur le Boulevard du Midi. Elle est accessible en transport en commun (BHNS) et proche de la future gare de La Bocca.

2/3/4/ Les bâtiments industriels présents sur la friche (type hangar - structure métallique). Présence de la voie ferrée sur le site.

Au regard du faible potentiel foncier identifié sur la commune (peu de disponibilité), la présence de cette friche à proximité du centre-ville est une réelle opportunité. Elle se situe stratégiquement proche des entrées/sorties de la ville, connectée aux transports (bus, train) et à proximité de zones d'activités. Elle est la liaison incontournable entre le centre de La Bocca et le littoral et participe à la construction de la ville de demain.

## AU REGARD DU PLU EN VIGUEUR



Parcelle : AE 317  
Zonage : Uka (habitation et commerce de détails interdit sauf exceptions)

- implantation de commerce en rez-de-chaussée et sur une profondeur de 50 mètres

- revoir le PLU en vigueur concernant l'implantation des logements afin d'ouvrir les possibilités d'habitat ailleurs qu'au nord de la parcelle.

## POTENTIALITÉ ET ÉVOLUTION



### > Potentialités

Espace à enjeux de la D.T.A. Le potentiel de densification et de renouvellement est fort sur ce secteur, friche de 5,7 hectares desservie par le BHNS et sous pression économique (Thalès Alénia Space notamment).

### > Évolution

Renouvellement et densification à partir de la friche AnsaldoBreda. Perspective de valorisation des terrains SNCF.

## POTENTIALITÉ DE DENSIFICATION FORTE - A ENCADRER DANS LE CADRE D'UNE O.A.P.

### Enjeux

- Requalifier / Impulser une dynamique de renouvellement urbain autour de la friche
- Intégrer la gestion des risques naturels (notamment inondation) et promouvoir les énergies renouvelables
- Requalifier les espaces publics et notamment l'avenue de la Roubine (en cours)

## CONCLUSION

Au regard des analyses quantitatives et qualitatives précédemment établies (contraintes réglementaires, occupation du sol, intérêt paysager et patrimonial, etc.), Cannes peut être divisée et subdivisée en secteurs et sous-secteurs en fonction de leur sensibilité ou au contraire de leur potentiel de développement.

L'ouest de la commune de Cannes est caractérisé par un foncier très contraint (aléas, P.P.R.I.F., P.P.R.I. ...). A ces contraintes environnementales et réglementaires s'ajoutent le peu de disponibilité foncière. La présence de terrains S.N.C.F. réseaux et d'une friche industrielle (AnsaldoBreda) sont cependant autant d'opportunités pour permettre le renouvellement urbain du quartier, en continuité directe avec la centralité de La Bocca qui occupe une position stratégique dans le tissu cannois. Elle constitue en effet l'entrée ouest de la ville et est située à proximité de l'échangeur de l'A8, de l'aéroport, du T.C.S.P. et de la gare ferroviaire de La Bocca, le tout en relation directe avec le littoral. Le foncier disponible y est donc stratégique pour le futur de Cannes. Le futur d'une ville encore plus active et dynamique se dessine entre La Bocca et Roubine.

A l'Est et au centre, la ville est caractérisée par un tissu constitué dense (centre historique et centre-ville XIXème-faubourgs) où les espaces collinaires sont colonisés par de l'habitat individuel et des résidences de standing entourées de parcs arborés de qualité. Ce tissu urbain aéré et de qualité est à préserver particulièrement sur les secteurs de Pointe-Croisette, de la Californie et de la Croix des Gardes.

Tous ces tissus urbains et naturels sont constitutifs de la commune de Cannes et forment son identité. Avec la raréfaction du foncier disponible, la construction de nouveaux logements (pour actifs notamment) ne peut être acceptable que si elle préserve les ambiances urbaines.

Dans les secteurs qui s'y prêtent, une densification partielle qui verrait les immeubles (R+6/ R+8) se substituer aux bâtis traditionnels encore présents (R+1/R+4) devra inclure une mise à niveau des espaces publics et des voiries adjacentes afin d'éviter la saturation des réseaux et des difficultés de fonctionnement.

## Enjeux

- Préserver le patrimoine architectural et paysager identifié dans de nombreux quartiers (Suquet, Croix des Gardes, Californie, Pointe-Croisette) ;
- Favoriser le renouvellement urbain dans certains quartiers, notamment à l'Ouest de la commune et dans les quartiers bien desservis ;
- Valoriser la frange littorale.





