

# GARE DE CAGNES-SUR-MER

## PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL



Adresse du Projet :

AVENUE DE LA GARE  
06800 CAGNES - SUR - MER

**Maîtrise d'ouvrage déléguée : Gares & Connexions**

Adresse : DIRECTION DÉVELOPPEMENT  
4, rue Léon Gozlan CS 70014  
13331 Marseille Cedex 03

Tel: 04 13 25 12 03



**Conduite d'opération : PARVIS**

Adresse : 4, rue Léon Gozlan CS 70014  
13331 Marseille Cedex 03



**DEMANDEUR :**

**SNCF Gares & Connexions :**  
**Gilles MANTEL**

**Atelier d'Architecture Gares & Connexions**

Adresse : 16, avenue d'Ivry  
75 647 Paris Cedex 13

Tel: 01 80 50 93 00



**ARCHITECTE :**

**François BONNEFILLE**  
ARCHITECTE D.P.L.G. (N°33285)



**AREP - Aménagement Recherche Pôles d'Echanges**

Adresse : 16, avenue d'Ivry  
75647 Paris Cedex 13

Tel: 01 57 27 15 00

**AREP**

**INGEROP - ARCORA - Structure - Façades**

Adresse : 18, rue des Deux Gares  
92500 Rueil-Malmaison

Tel: 01 82 51 66 22

**INGEROP**

**ARCORA**

**LEA - Les éclairagistes associés**

Adresse : 7, rue Alsace-Lorraine  
69001 Lyon

Tel: 04 72 10 62 53



**BUREAUX D'ETUDES :**

**Raphael RICOTE**

## DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE COMMUNE DE CAGNES-SUR-MER - PEM

Système Altimétrique: NGF / IGN 69

Système Planimétrique: RGF 93 / Lambert-93 CC44

### PARKING 1-PIECES-ARCHITECTE PC-04-NOTICE-ARCHITECTURALE

N° d'affaire : 1005414-00

Date : 13.03. 2019

Echelle : -

ARP	CGM	DPC	NTE	-	PRJ	PC4-01	B
EMETTEUR	PROJET	PHASE	TYPE	IDENTIFIANT	LOT	N°	INDICE

# PROJET DU REAMENAGEMENT DU PEM de Cagnes-sur-Mer

## NOTICE ARCHITECTURALE – COMMUNE DE CAGNES- SUR-MER

OBJET DE LA PRESENTE NOTICE ARCHITECTURALE	2
CETTE NOTICE DECRIT A LA FOIS LE PROJET DE PARKING RELAIS ET L'ENSEMBLE DE LA CONCEPTION DU POLE D'ECHANGE MULTIMODAL, DE FAÇON A MONTRER LA COHERENCE DU PROJET DE PARKING RELAIS AVEC L'AMENAGEMENT GLOBAL DU POLE D'ECHANGE MULTIMODAL	2
PREAMBULE	2
<b>1. GENERALITES</b>	<b>5</b>
1.1. CONTEXTE DU PROJET	5
1.1.1. LE SITE	5
1.1.2. LA DESSERTE DU SITE	6
1.1.3. PAYSAGE PROCHE ET LOINTAIN	7
1.2. ELEMENTS DIRECTEURS DU PROJET	9
1.2.1. LES ENJEUX PAYSAGERS ET URBAINS	9
1.2.2. ORGANISATION SPATIALE GENERALE	10
<b>2. DESCRIPTION DU PROJET</b>	<b>12</b>
2.1. LES AMENAGEMENTS EXTERIEURS	12
2.1.1. LE PARVIS DE LA GARE	12
2.1.2. PRINCIPE DE PLANTATIONS	16
2.1.3. LE PARKING COURTE DUREE	17
2.1.4. LA GARE ROUTIERE	18
2.2. LES NOUVEAUX BATIMENTS	18
2.2.1. LE PARKING RELAIS	18
LA VOLUMETRIE ET ORGANISATION FONCTIONNELLE	18
PRISE EN COMPTE DU RISQUE INONDATION	21
2.2.2. LE BATIMENT DES VOYAGEURS	26
LA VOLUMETRIE	26
L'ORGANISATION FONCTIONNELLE	28
AMENAGEMENTS INTERIEURS	29
ACCESSIBILITE	30
2.2.3. BATIMENT KIOSQUE	30
LA VOLUMETRIE	30
L'ORGANISATION FONCTIONNELLE	31
<b>3. LA DEMARCHE ENVIRONNEMENTALE</b>	<b>31</b>
3.1. LA DEMARCHE QDM	31

# PROJET DU REAMENAGEMENT DU PEM de Cagnes-sur-Mer

## OBJET DE LA PRESENTE NOTICE ARCHITECTURALE

La présente notice fait partie du dossier de permis de construire du Parking relais à réaliser dans le cadre du projet de requalification du Pôle d'échanges multimodal de Cagnes sur Mer (PEM).

Une seconde demande de permis de construire sera déposée ultérieurement concernant la transformation de la gare SNCF de Cagnes-sur-mer, autre composante majeure du PEM.

Cette notice décrit à la fois le projet de Parking relais et l'ensemble de la conception du Pôle d'échange multimodal, de façon à montrer la cohérence du projet de parking relais avec l'aménagement global du Pôle d'échange multimodal

## PREAMBULE

Cagnes-sur-Mer, ville du littoral des Alpes-Maritimes située sur la rive droite du Var, fait partie de la métropole Nice Côte-d'Azur, dont elle est la deuxième ville par ordre d'importance démographique avec 50 000 habitants. La ville est à l'articulation de la plus forte concentration des déplacements est-ouest-nord du département, qui se concentrent sur la bande littorale, autour :

- d'un réseau routier constitué principalement de trois grands axes que sont l'autoroute A8, la RM 6007 et la RM 6098, auxquels s'ajoute la pénétrante Cagnes-Vence ;
- d'un réseau de transports collectifs publics dense, la ville étant traversée par de nombreuses lignes inter urbaines.
- de la ligne SNCF littorale qui relie Marseille à Vintimille.

Ces déplacements des habitants du bassin cagnois et, plus largement, du département, ont pour effet d'engorger le réseau routier au niveau du centre-ville de Cagnes.

La gare de Cagnes-sur-Mer avec actuellement 4000 voyageurs/ jour bénéficie également de nombreux atouts par sa situation géographique stratégique proche du centre-ville des quartiers historiques, du château des Grimaldi et des plages.

# PROJET DU REAMENAGEMENT DU PEM de Cagnes-sur-Mer



Figure 1 : La Gare de Cagnes-sur-Mer : Situation centrale.

Dans ce contexte, le pôle d'échanges multimodal (PEM) de Cagnes-sur-Mer est un projet à enjeu majeur pour les déplacements à l'échelle de tout le département, des communautés voisines telles que la Métropole Nice Côte d'Azur, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis et du bassin de vie cagnois.

Les partenaires que sont, l'Etat, la Région PACA, le Département des Alpes Maritimes, la Métropole Nice Côte d'Azur, la Ville de Cagnes-sur-Mer et SNCF Gares & Connexions se sont ainsi accordés pour réaliser un projet ambitieux de réaménagement du secteur de la gare afin de :

- valoriser la synergie entre les différents modes de transport
- favoriser le report modal de la voiture vers le train.
- requalifier le quartier de la gare en créant un nouvel espace public confortable et apaisé.

Pour répondre à ces objectifs le projet consiste en :

- la déviation de l'avenue de la gare pour libérer un vaste parvis piétonnier,
- la création d'un parking relais de 280 places (P+R) dédiés aux usagers du train
- la création d'une nouvelle gare en remplacement de la gare actuelle.

## Cadre des autorisations administratives :

Après une phase initiale d'études préliminaires réalisée en 2016, le scénario d'aménagement du projet de Pôle d'Echanges Multimodal a fait l'objet, au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme, d'une concertation publique préalable du 3

# PROJET DU REAMENAGEMENT DU PEM de Cagnes-sur-Mer

janvier au 3 février 2017 au cours de laquelle le public a pu s'informer et formuler ses avis et remarques. Suite à cette concertation, un bilan a été réalisé dans lequel les participations du public ont été retranscrites, analysées et prises en compte par le maître d'ouvrage dans les suites à donner au projet.

Le projet de PEM fait également l'objet d'une évaluation environnementale pour laquelle une étude d'impact a été réalisée et instruite par l'Autorité Environnementale (AE) en juillet 2018. En réponse aux recommandations de l'AE, le maître d'ouvrage a réalisé un mémoire en réponse qui sera intégré au dossier d'enquête publique environnementale au titre de l'article R 123-1 du Code de l'Environnement.

La construction du parking relais et de la nouvelle gare font l'objet de deux permis de construire distincts. Celui du parking relais est le premier dossier déposé, celui de la gare sera déposé postérieurement.

# PROJET DU REAMENAGEMENT DU PEM de Cagnes-sur-Mer

## 1. GENERALITES

### 1.1. CONTEXTE DU PROJET

#### 1.1.1. LE SITE

La gare actuelle est localisée dans un espace interstitiel délimité par les voies ferrées à l'est, et le viaduc sur lequel passe l'autoroute A8 à l'ouest. Elle est donc pratiquement imperceptible depuis l'avenue qui la dessert et les espaces publics proches.

De plus, le parvis actuel est limité par un espace sous l'ouvrage autoroutier coupé du reste de l'espace public par l'avenue de la gare qui est fréquentée par 20 000 véhicules/jour. Sombre et sans possibilité d'extension, le parvis de la gare a besoin d'un projet global afin de trouver sa véritable place dans le quartier et dans la ville de Cagnes-sur-Mer.

Au nord du site une grande faille dans le sol abrite la gare de péage de l'autoroute A8. Un pont au-dessus du péage fait le lien du quartier de la gare avec le centre-ville.

Le site de la gare se trouve également dans l'emprise de la rivière le Malvan aujourd'hui busée sur l'emprise du projet. Toute fois en cas de crues exceptionnelles le Malvan peut déborder ce qui classe la grande partie du site en PPRI rouge.

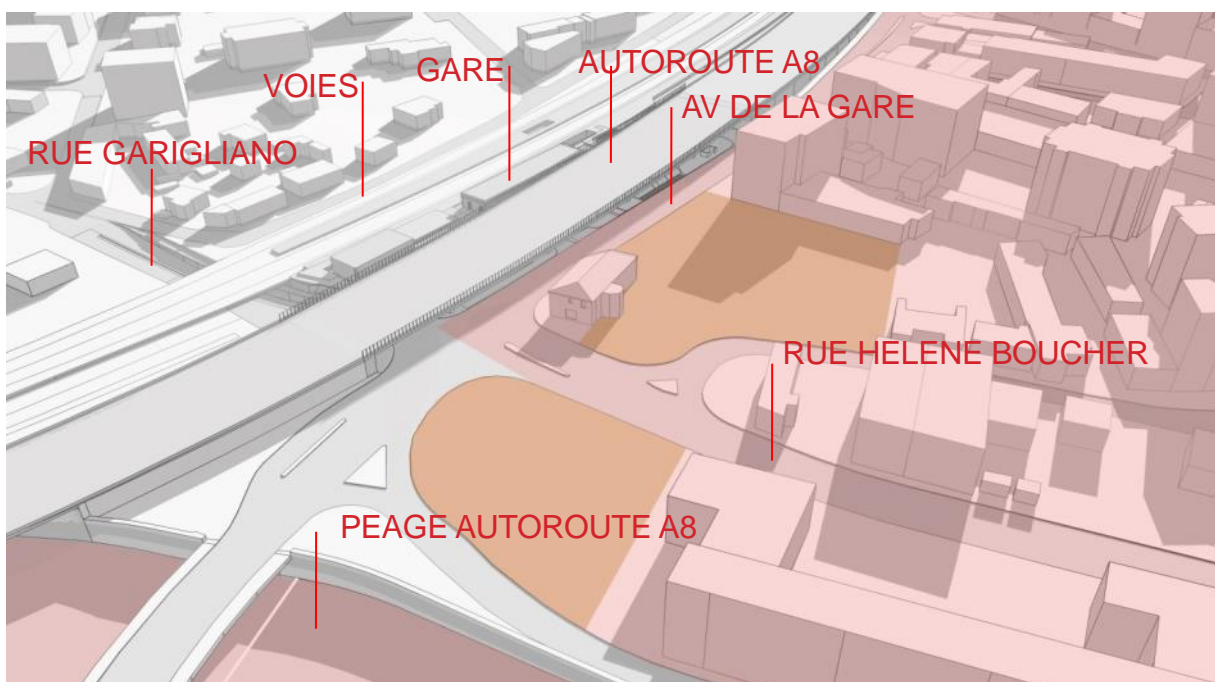


Figure 2 : emprise de la zone PPRI rouge

# PROJET DU REAMENAGEMENT DU PEM de Cagnes-sur-Mer

Dans l'ensemble le site est particulièrement complexe. Situé en bordure du centre-ville, il est contraint par de nombreux aménagements autoroutiers, routiers et ferroviaires et particulièrement peu adapté à la circulation piétonne avec un espace public coupé du centre-ville. La gare actuelle est « invisible » et son accès est compliqué et peu qualitatif.

## 1.1.2. LA DESSERTE DU SITE

Le projet se situe au croisement d'axes très fréquentés que sont l'avenue de la Gare et la rue Hélène Boucher (entre 15 000 et 20 000 véhicules/jour). A proximité du centre-ville et à quelques minutes à pied de la mairie de Cagnes-sur-Mer, le quartier de la gare a aussi un accès direct vers le quartier du « littoral » et des plages via la rue du Garigliano en passant sous l'autoroute et la voie ferrée.

Ces connexions interquartiers (vers le centre-ville et vers le littoral) ne sont pas mises en valeur et la présence des infrastructures autoroutières et ferroviaires crée une véritable frontière entre ces quartiers.



Figure 3 : le nœud d'infrastructures routières et ferroviaires

# PROJET DU REAMENAGEMENT DU PEM de Cagnes-sur-Mer

## 1.1.3. PAYSAGE PROCHE ET LOINTAIN



Figure 4 : A l'est, le site est bordé du nord au sud par l'Autoroute A8



Figure 5 : A l'ouest, l'horizon s'ouvre sur le paysage lointain des Préalpes



Figure 6 : Au nord, la connexion avec le centre-ville.

- L'autoroute A8



# PROJET DU REAMENAGEMENT DU PEM de Cagnes-sur-Mer

Longeant les voies ferrées, l'autoroute A8, «La Provençale», borde le site du Nord au Sud, perchée sur cette portion, sur un ouvrage aérien et massif. Son imposante présence marque fortement le site masquant les vues et l'horizon vers la côte.

- Pic et Domaine de Courmettes

Face à l'Autoroute, l'horizon se dégage à l'Ouest vers le paysage lointain qu'offrent les Préalpes. La silhouette montagneuse du Pic et du Domaine des Courmettes offre un contraste avec la topographie du site.

- Le square du 8 mai 1945

Le square se situe au Nord du site, au-delà du péage autoroutier. Il inscrit le projet dans la continuité de la trame verte de la commune et invite à prolonger les tracés paysagers de la ville au sein de l'aménagement du futur parvis.

- Les Etablissements scolaires

Le groupe scolaire Alphonse Daudet, borde l'extrémité Nord-Ouest du site offrant une façade latérale simple et basse percée de quelques ouvertures. Sa cour centrale donne à voir des arbres en bordure de la rue Hélène Boucher. Un vaste parking à ciel ouvert occupe actuellement le terrain adjacent au groupe scolaire. De l'autre côté du péage autoroutier, le Collège Jules Vernes déroule son imposante façade sur l'Avenue des Alpes

- Passage sous voies

En passant sous l'autoroute, puis sous les voies ferrées, la rue du Garigliano assure une liaison Est/Ouest-Ville/Mer fonctionnelle mais peu confortable.



Figure 7 : Le site existant.

# PROJET DU REAMENAGEMENT DU PEM de Cagnes-sur-Mer

## 1.2. ELEMENTS DIRECTEURS DU PROJET

### 1.2.1. LES ENJEUX PAYSAGERS ET URBAINS

Depuis la construction en 1975 de l'A8 en viaduc au-dessus de son parvis, la gare de Cagnes-sur-Mer a été amputée de son traditionnel 1er étage tandis que son parvis s'est retrouvé enchâssé sous l'imposant viaduc. Les aménagements d'intermodalité entre la voie ferrée et l'autoroute offrent une lisibilité limitée et font l'objet d'une signalisation et d'un environnement à la fois peu valorisant et peu confortable.



La voiture, omniprésente sur le site laisse peu de place aux piétons et aux modes doux et ne permet pas d'avoir une connexion apaisée entre le quartier de la gare, le centre-ville et le littoral.

Très bien située au croisement entre le centre-ville, la ville médiévale et touristique, et les plages, avec des vues qui s'ouvrent sur l'exceptionnel paysage alpin de l'arrière-pays cagnois, la gare et le parvis actuels, ne profite pas aujourd'hui de tous ces avantages.

La conception du PEM dans ce contexte existant doit donc s'appuyer sur ces atouts que sont le paysage méditerranéen et sa localisation en site urbain. Elle repose également sur la nécessité de créer de l'espace public, et de redonner de la visibilité à la gare. Les éléments directeurs du projet sont:

- La déviation de l'avenue de la gare afin de libérer un large espace intermodal.
- La création d'une nouvelle gare dont les espaces s'étirent sous le viaduc et au-delà, afin de mettre en valeur la nouvelle façade de la gare qui sera visible depuis le centre-ville.
- La végétalisation des espaces avec la réintroduction d'une végétation méditerranéenne dans un site aujourd'hui très minéral
- La conception d'espaces adaptés au climat méditerranéen

# PROJET DU REAMENAGEMENT DU PEM de Cagnes-sur-Mer



Figure 8 : Principe du projet : déviation de l'avenue de la gare et création d'une nouvelle gare

## 1.2.2. ORGANISATION SPATIALE GENERALE

**Le pôle d'échanges multimodal de Cagnes-sur-Mer est constitué :**

- d'un grand parvis d'environ 3000 m<sup>2</sup> autour duquel s'organise toute l'intermodalité avec le nouveau bâtiment des voyageurs, la gare routière, la station taxis, les modes doux.
- d'un nouveau bâtiment des voyageurs de 1000 m<sup>2</sup> regroupant l'ensemble des commerces et services de la gare, permettant l'accès aux quais et en lien direct avec la gare routière.
- d'une gare routière de 7 quais bus, abritée par l'auvent de la gare.
- d'un parking relais en silo de 280 places dédié uniquement aux usagers des TER.
- D'un parking courte-durée pour la dépose et la reprise des voyageurs, dans le prolongement du bâtiment des voyageurs et directement accessible depuis le hall de la gare.
- D'un kiosque-café de la gare permettant d'accentuer l'urbanité du projet et de transformer le parvis de la gare en un véritable lieu de vie.

# PROJET DU REAMENAGEMENT DU PEM de Cagnes-sur-Mer

L'accès piéton à la gare se fait depuis le parvis par la nouvelle façade de la gare orientée nord, faisant face au centre-ville.

L'accès aux quais se fait depuis le hall de gare (accès principal) ou depuis l'accès secondaire situé sur le côté de la gare côté parking courte durée.

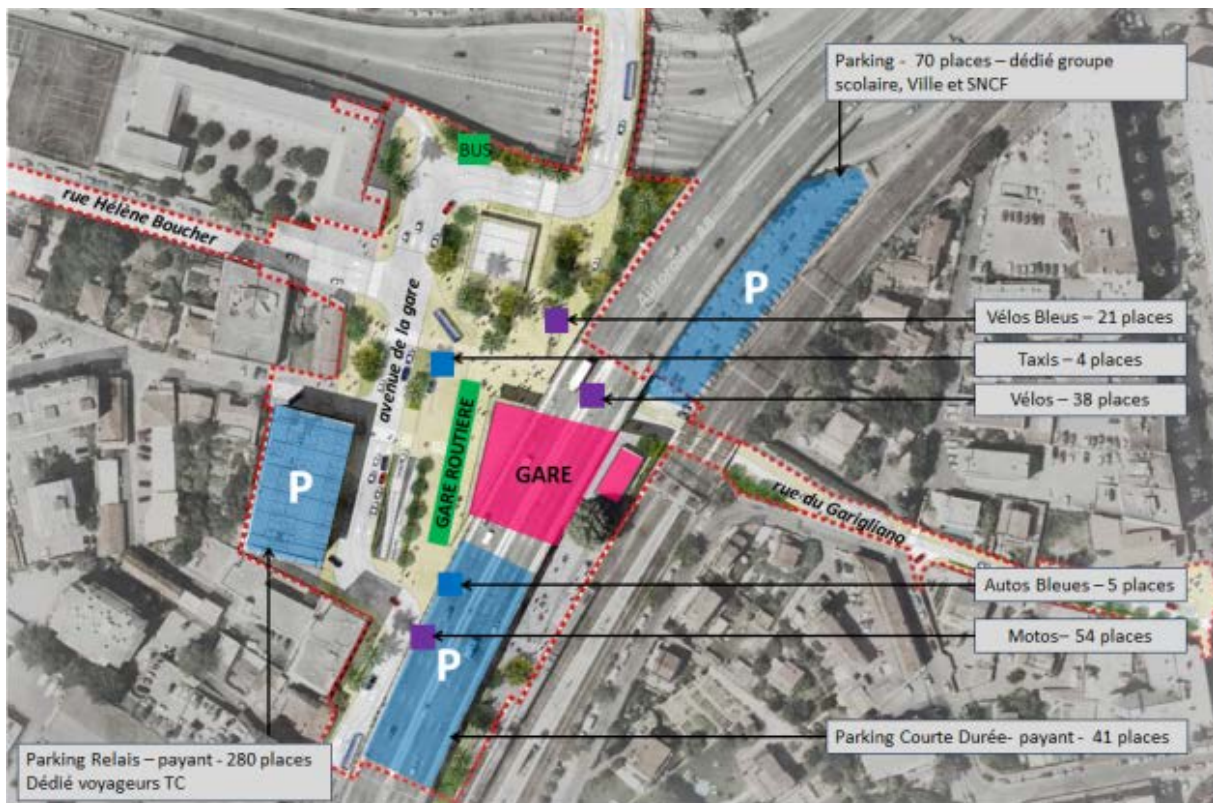


Figure 9 : Organisation de l'intermodalité

# PROJET DU REAMENAGEMENT DU PEM de Cagnes-sur-Mer

## 2. DESCRIPTION DU PROJET

### 2.1. LES AMENAGEMENTS EXTERIEURS

#### 2.1.1. DEVIATION DE L'AVENUE DE LA GARE

La composition du projet repose sur la déviation de l'avenue de la gare sur environ 150 ml et selon le schéma ci-dessous.

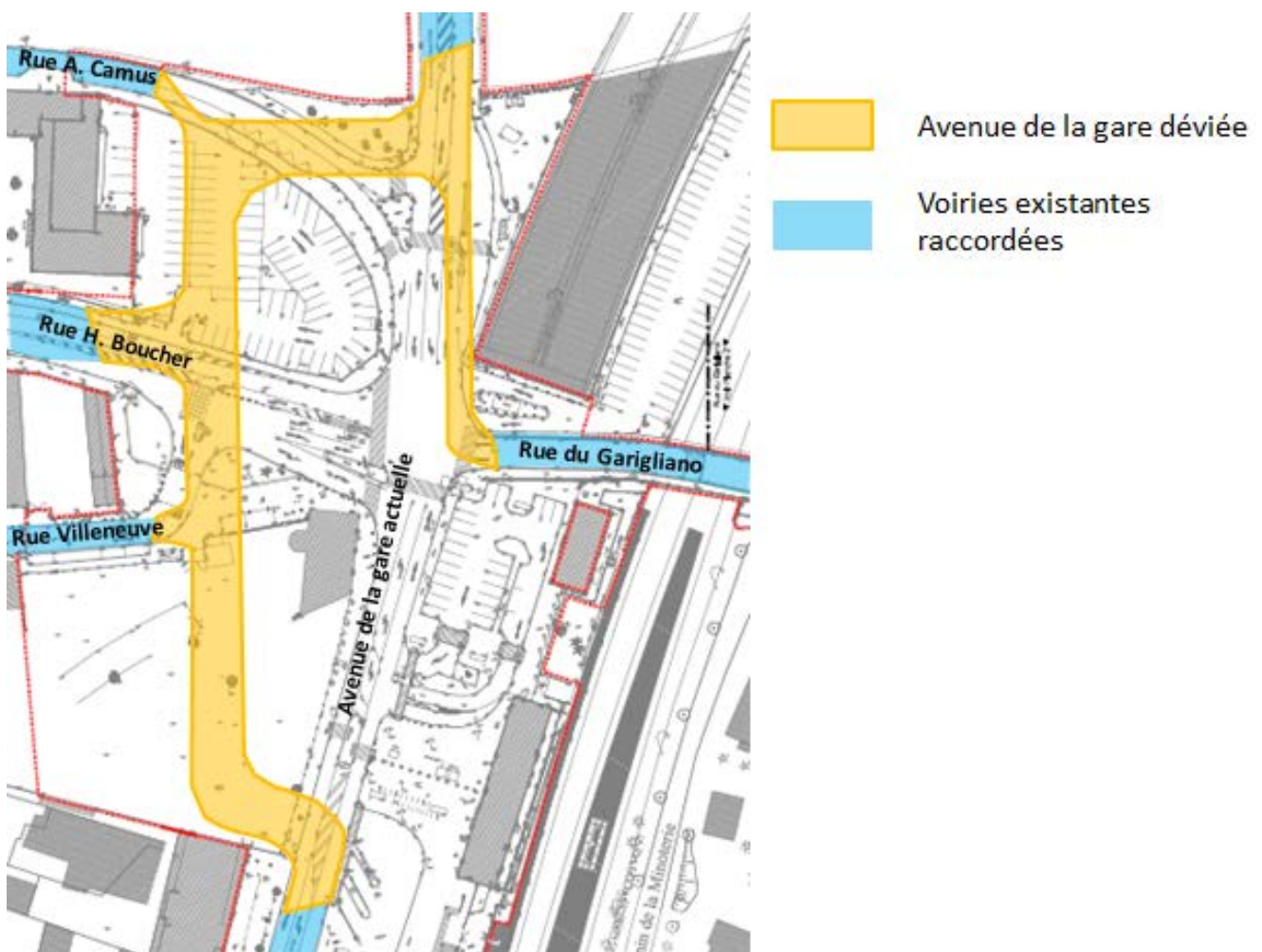


Figure 10 : déviation de l'avenue de la gare et raccordement aux voiries existantes

# PROJET DU REAMENAGEMENT DU PEM de Cagnes-sur-Mer

Cette déviation de l'avenue de la gare permet de dégager un espace cœur de l'intermodalité.

L'ancienne avenue de la gare sera aménagée en partie sud par les quais 1 à 5 de la gare routière, en partie centrale par une partie du hall de la nouvelle gare et en partie nord par le parvis piéton.

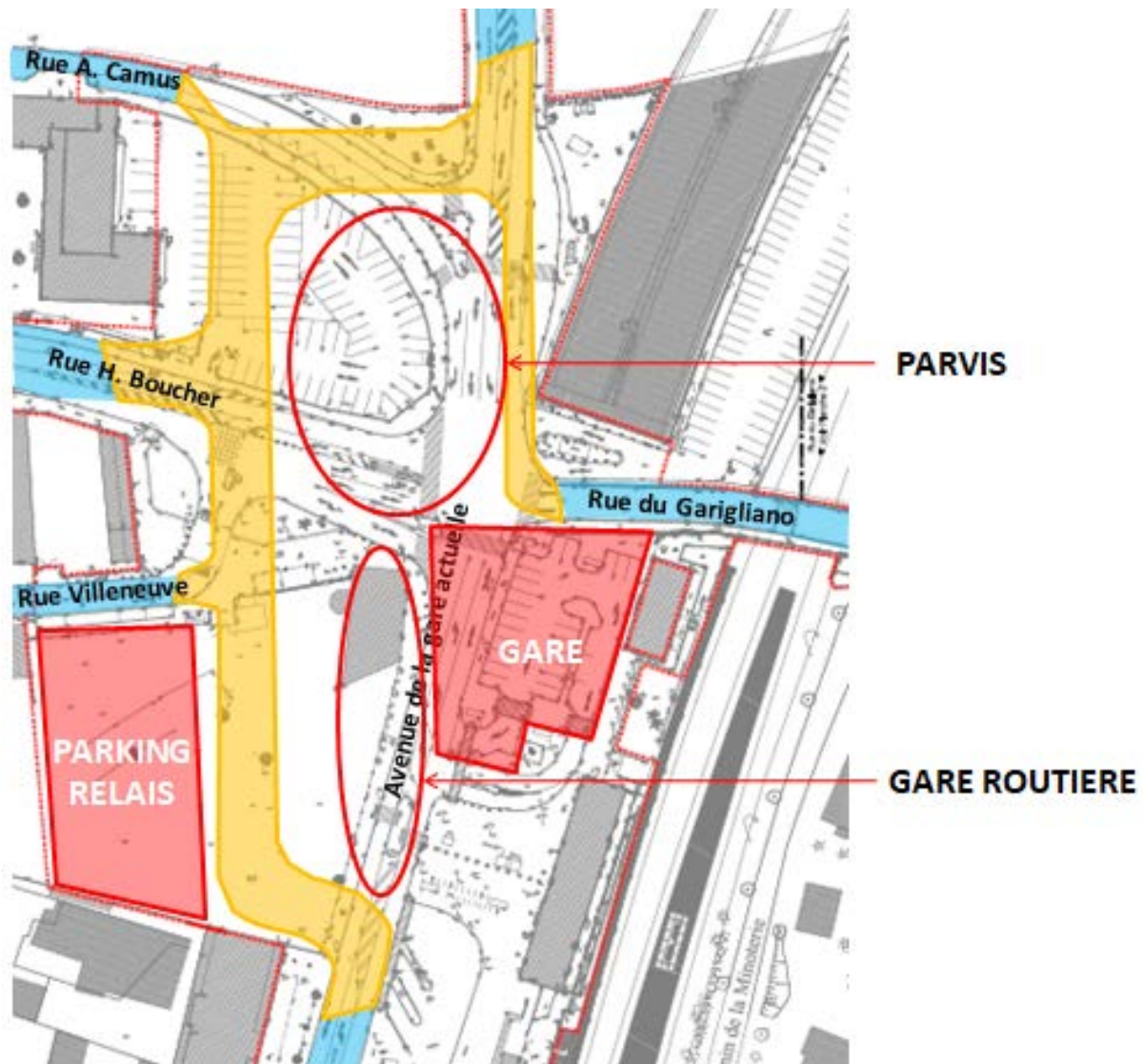


Figure 11 : superposition des aménagements projetés avec l'existant

La nouvelle avenue de la gare sera composée de :

- 3 voies de circulation
- d'une signalisation tricolore pour gérer le trafic au niveau des jonctions avec les rues H. Boucher, A. Camus et au niveau du raccordement nord avec l'avenue de la gare.

# PROJET DU REAMENAGEMENT DU PEM de Cagnes-sur-Mer

## 2.1.2. LE PARVIS DE LA GARE

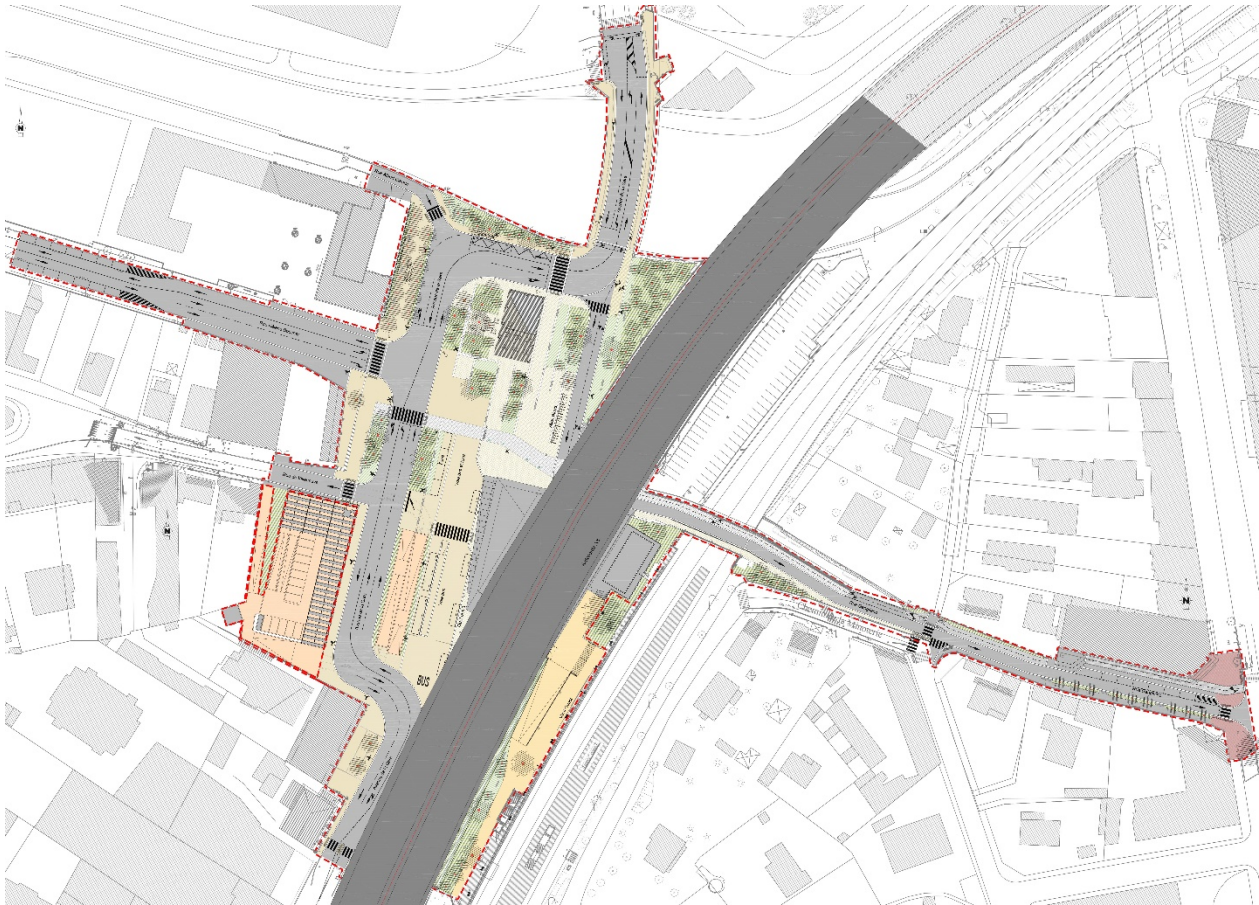


Figure 12 : Plan masse du projet

Le parvis, d'une surface d'environ 3000m<sup>2</sup> deviendra la plus grande place de la ville de Cagnes. Son aménagement mêle le minéral qualifiant les différents espaces de cheminement (pierre calcaire de la région, béton désactivé...), au végétal avec des jardins ponctuels déclinés selon des palettes impressionnistes, comme des tableaux de végétation.

Le projet prévoit la mise en place d'environ :

- 100 arbres (arbres hautes tiges, cépées, stipes et multi-troncs)
- 1500 arbustes et plantes grimpantes
- 4300 plantes vivaces et graminées

La végétalisation de ce nouvel espace public permettra d'offrir un véritable lieu de vie et améliorera le confort estival avec des arbres hauts qui créent de l'ombre et diminuent la chaleur stockée par la chaussée. L'arrosage prévu pour l'entretien des espaces verts rafraîchit également son environnement immédiat par évaporation.

# PROJET DU REAMENAGEMENT DU PEM de Cagnes-sur-Mer

La mise en place de brumisateurs prévus sur le parvis favorise également le confort hygrothermique.

Afin de favoriser le confort estival, les revêtements de sols sont choisis pour diminuer la chaleur stockée par la chaussée : des revêtements clairs évitent le stockage de la chaleur. Pour éviter le stress lumineux sur les piétons, les revêtements clairs sont accompagnés de l'ombrage de la végétation.

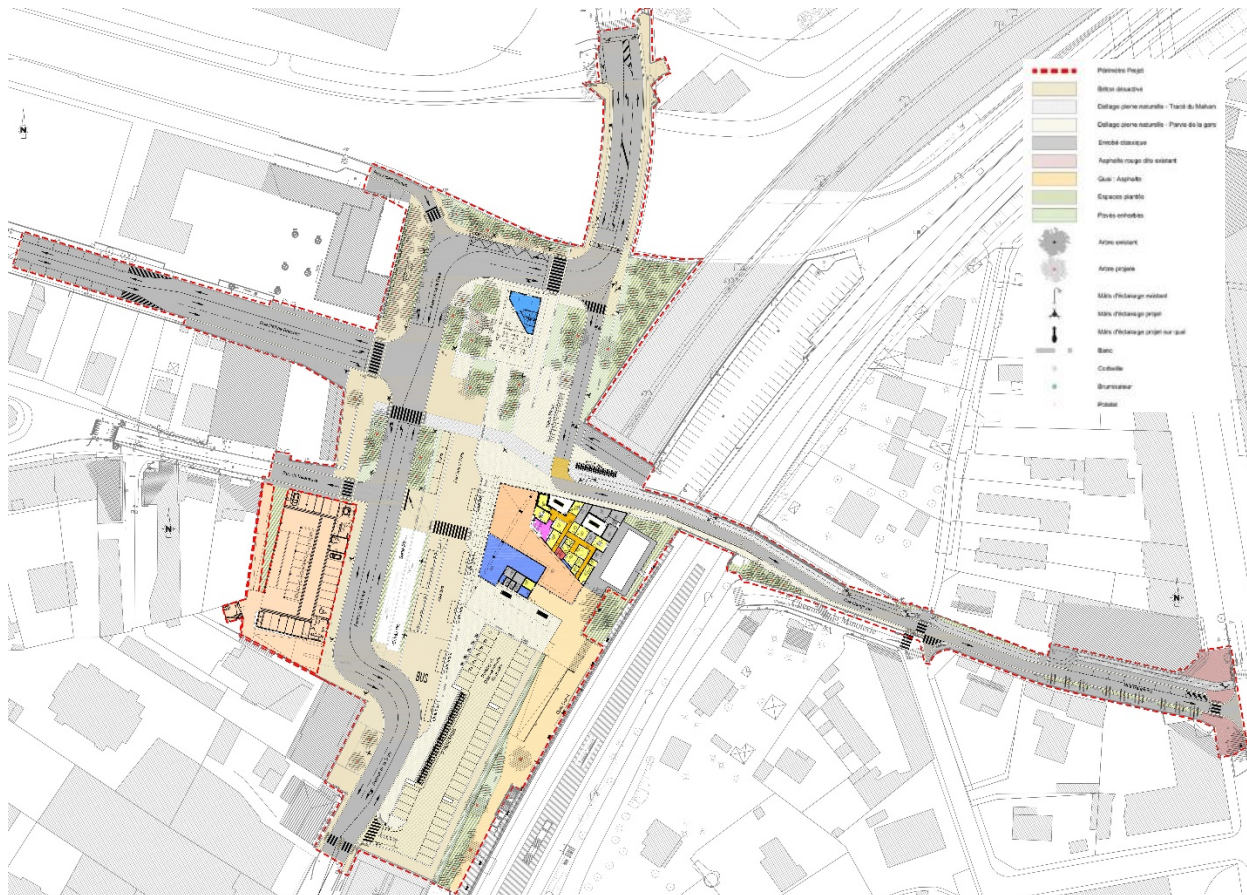


Figure 13 : vue en plan du projet, niveau parvis

Un travail paysager particulier est mené sur le trottoir qui sépare la nouvelle avenue de la gare et le groupe scolaire Daudet pour augmenter la sécurité et la qualité des abords du groupe scolaire. D'une largeur de 8m, cette zone offre les atouts suivants, en faveur de la sécurité des piétons et de la qualité du lieu :

- éloignement plus prononcé du flux de circulation de l'avenue de la gare ;
- protection visuelle et physique entre la chaussée et le trottoir, par la présence d'une barrière et d'une végétalisation sous forme de haie haute et continue ;
- plantation d'arbres de haute tige sur le trottoir.



# PROJET DU REAMENAGEMENT DU PEM de Cagnes-sur-Mer

Pour protéger l'école des nuisances sonores de la circulation, il est également prévu la création d'un écran anti-bruit performant, implanté sur le linéaire entre l'école et l'avenue de la gare. Cet écran sera doté de plantations grimpantes et fleuries. Il viendra ainsi compléter le caractère végétal donné au trottoir, avec ses arbres de haute tige et la haie isolant les piétons de la circulation automobile.

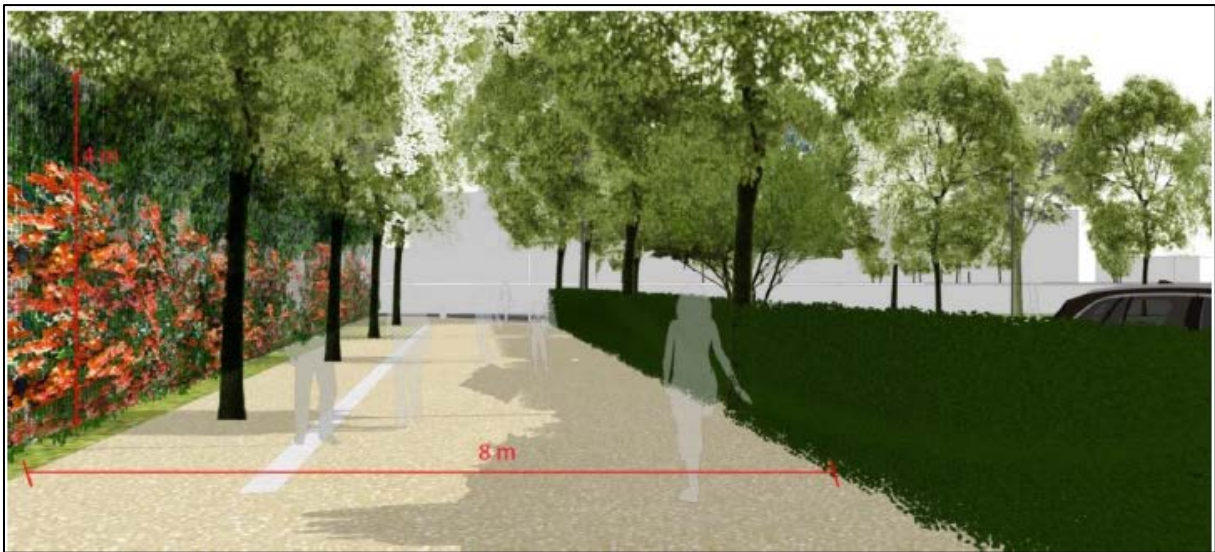


Figure 14 : aménagement du trottoir devant l'école Daudet

## 2.1.3. PRINCIPE DE PLANTATIONS

L'espace qui se dégage devant le BV accueille la gare routière, la prise en charge taxis et le parvis dans une zone de rencontre redonnée tant aux usagers de la gare qu'aux riverains. Tel un grand tapis qui se déroule de façade à façade, il est ponctué d'espaces plantés déclinés comme autant de tableaux évoquant les maitres impressionnistes. Ces jardins-tableaux agrémentent le parvis de leur ombrage tout en favorisant les points de vue sur le nouveau Bâtiment des Voyageurs.

# PROJET DU REAMENAGEMENT DU PEM de Cagnes-sur-Mer



Aloès, la cueillette à Cagnes, Pierre-Auguste Renoir, 1910

RENOIR

Jardin composé d'espèces végétales de culture alimentaire (oliviers, arbres fruitiers et plantes aromatiques) et de plantes exotiques (palmiers, bougainvilliers et aloès) en référence au jardin de Renoir



Jardin de la villa Moreno, Claude Monet, 1884

MONET

Jardin composé de plantes ornementales méditerranéennes (cistes, immortelles, euphorbes) et de plantes exotiques (pittosporas, agaves, mimosas) en référence aux jardins d'agrément peints par Monet



Paysage du Cannet, Pierre Bonnard, 1935

BONNARD

Jardin composé de plantes indigènes des garrigues méditerranéennes (lavandes, armoises, chardons) et de plantes exotiques (céanothes, agapanthes) en référence aux paysages peints par Bonnard



Jardin sec méditerranéen

Plantations d'espèces végétales locales typiques des garrigues méditerranéennes : chêne vert, érable de Montplélier, myrte, romarin, genêt, santoline, sauge, euphorbe...

JARDIN SEC MEDITERRANEEN



Parc départemental des rives du Loup

Plantations d'espèces végétales que l'on rencontre naturellement dans les ripisylves méditerranéennes : frênes, aulnes, saules, orme champêtre...

JARDIN des COURS d'EAU



Figure 15 : les principes de végétalisation

## 2.1.4. LE PARKING COURTE DUREE

Le projet prévoit la réalisation d'un parking de courte durée de 40 places, situé au plus près du bâtiment des voyageurs, dans la partie sud du site. Abrisé par le pont autoroutier il comporte deux places PMR au plus près de l'entrée sud de la gare.

En vue d'améliorer la qualité de cet espace sous l'ouvrage autoroutier, un traitement lumineux est prévu en harmonie avec l'éclairage du parvis.

# PROJET DU REAMENAGEMENT DU PEM de Cagnes-sur-Mer

## 2.1.5. LA GARE ROUTIERE

Composée d'un quai continu le long de la façade ouest de la gare avec cinq emplacements pour les bus en terminus et d'un quai déporté de deux emplacements pour les bus de passage, la gare routière est abritée par l'auvent de la gare et directement accessible depuis le hall de la gare.

## 2.2. LES NOUVEAUX BATIMENTS

### 2.2.1. LE PARKING RELAIS



Figure 16 : vue du parking relais depuis le parvis

## LA VOLUMETRIE ET ORGANISATION FONCTIONNELLE

### Volumétrie

L'offre insuffisante de stationnement actuelle de la gare dissuade de nombreux voyageurs potentiels. Sur la base d'une étude de flux, un parking de 280 places est construit à proximité du CCAS. D'une hauteur de 21m comprenant une ombrière en

# PROJET DU REAMENAGEMENT DU PEM de Cagnes-sur-Mer

sur-toiture, le bâtiment s'accorde avec la hauteur de bâtiment voisin le CCAS d'une hauteur de 20m.

D'une longueur d'environ 45 mètres sur l'avenue de la gare et d'environ 23 mètres sur la rue Villeneuve, les deux façades sur rue du parking ont été conçues pour donner une dynamique et un rythme qui cassent la monotonie du bâtiment. Elles se composent de cadres métalliques d'une largeur de 7,5 mètres qui marquent la verticalité et scandent le linéaire des façades. Les cadres métalliques sont composés de brise soleil en terre-cuite de trois couleurs différentes rappelant les toits en tuile de la région. Positionnés de manière aléatoire, le jeu des couleurs apporte une dynamique et fait vibrer les façades.

30% de ces lames sont en verre créant ainsi des variations de lumière selon les heures de la journée et donnant avec l'éclairage artificiel intérieur un effet de lanterne magique la nuit.

Les façades sud et ouest respectivement côté CCAS et côté bâtiments d'habitation sont quant à elles habillées de toiles micro-perforées pour un effet plus neutre et homogène en comparaison aux façades sur rue.

La conception des façades permet ainsi de diminuer l'échelle de l'objet et de l'intégrer à son environnement urbain.

Le soubassement du bâtiment qui se trouve au niveau de la rue est contraint par le PPRI qui impose de rendre étanche les niveaux enterrés et le niveau 0 du parking.

Afin d'animer et de rendre vivant le rez-de-chaussée du parking, des vitrines sur toute la hauteur du rez-de-chaussée sont disposées sur les façades est et nord du parking. Ces vitrines pourront accueillir des œuvres d'artistes ou des éléments de communication de la ville de Cagnes. Elles donneront un reflet de la dynamique urbaine.

Le soubassement est également teinté d'une couleur vive pour amener de la luminosité au pied de la construction.

# PROJET DU REAMENAGEMENT DU PEM de Cagnes-sur-Mer



Figure 17 : façade est avec brise-soleil en terre cuite.

## Organisation fonctionnelle

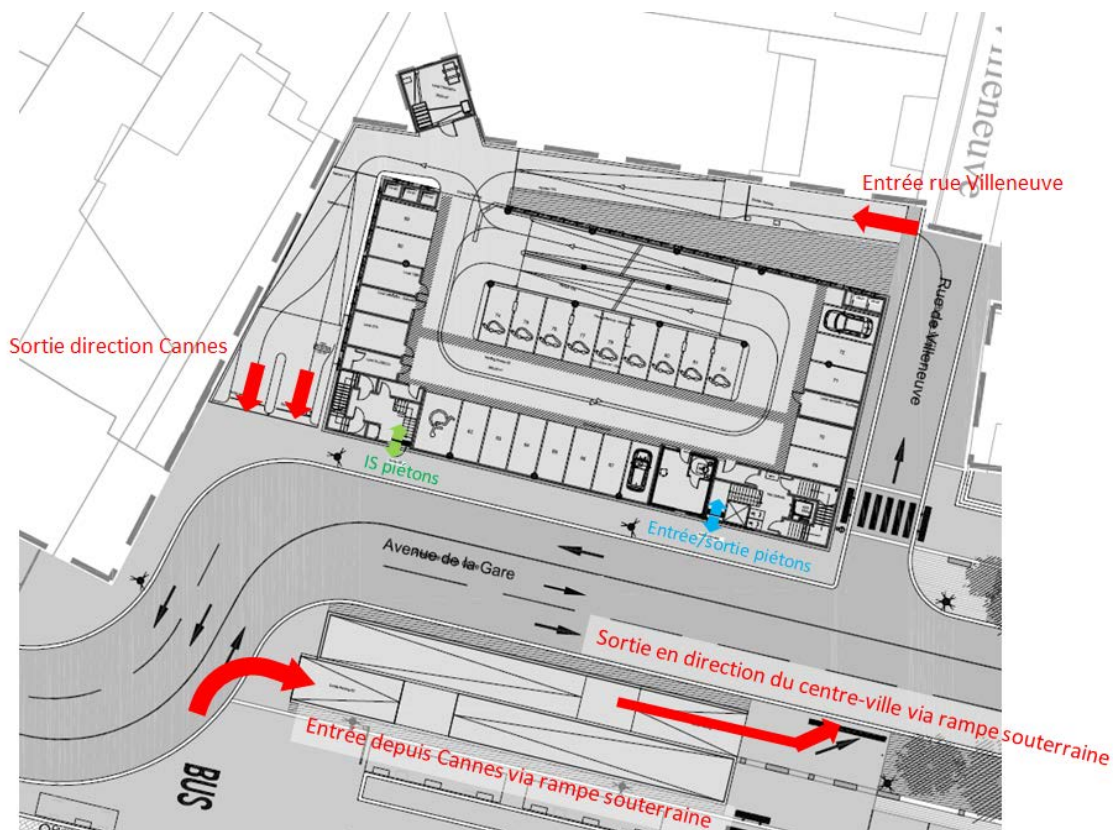


Figure 18 : fonctionnement du parking

# PROJET DU REAMENAGEMENT DU PEM de Cagnes-sur-Mer

Pour ne pas cisailer les flux routiers de l'avenue de la gare en entrée et sortie du parking et ne pas perturber la circulation, le parking est desservi par deux systèmes d'entrée sorties.

Les entrées pour les véhicules se font d'une part par la rue de Villeneuve pour ceux qui viennent du centre-ville et d'autre part par une rampe souterraine à côté de la gare routière pour les véhicules venant de Cannes. L'entrée « Villeneuve » accède au parking au niveau 0 et l'entrée par la rampe souterraine permet d'accéder au niveau - 2.

La sortie pour les véhicules souhaitant aller en direction de Cannes se fait au sud du bâtiment sur l'avenue de la gare. La sortie pour les véhicules souhaitant aller en direction du centre-ville de Cagnes-sur-Mer se fait via la rampe souterraine.

Les piétons rentrent par l'entrée principale à l'angle nord-est du parking. Le hall d'entrée visible depuis la rue à travers une baie vitrée est divisé en deux parties.

## PRISE EN COMPTE DU RISQUE INONDATION

**La prise en compte du risque inondation dans la conception du projet et l'ensemble des résultats de l'étude hydraulique sont détaillés dans l'étude d'impact environnementale (cf. pièce PC 11).**

### Contexte du site

La commune de Cagnes-sur-Mer est soumise au risque inondation et concernée par le « Territoire à Risque Important (TRI) d'inondation Nice-Cannes-Mandelieu ». Les risques identifiés dans le TRI concernent les débordements de la Cagne et du Malvan, et des submersions marines (inondation temporaire et éventuellement épisodique depuis la zone côtière).

Les fréquentes inondations qui touchent le bassin versant constituent la ligne directrice du Programme d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI) instauré en 2013. Le programme prévoit notamment la restauration capacitaire du Malvan. En complément, la commune bénéficie d'un Plan de Prévention des Risques inondations (PPRi) de la rivière la Cagne, le Malvan, le Vallon des Vaux, approuvé le 27 novembre 2002.

Le projet de PEM de Cagnes-sur-Mer se situe en zone rouge et en zone bleue. Sa conception a pris en compte les prescriptions du PPRi.

# PROJET DU REAMENAGEMENT DU PEM de Cagnes-sur-Mer

Une étude hydraulique a donc été réalisée afin de qualifier l'état initial hydraulique du secteur et d'évaluer les modifications hydrauliques susceptibles d'être engendrées par le projet. Dans le cadre de cette étude, la modélisation hydraulique du futur PEM a mis en évidence que la réalisation du projet implique une augmentation des hauteurs d'eau en cas de crue centennale et un volume de déblais compensatoire estimé à 3 000 m<sup>3</sup>.

La configuration du lieu et l'urbanisation alentour ne permettant pas de créer ces volumes, une solution alternative a été étudiée ; il s'agit de la coordination du projet de PEM avec celui lié à l'augmentation de capacité de l'ouvrage hydraulique du Malvan, opération sous maîtrise d'ouvrage du SMIAGE 06. Une nouvelle modélisation hydraulique tenant compte de ce nouveau paramètre a permis de montrer que dans cette configuration, avec la réalisation concomitante des deux projets, le risque inondation au niveau du PEM diminue par rapport à la situation actuelle. C'est pourquoi cette solution a été retenue et présentée dans l'étude d'impact environnementale réalisée pour l'ensemble du projet de PEM.

## **Gestion du risque dans la conception du parking**

Le parking relais se compose de 7 niveaux aériens et 2 niveaux enterrés. Afin d'éviter tout risque d'inondation des niveaux souterrains du parking silo, plusieurs dispositifs techniques sont mis en place :

- Les rampes d'accès souterraines sont positionnées à 0,25m au –dessus de la cote des plus hautes eaux mentionnée dans le PPRI (9,74m NGF afin que les eaux ne s'infiltrant pas dans les niveaux souterrains du parking en cas de crue centennale. Par ailleurs les rampes d'accès adossées au parking accèdent au niveau 0 situé à 0.75m au au-dessus de la cote des plus hautes eaux mentionnée.
- un cuvelage étanche des niveaux bas est mis en œuvre et érigé jusqu'à la côte de 10.50m NGF (soit 0.75m au-dessus de la côte des plus hautes eaux).

# PROJET DU REAMENAGEMENT DU PEM de Cagnes-sur-Mer

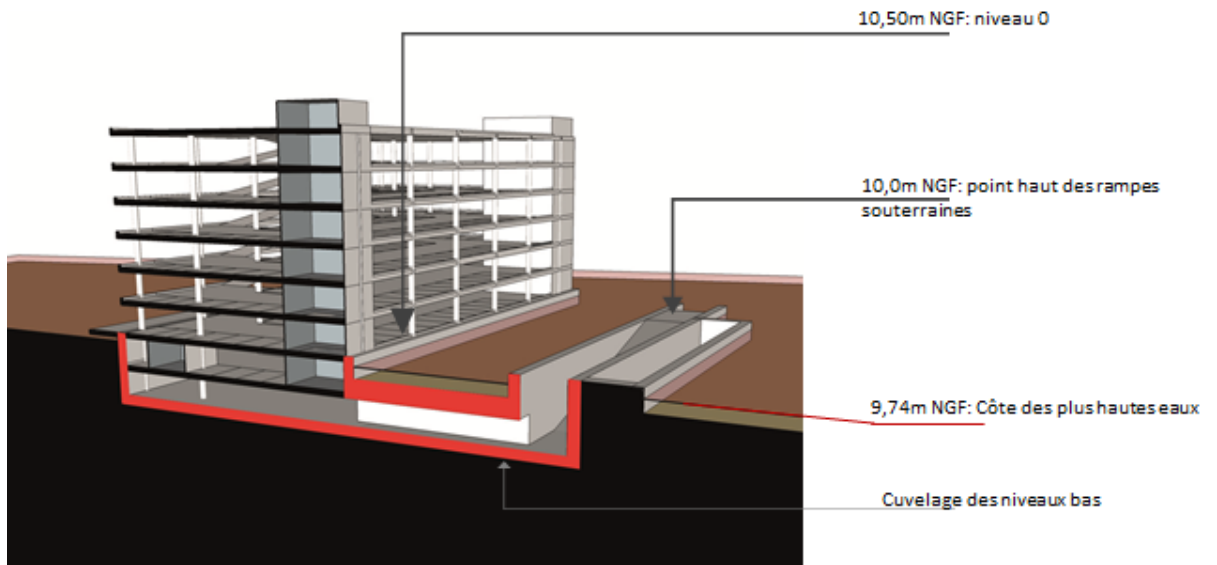


Figure 19 : principe du cuvelage et fonctionnement des rampes

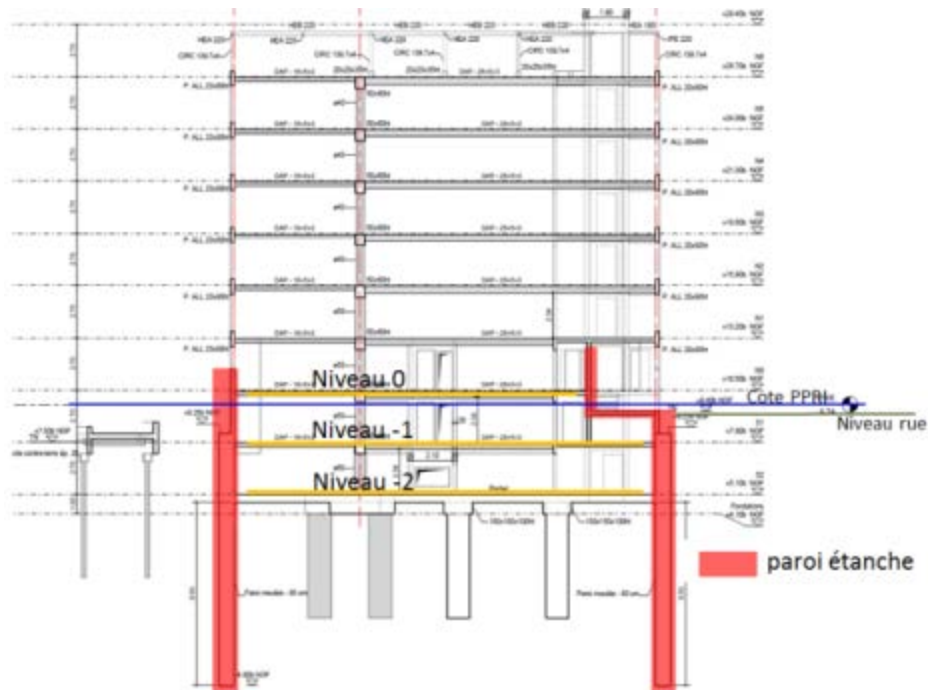


Figure 20 : coupe sur le cuvelage des niveaux bas



# PROJET DU REAMENAGEMENT DU PEM de Cagnes-sur-Mer

- La mise en place de trois batardeaux pour protéger les accès véhicules situés sur le schéma ci-dessous et d'ajouter une protection supplémentaire des niveaux souterrains. Les batardeaux ont une hauteur d'environ 1m.
- La mise en place de portes étanches au niveau de l'accès principal et de l'issue de secours pour protéger les accès piétons.
- L'accès piéton se fait au niveau bas (niveau rue à 8.8m NGF) qui est 'inondable'. Il est donc prévu un escalier et un élévateur PMR pour arriver au niveau 0 du parking situé à 10.50m NGF. Ce palier permet d'accéder à l'escalier à l'ascenseur qui dessert l'ensemble des niveaux du parking.

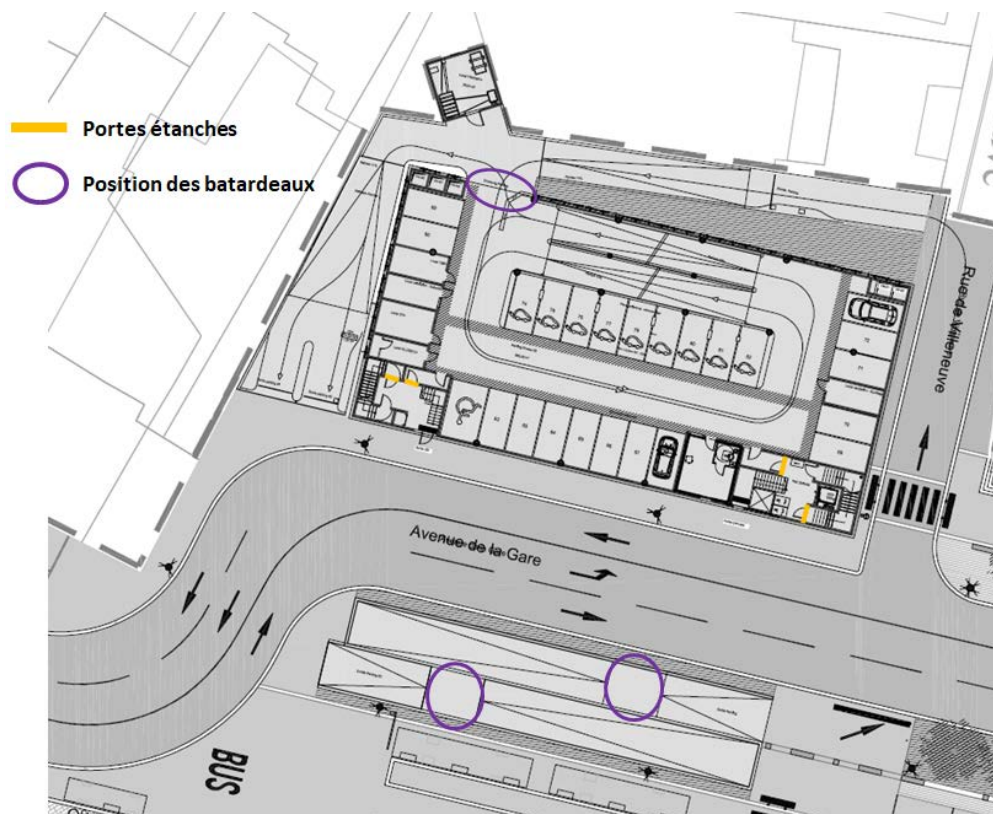


Figure 21 : localisation des batardeaux et des portes étanches

## Modalités d'information des usagers du parking en cas de crise

En cas d'inondation, il appartiendra au premier chef du gestionnaire du futur parking de prendre toutes les mesures adéquates pour sauvegarder son bâtiment et ses usagers. Ainsi, le gestionnaire doit mettre en place une procédure spécifique pour chaque risque majeur. La procédure choisie par le gestionnaire sera validée notamment par les services de prévention des risques du SDIS et de la DDTM.

# PROJET DU REAMENAGEMENT DU PEM de Cagnes-sur-Mer

Les mesures d'information des usagers du parking comporteront un affichage permanent situé aux accès piétons et véhicules, chaque niveau du parking y compris les niveaux supérieurs, mentionnant l'interdiction de se rendre au sous-sol en cas de déclenchement d'alerte inondation et donnant les numéros d'appels des secours ainsi que les consignes générales de sécurité.

Les futurs usagers abonnés du parking auront la possibilité, à l'instar de tous les Cagnois, de bénéficier des systèmes d'information mis en place par la Ville de Cagnes-sur-Mer en s'inscrivant sur la liste des personnes contactées en cas de risques majeurs par le système de télé-alerte de la Ville.

Ce système, mis en place dans cadre du Plan Communal de Sauvegarde (PCS), diffuse par SMS et Appel téléphonique des messages d'alertes à la population suite à la diffusion d'un bulletin de vigilance orange météorologique.

En gare, le message de vigilance diffusée par la ville sur les journaux électroniques pourra également être relayé automatiquement sur les panneaux à messagerie variable.

De plus, à l'instar de ce qui est exécuté avec Polygone Riviera dans le cadre de son PCS, un contact téléphonique sera réalisé par la cellule vigilance du Poste de commandement de la ville de Cagnes-sur-Mer vers le Poste de sécurité de la Gare ou de l'exploitant du parking pour l'informer de la vigilance et avoir un retour des mesures prises par ce dernier pour la sécurité des usagers.

# PROJET DU REAMENAGEMENT DU PEM de Cagnes-sur-Mer

## 2.2.2. LE BATIMENT DES VOYAGEURS



Figure 22 : vue du bâtiment des voyageurs depuis le pont routier côté centre-ville

### LA VOLUMETRIE

Aujourd'hui presque invisible depuis les espaces publics de la ville, la gare de Cagnes-sur-Mer a besoin d'une nouvelle identité. La déviation de l'avenue de la gare, permet de créer un nouveau bâtiment, avec une émergence visible depuis le centre-ville qui donne une véritable identité à la gare. La deuxième partie de la gare se glisse sous l'ouvrage autoroutier et crée un lien agréable entre l'espace public et les trains.

Le bâtiment se développe sous un voile fin de béton blanc qui court sous l'ouvrage autoroutier et se plie pour former l'émergence côté parvis. Il souligne et accompagne le parcours du voyageur depuis le parvis vers le train. Protecteur par rapport à l'autoroute il s'ouvre vers les paysages alpins en déployant vers le sol de larges façades vitrées.

Côté parvis, la façade se prolonge le long de la rue du Garigliano. Elle accompagne ainsi le piéton vers le quartier des plages et crée un lien symbolique entre les deux parties de la ville divisées par les infrastructures ferroviaire et autoroutière.

# PROJET DU REAMENAGEMENT DU PEM de Cagnes-sur-Mer

Côté gare routière, à l'ouest, le bâtiment se dessine parallèle à l'avenue de la gare afin de reconnecter le bâtiment dans la trame urbaine, en opposition à la ligne très présente de l'autoroute A8.

Le voile béton qui constitue la toiture de la gare est percé au niveau du hall de gare pour permettre une aération et un désenfumage naturel.

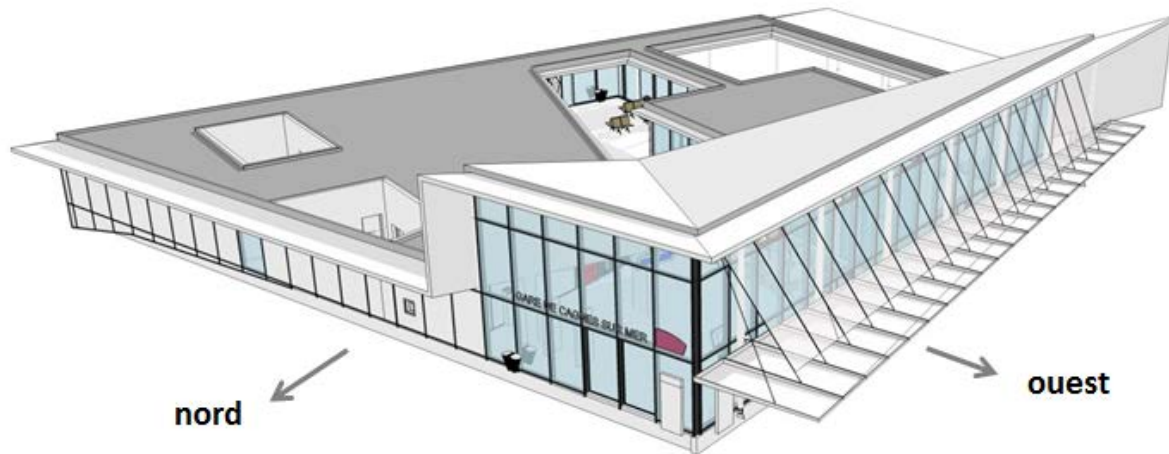


Figure 23 : axonométrie de la gare

## Les façades :

Deux types de façade ont été prévus : des façades opaques en verre coloré blanc de type Emalit pour les zones de bureaux et de back office et des façades transparentes pour les zones accessibles au public.

- La façade nord, est la façade principale de la nouvelle gare. Elle fait face à l'arrivée depuis le centre-ville. Son orientation, sans lumière directe, permet d'avoir une façade vitrée et transparente.
- La façade ouest, côté gare routière, fait face au paysage alpin de l'arrière-pays cagnois. De ce côté, des auvents de toile, voiles légers laissant passer le regard, sont mis en place et protège l'intérieur de la gare du soleil.
- La façade sud sous l'ouvrage autoroutier se déforme afin laisser un libre accès aux piles du pont autoroutier qui doivent rester visitables.
- La façade est, côté quai est dédiée à l'accès aux quais.

# PROJET DU REAMENAGEMENT DU PEM de Cagnes-sur-Mer



Figure 24 : façade ouest de la gare depuis la rue Hélène Boucher

## L'ORGANISATION FONCTIONNELLE

Le bâtiment s'organise sur un niveau +8.80 NGF dans le prolongement du parvis. Le hall a deux hauteurs sous plafond propices à offrir un espace confortable pour les cheminements et l'attente avec:

- la partie émergente a une hauteur moyenne sous plafond de 7 m.
- la partie sous autoroute a une hauteur sous plafond de 3.10 m

### Les accès :

Depuis le parvis les usagers rentrent par la façade nord dans la partie émergente du hall. Le hall 'haut' se prolonge par le hall 'bas' vers la façade est de la gare permettant l'accès aux quais.

Sur la façade ouest une liaison direct entre la gare routière et le hall est mise en place pour favoriser la fluidité de l'intermodalité.

Côté hall 'bas' sur les façades est et sud, deux accès sont mis en place depuis le hall : l'un vers les quais l'autre vers le parking courte durée.

# PROJET DU REAMENAGEMENT DU PEM de Cagnes-sur-Mer

## Les fonctions :

A gauche du hall, le long de la façade nord se trouvent les services de la gare avec notamment les guichets de vente et les locaux d'exploitation. Sur la droite du hall se trouve la pharmacie.

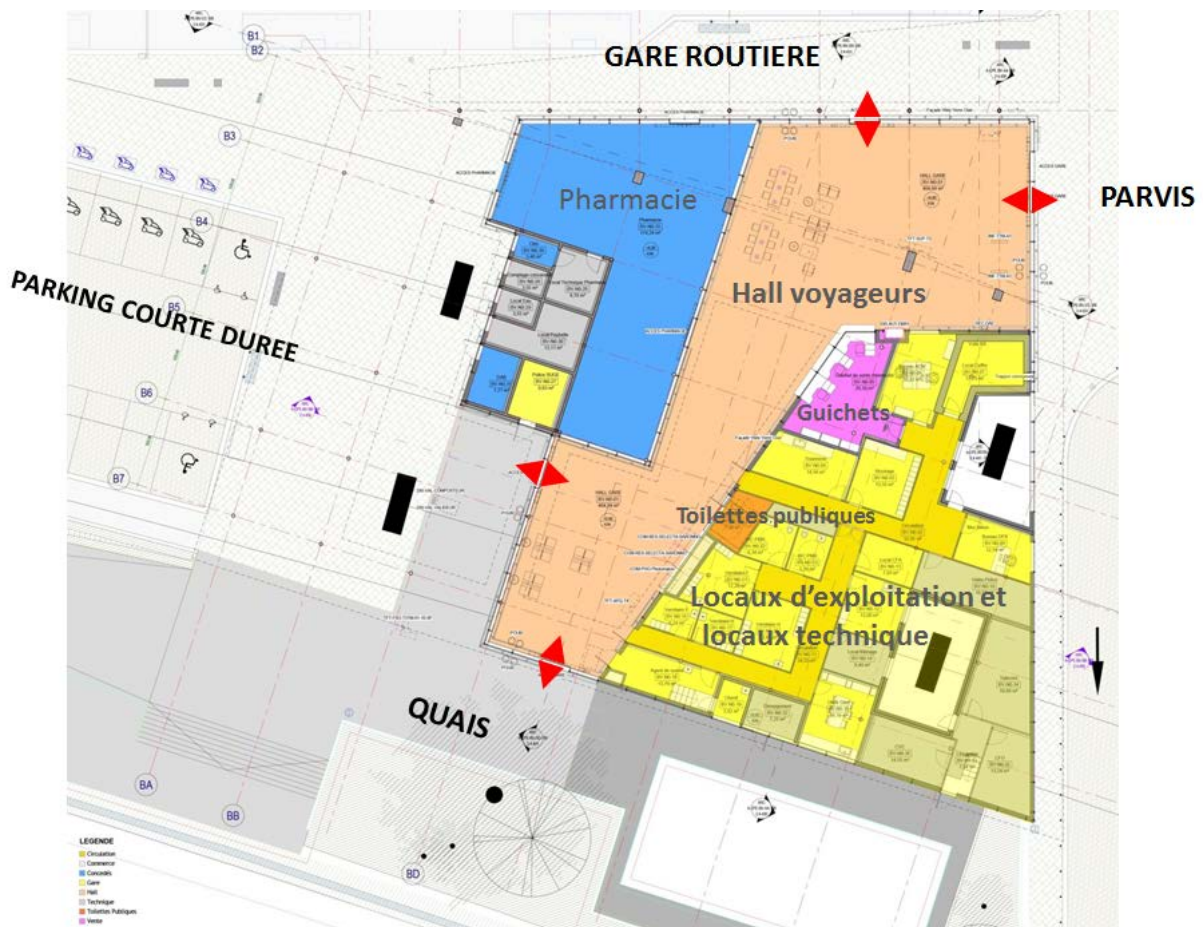


Figure 25 : organisation fonctionnelle

## AMENAGEMENTS INTERIEURS

L'espace intérieur du hall est rythmé par une trame de sol en pierre claire, des parois verticales sont constituées de vitrages transparents donnant vers l'extérieur et vers les commerces ou de façades opaques en verre émaillé de couleur blanche qui séparent la partie publique de la gare de l'exploitation.

Les revêtements de sols, prévus en pierre dans les espaces intérieurs et extérieurs, sont prévus non meubles, non glissants et non éblouissants.

# PROJET DU REAMENAGEMENT DU PEM de Cagnes-sur-Mer

## ACCESSIBILITE

Le bâtiment est conçu de manière à permettre la simplicité et la fluidité des cheminements des voyageurs en privilégiant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite à chaque niveau et pour tous les espaces fonctionnels accessibles au public et également ceux réservés au personnel.

Le projet de la gare est conçu avec un niveau principal de plain-pied avec celui du parvis. Il permet l'accessibilité des voyageurs handicapés depuis les aires de stationnement (emplacements réservés au niveau parvis) vers les zones publiques, les services SNCF et commerces de la gare.

Une rampe a été prévue avec une pente inférieure à 5% pour accéder depuis le hall voyageur au quai.

L'accès d'un quai à l'autre aux personnes à mobilité réduite s'effectue par des ascenseurs existants.

## 2.2.3. BATIMENT KIOSQUE

### LA VOLUMETRIE



Figure 26 : vue du kiosque depuis le parvis

# PROJET DU REAMENAGEMENT DU PEM de Cagnes-sur-Mer

Afin de donner le maximum d'urbanité au parvis de la gare et d'y créer un véritable lieu de vie, un kiosque-café est prévu à l'entrée nord du parvis. Ce pavillon, posé dans le jardin du parvis, permettra aux voyageurs ou aux citadins de se restaurer sur une terrasse à l'abri du soleil sous une ombrière. A l'image du futur bâtiment de la gare, le kiosque est composé d'une fine toiture en béton claire posée sur une trame de poteaux en béton. Seule une partie du bâtiment échappe à la zone inondable et peut être fermée avec des façades de type « Verre émaillé » comme les façades opaques de la gare. Le reste de l'emprise du kiosque est une terrasse ouverte et abritée.

## L'ORGANISATION FONCTIONNELLE

La partie close du kiosque abrite uniquement le back office du commerce et n'est donc pas accessible au public. L'espace attenant aménagé en terrasse, est considérée comme un espace extérieur abrité par une ombrière. Cette terrasse est dans le prolongement du parvis avec le même traitement au sol et donc parfaitement accessible.

## 3. LA DEMARCHE ENVIRONNEMENTALE

Dans le cadre de la mission de réaménagement du PEM de Cagnes-sur-Mer, en cohérence avec les ambitions de Développement Durable souhaitées par la Maîtrise d'Ouvrage, le projet s'inscrit dans une démarche d'écoconception initiée depuis la phase esquisse.

### 3.1. LA DEMARCHE QDM

Le projet s'inscrit dans une démarche d'écoconstruction BDM (Quartier Durable Méditerranéen). Il s'agit d'une démarche de qualité environnementale et locale.

Initialement développé en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la Démarche « Quartiers Durables Méditerranéens (QDM) » est un référentiel simple et concret qui prend en compte les spécificités méditerranéennes.

Cette démarche est particulièrement adaptée au projet de PEM de Cagnes-sur-Mer dans la mesure où :

- Elle permet une certaine souplesse, que les démarches de certifications type HQE, autres BREEAM ou LEED n'ont pas.



# PROJET DU REAMENAGEMENT DU PEM de Cagnes-sur-Mer

- Elle est en phase avec le contexte climatique du site puisque elle a été développée exclusivement pour les projets méditerranéens.

Cette démarche a donc permis de développer des thématiques aussi primordiales que le confort thermique d'été, la valorisation de l'ensoleillement, le respect de la biodiversité, mais aussi l'utilisation de matériaux issus du territoire.