

OBSERVATIONS RELATIVES À L'ENQUÊTE PUBLIQUE SUR LA RÉFECTION ET LE CONFORTEMENT DES DIGUES DU LARGE ET LAUBEUF

En préambule, je tiens à préciser que je me sens particulièrement concerné par cette enquête publique en raison de mon implication dans la précédente enquête publique en l'an 2011 qui portait sur l'aménagement d'un parking, d'une gare d'autocars et d'un jardin à l'emplacement de l'actuel parking Laubeuf. Ma position avait été alors très hostile à l'encontre du projet qui avait été présenté à tel point que j'avais dessiné une contre-proposition. J'avais exprimé mon désaccord sur le cahier de l'enquête publique, j'avais écrit à la ministre de l'environnement de l'époque une lettre de protestation et j'avais publié tous mes arguments et les plans de ma contre proposition sur le Web sur une page qui continue de recevoir des visites régulièrement. (<http://gilles.chomel.free.fr/u12/u12alt.html>)

Une autre raison explique mon intérêt pour cette enquête publique : c'est le caractère exceptionnel du site où les digues vont être refaites et son potentiel économique et touristique. La péninsule Laubeuf est le dernier spot de la Côte d'Azur laissé dans un état d'anarchie, d'abandon et de désorganisation qu'on ne trouve nulle part ailleurs alors que les autres villes du littoral ont su exploiter ces zones intermédiaires portuaires gagnées sur la mer. Songeons au MUCEM et à la restauration très réussie du Fort St Jean à Marseille ou au musée Jean Cocteau à Menton.

Un potentiel attractif comparable à ces deux spots touristiques célèbres réside dans ce lieu de transition entre le vieux port de Cannes et la baie de la Napoule. Il serait dommage de passer à côté par un aménagement médiocre comme celui présenté en 2011 par l'agence Guillermin.

Concernant le projet présenté dans le cadre de la présente enquête publique, ma position est beaucoup moins hostile qu'elle l'avait été relativement à la proposition GUILLERMIN de 2011. Je tiens toutefois à présenter les observations ci-dessous susceptibles, pour certaines, de permettre des économies substantielles et pour d'autres de préserver le potentiel de réaménagement de la totalité de la surface de cette péninsule.

Mes observations :

- (1) Négligence conceptuelle, page 2
- (2) Tracé insatisfaisant du départ de la digue, page 6
- (3) Construction dispendieuse, économie possible, page 7
- (4) Une aire de retournement des autobus inutile, page 8
- (5) Absence de trottoir en rive Sud du boulevard Jean Hibert, page 9
- (6) Flux piétonniers contraints, page 10
- (7) Une singularité inquiétante, page 11
- (8) Quelques remarques mineures, page 12

Observation n° 1

Négligence conceptuelle : un potentiel constructif considérable étrangement ignoré par l'enquête publique

C'est un des aspects les plus déconcertants du projet qui est soumis à avis public : il ignore les possibilités d'aménagement de l'immense aire de parking dont tout le monde s'accorde à déplorer l'actuelle inorganisation. Pire ! La présente enquête publique aliène le potentiel d'aménagement de ce lieu en figeant pour l'éternité le principe des deux accès par voies latérales en périphéries Est et Ouest du parking.

Je propose une innervation de la péninsule par une voie unique bordée de trottoirs généreux là où les concepteurs n'ont même pas prévu un seul trottoir le long des deux chaussées qu'ils préconisent !

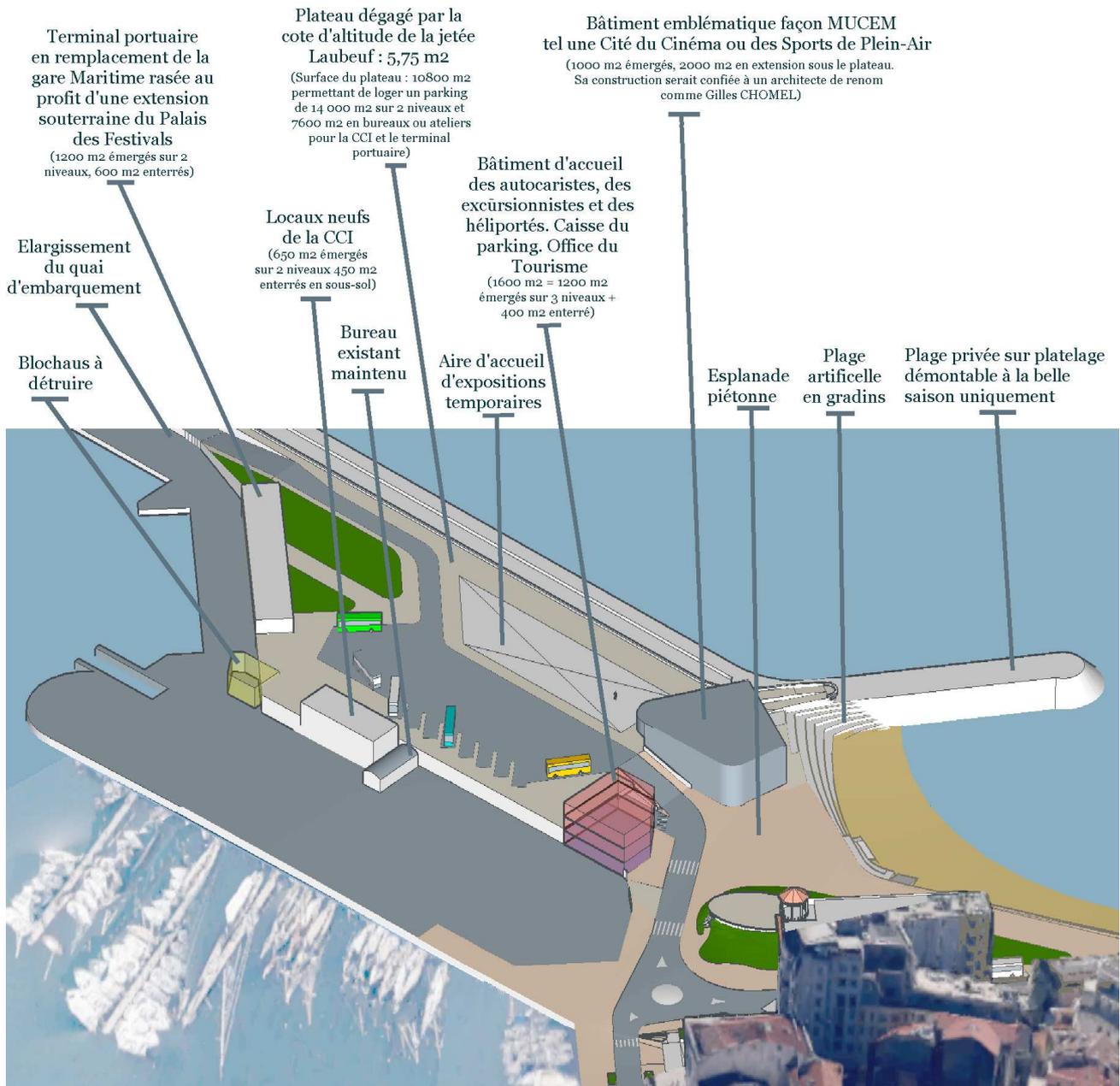
En maintenant l'état actuel du parking automobiles/autocars, le projet fait perdurer la mauvaise transition actuelle des flux des croisiéristes, des touristes des héliportés, des excursionnistes, des agents et des autocaristes entre la base de la péninsule et ses divers équipements.

Je m'efforce, dans les pages suivantes de débroussailler le potentiel d'aménagement du dernier site en friche du littoral de la Côte d'Azur



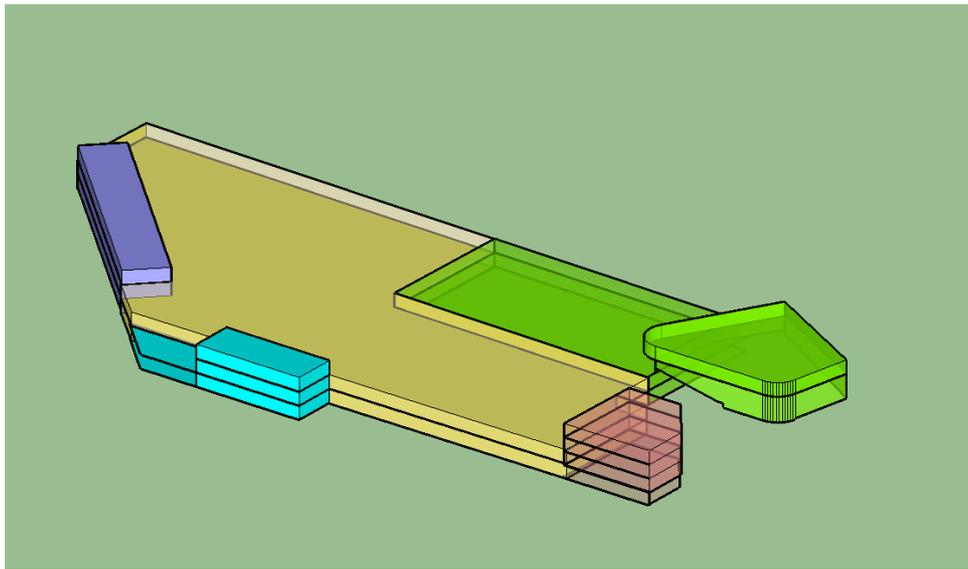
La vue ci-dessus présentée dans le cadre de l'enquête publique ne prévoit même pas de trottoir pour accéder à l'embarcadère des îles, aux phares, aux sociétés situés en extrémité des jetées, à l'héliport, au quai croisière, au parking ou aux autocars ! sauf à s'aventurer sur la rampe-promenade.

Potentiel constructible de la péninsule Laubeuf



Je trouve très curieux que les concepteurs de la jetée dessinent une promenade étroite de 2,5 mètres de large et longue de 420 mètres sans envisager l'hypothèse ci-dessus d'un plateau permettant, d'une part, d'abriter deux niveaux construits de 10 800 m2 chacun (l'un de plain pied avec l'aire de carénage et l'autre en premier sous-sol) et d'autre part, d'offrir une esplanade en plein air offrant un cheminement pédestre infiniment plus agréable que la promenade étroite présentée. Ce plateau permet, en outre, d'accueillir une belle gare routière pour autocars de tourisme balayée par le vent du large et une surface d'expositions temporaires précieuse (1500 m2)

La relative étroitesse de la promenade du Large rend ce lieu plus périlleux en cas de coup de mer que mon option d'une esplanade où les promeneurs pourront se reculer. Il est possible qu'à l'usage, un dispositif de condamnation du passage devienne nécessaire en cas de météo défavorable alors que dans mon projet, un tel dispositif d'interdiction de passer ne sera pas nécessaire.



Vue schématique du potentiel constructif de la péninsule Laubeuf négligé par le projet de l'enquête publique.

En vert : le bâtiment emblématique et son extension sous plateau
5000 m²

Il abritera une destination spectaculaire culturelle, muséale ou sportive. Dans son niveau supérieur (seul volume habitable au-dessus de la station de relevage des égouts) on peut imaginer un restaurant de prestige en connexion avec la plage privée artificielle démontable située sur l'épi et avec la plage en amphithéâtre située au-dessous. Une possibilité pourrait être de loger sous la dalle une salle de spectacle au lieu des 2 niveaux verts ci-dessus de 2000 m² chacun.

En rose, le bâtiment d'accueil
1500 m²

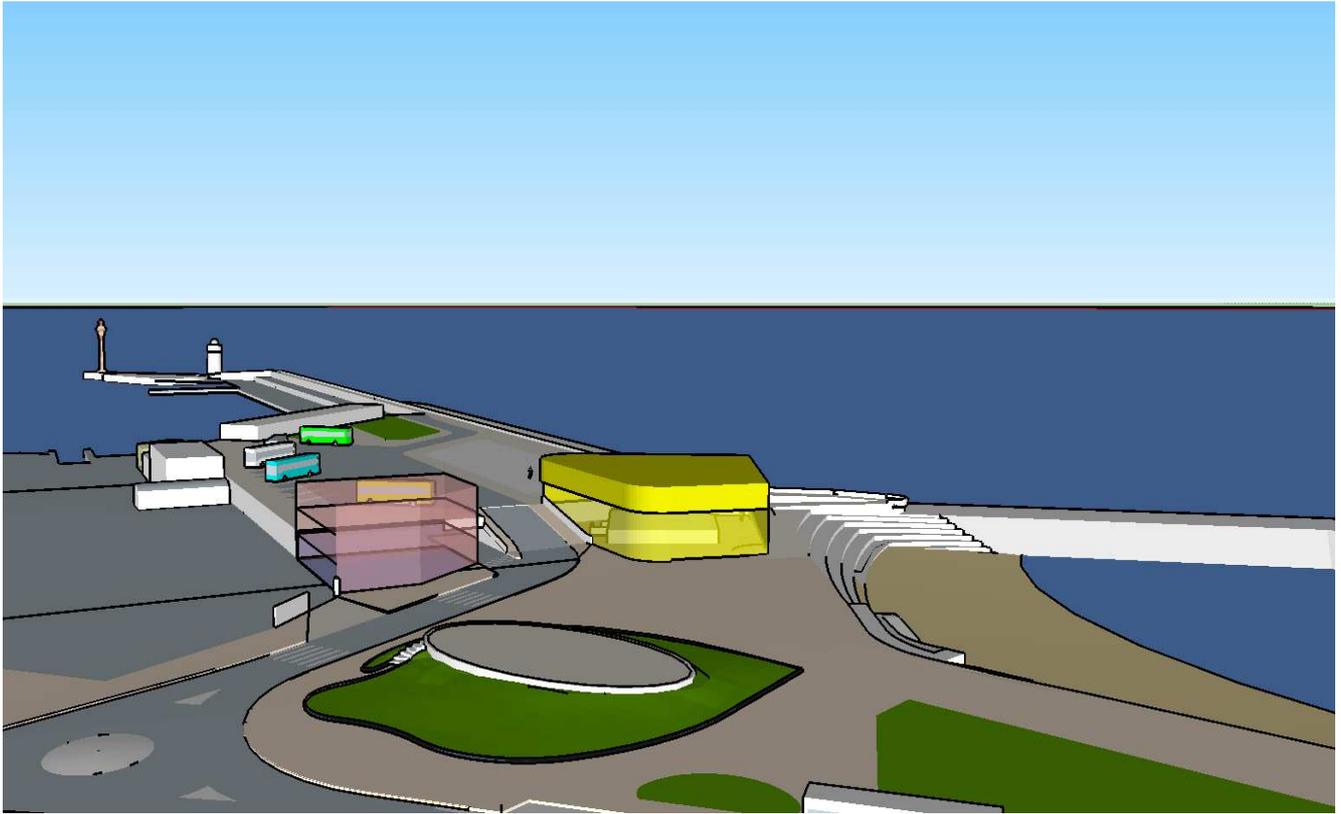
Office du tourisme – commodités pour les touristes – caisse – bureaux – ateliers – bureau de l'hélistation – vitrine commerciale des produits des îles de Lérins – accueil de la gare routière – salle d'attente – billetterie.

En jaune, le parking automobile sur 2 niveaux
14000 m²

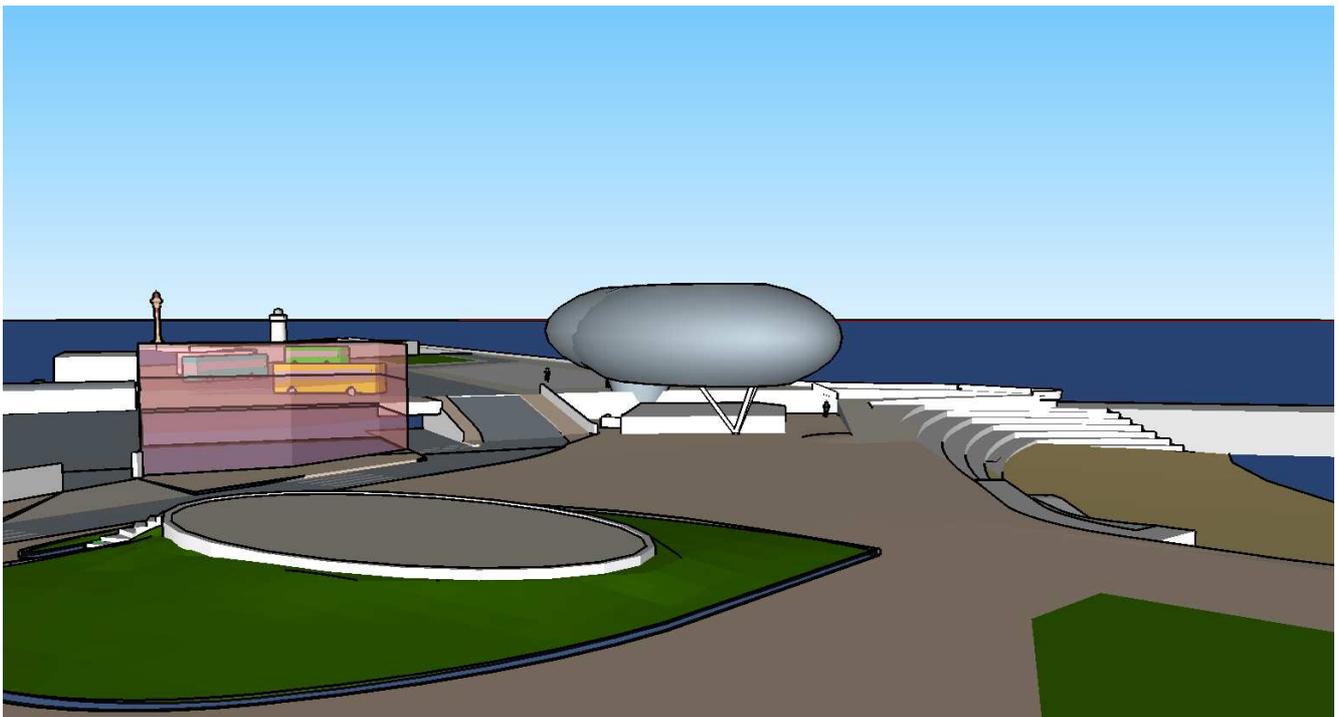
En bleu pâle, locaux de la CCI (bureaux et ateliers) 1100 m²

En bleu foncé, le terminal portuaire en remplacement de la gare maritime qui, dans cette hypothèse, serait rasée et remplacée par une extension souterraine du Palais des Festivals 1800 m²

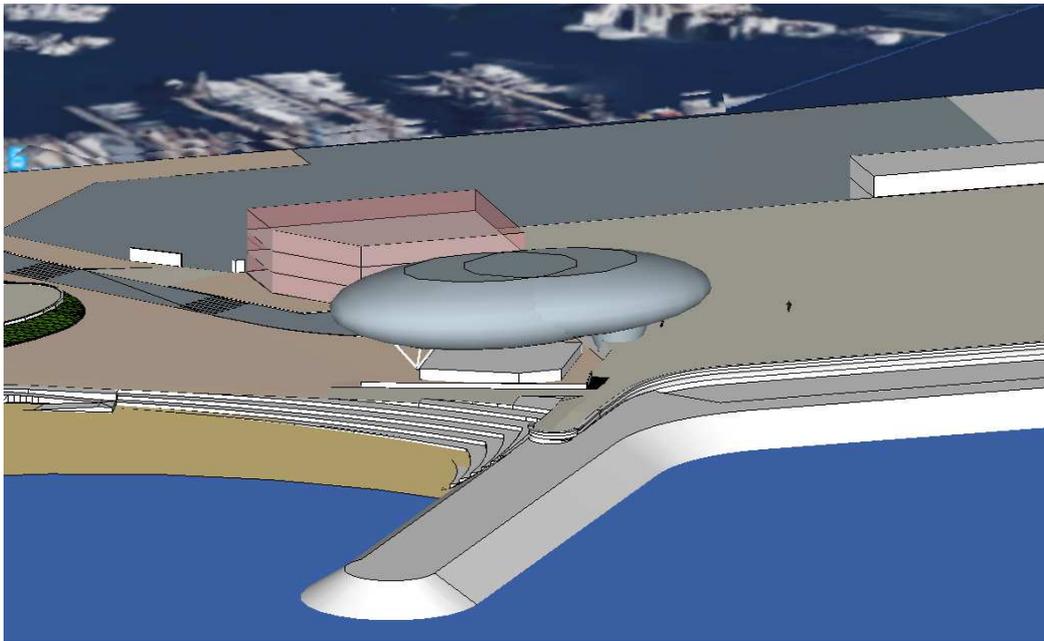
Le bâtiment « emblématique »



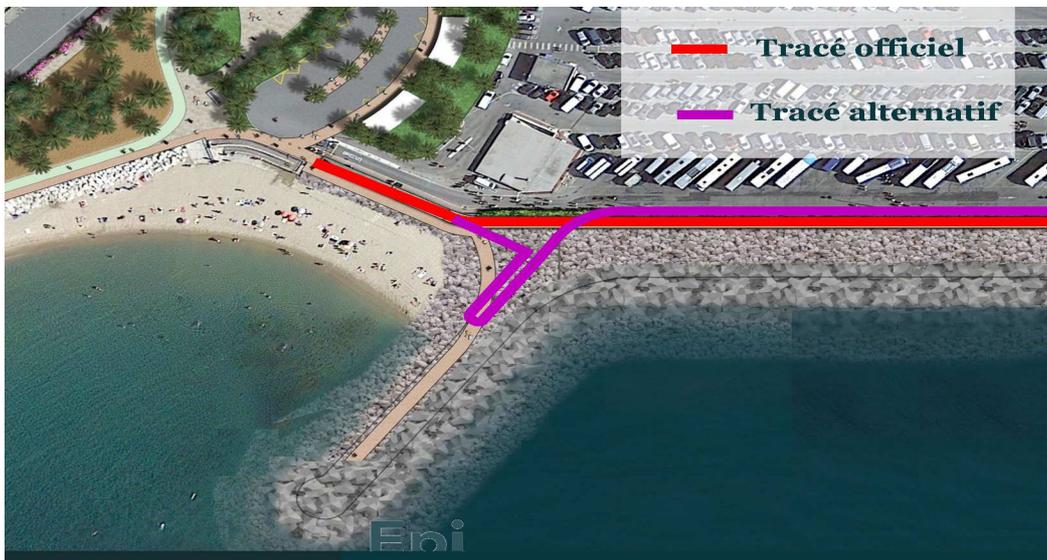
Le bâtiment emblématique en jaune ci-dessus enchâsse la station de relevage des égouts dans un grand hall. Seul l'étage supérieur est habitable. Il se prolonge dans une extension sur 2 niveaux sous le plateau comme figuré sur la page précédente. Ci-dessous une variante de ce bâtiment en forme de soucoupe :



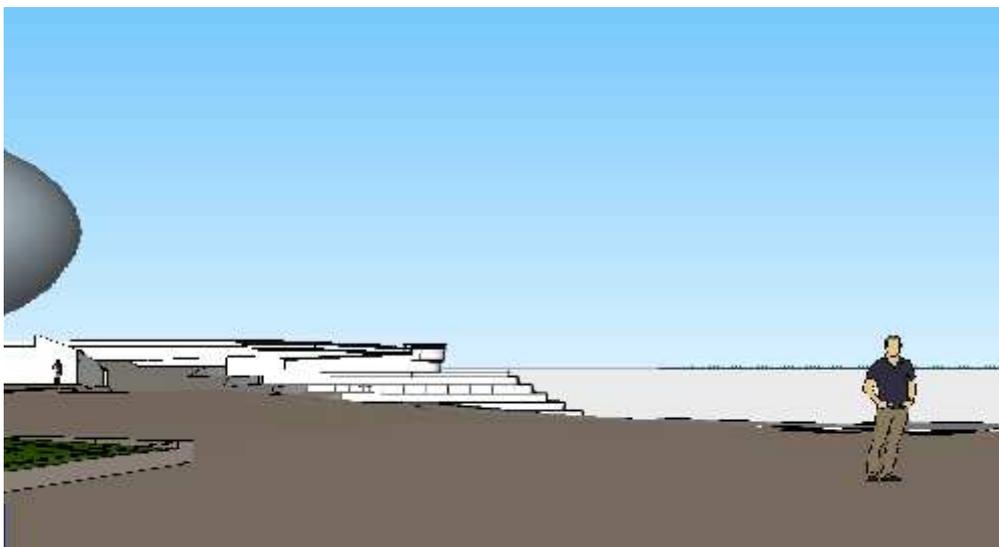
Observation n°2: Tracé alternatif du départ de digue



Je propose la variante ci-dessus du tracé du début de la digue en violet.



Perspective d'aspect du départ de la digue à hauteur d'homme



Observation n°3 : Construction dispendieuse, économie possible

En s'empêchant d'envisager l'édification d'un plateau de 5,75 mètres d'altitude, les concepteurs négligent la solution d'un bâtiment-faisant-office-de-digue permettant une économie substantielle comme le montrent les figures ci-dessous



Une seule construction en béton au lieu de deux

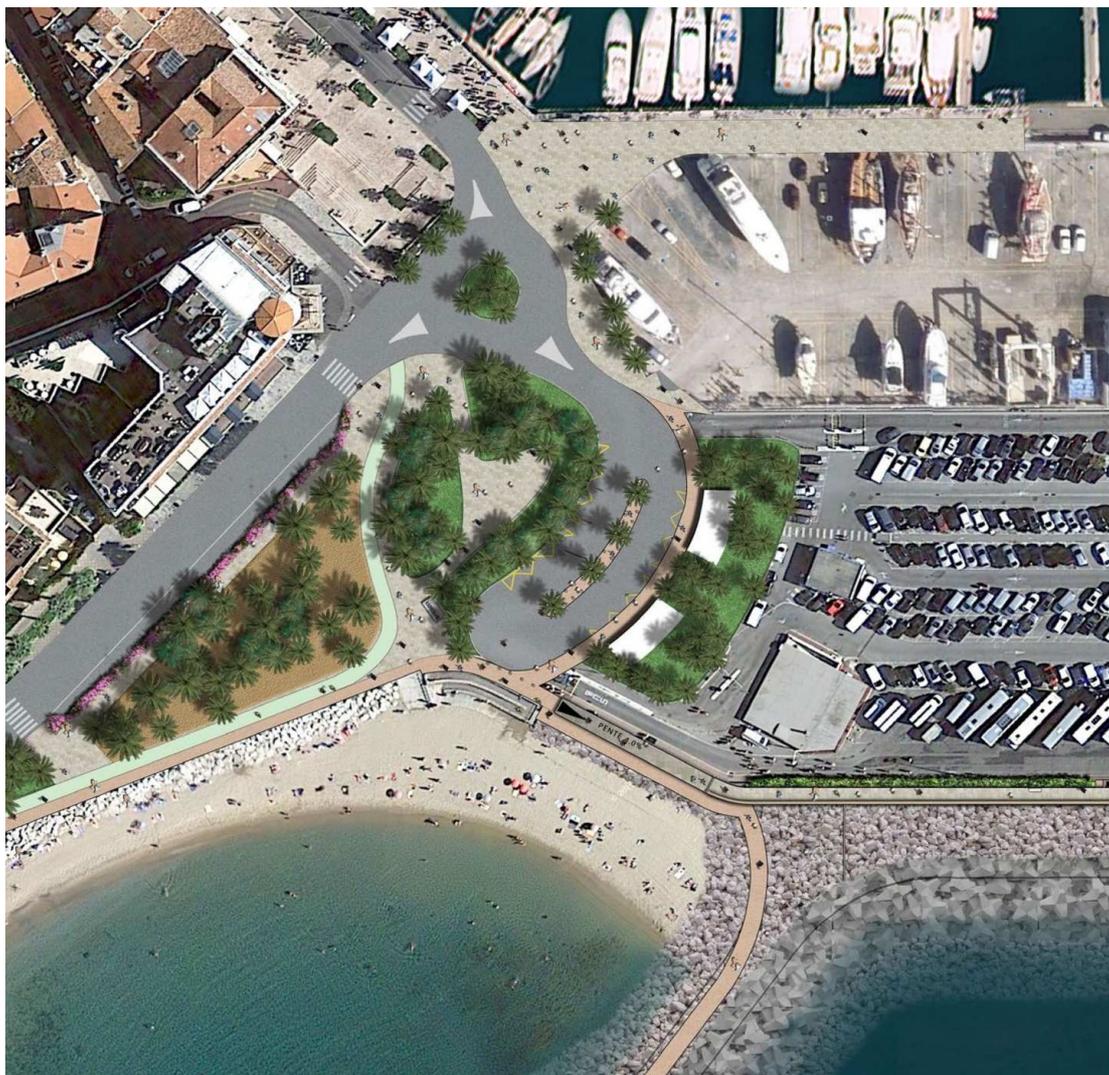
Le principe d'un bâtiment-faisant-office-de-digue ci-dessous permet une économie d'environ 1200 m³ du béton du massif brise lames à laquelle il convient de retrancher la quantité de béton nécessaire au renforcement du plateau-parking pour qu'il joue son office de massif brise-lame.

Ce principe permet également l'économie de 200 mètres de garde-corps côté quai. On notera, enfin, le recul de 1,50 mètre du complexe de digue, soit environ 300 m² de surface rendue à la mer et à ses possessions.



Coupe de principe d'un parking sur 2 niveaux faisant-office-de-digue

Observation n°4 : Une aire de retournement des autobus inutile



Je trouve dommage de sacrifier le cœur d'un des plus beaux sites de la côte d'azur à l'usage d'une aire d'attente et de retournement de quelques autobus. Couvrir d'asphalte ce qui, dans mon projet constitue une belle esplanade piétonne centrale (la ville de Cannes est très avare en esplanades centrales), est à mes yeux un non-sens si on ajoute les émanations diesel et l'ambiance de surchauffe que provoquent les surfaces goudronnées.

Ce parti pris est d'autant plus incompréhensible qu'on voit dessiné sur ce même plan un espace linéaire de capacité de stationnement d'autobus équivalente sur le bord Sud du boulevard Jean Hibert. J'ai précisément affecté ce créneau aux autobus en attente dans mon projet comme je l'explique sur la page suivante, qui auront la possibilité de se retourner autour du giratoire.

Observation n°5 :

Absence de trottoir en rive Sud du boulevard Hibert



Je suis très surpris de l'absence de trottoir sur le bord Sud du Bd Hibert.

Cette absence est d'autant plus surprenante qu'un créneau de stationnement est dessiné de sorte que les occupants des véhicules stationnés piétineront l'étrange massif de fleurs roses prévues à cet endroit !

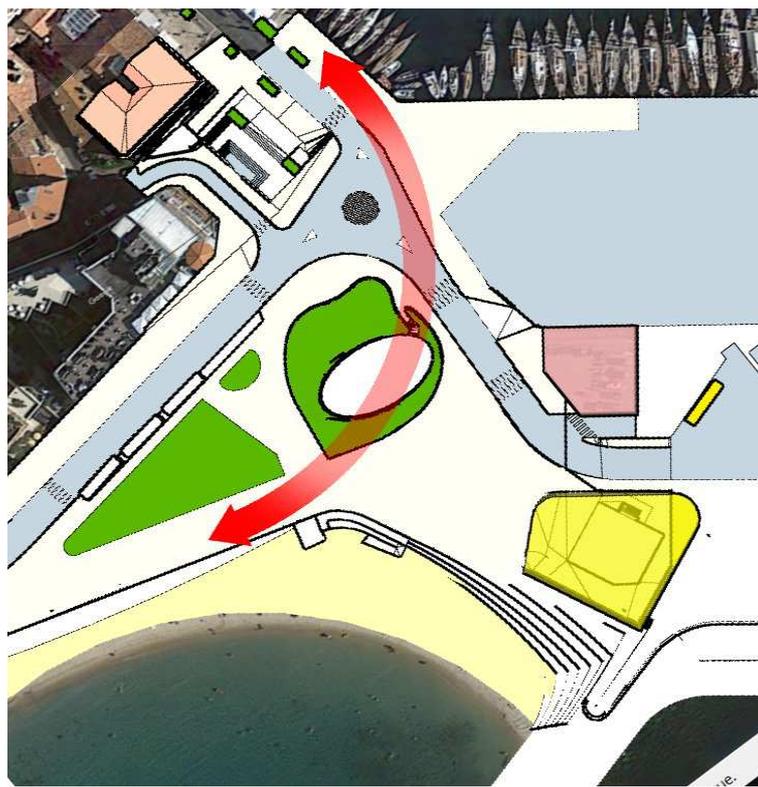


Tout au contraire, Un large trottoir est dessiné sur ma contre-proposition. Ce large trottoir se justifie d'autant plus, ici, que j'ai pris le parti de substituer à l'aire de retournement officielle, la file de bus en attente sur ce trottoir Sud.

Je préfère une file d'autobus en attente plutôt que l'aire goudronnée en plein milieu du plus beau site de la Côte d'Azur comme proposée par les concepteurs du projet Boccacabana.

La piste cyclable ne doit pas constituer une entrave qui canaliserait les passants dans un cheminement contraint. Je préconise un espace public partagé.

Observation n°6 : Flux piétonniers contraints



Personne ne conteste l'importance touristique du flux piétonnier entre le quai Saint Pierre du vieux port de Cannes et la baie de La Napoule.

Le projet présenté complique dans une certaine mesure cette transition puisque les passants ont le choix de franchir le Bd Hibert puis la rue du Port puis la chaussée du quai St Pierre ou la boucle qui longe l'aire d'autobus et leurs émanations. On ne voit pas de passage clouté entre le parterre des stèles et le trottoir de l'aire de carénage et on ne comprend pas pourquoi les concepteurs ont oublié un trottoir pour la descente des passagers de l'autobus garé le long de l'aire aux stèles : devront ils, pour ce faire, se frayer un passage à travers les buissons du Square Hibert ?

Tout au contraire, la généreuse esplanade « Hibert Laubeuf » de mon projet offre une belle accessibilité partout comme je l'avais déjà dessiné en 2011 sur mon contre-projet de l'époque :



Observation n°7 : Une singularité inquiétante

Sans vouloir jouer les oiseaux de mauvais augures, je souhaite attirer l'attention des concepteurs sur la singularité du projet proposé que constitue la création d'une promenade de 400 mètres de longueur et d'une étroitesse de 2,50 mètres qu'on ne trouve jamais nulle-part en front de mer.

Bien sûr, il n'y a aucun risque évident à réaliser un tel cheminement d'autant plus qu'il se trouve réhaussé d'environ 3 mètres par rapport au niveau actuel. Je note que des échappatoires sont prévues tous les 80 mètres. Je m'inquiète toutefois de sa singularité en ce sens qu'on n'a jamais vu une telle configuration en front de mer dans aucun pays sur aucun continent. Ce caractère exceptionnel m'inquiète. Une configuration où les passants ne disposent pas d'une possibilité de recul lorsqu'une vague ou un coup de vent exceptionnel se manifesteront. Les touristes aventureux risquent de se retrouver pris comme dans une nasse entre les deux gardes corps alors que le propre d'un quai ou d'un bord de falaise est d'offrir une possibilité de recul.

Avec la vue perspective à la "Edward Hopper", on nous vend une belle image et je m'interroge sur la singularité de cette belle image. Je pense aussi aux soirs d'artifice où la foule s'agglutinera en ce lieu d'observation privilégié.



On me répondra que des dispositifs de condamnation de la promenade seront installés à son entrée et à chacun des escaliers de secours : je rétorquerai que ces dispositifs seront d'une grande laideur, qu'ils renforceront l'impression de cage du dispositif et qu'une solution radicale pour parer à cette inquiétude se trouve dans le parti pris architectural du projet CHOMEL.

Quelques remarques mineures

Stationnement des 2 roues motorisés

Une explication possible du créneau prévu par les concepteurs en rive Sud du bd Hibert serait d'y stationner les 2 roues, ce qui, en première analyse, est une bonne solution. Dans cette hypothèse, la question des fleurs piétinées continue de se poser. Comme je destine dans mon projet ce lieu au stationnement des autobus, je dois anticiper cette problématique dans mon projet. Je pense à une solution (qu'il me reste à dessiner) au niveau du plateau ovale de l'aire des stèles, sans, bien sûr attenter à la dignité de ce lieu de souvenir et de commémoration.

Le stationnement des 2 roues motorisés et leur regroupement sur des aires dédiées est une problématique de plus en plus critique dans les villes à mesure que la dissuasion des déplacements automobiles s'y opère.

Quel emplacement à la statue de Jeanne d'Arc ?

La statue de Jeanne d'Arc est un élément important du square Hibert. Il conviendra de la positionner avec soin. Dans mon projet, elle pourrait trouver une place naturelle au centre de l'esplanade « Hibert-Laubeuf » qui en constitue l'élément majeur.

Emploi non-autorisé de mon schéma

Je déplore que ni mon nom, ni mon site web, ne sont indiqués en légende d'un schéma de ma conception qui figure dans l'étude d'impact officielle en page 10 du fichier *port-de-cannes_etude_dimpact_20170227_chap1.pdf*

J'avais dessiné cette évolution historique du trait de côte en 2013 pour illustrer la page web de mon site LéoLomobiLe.fr que je consacre à ma vision de l'aménagement de la péninsule Laubeuf. En voici l'URL exacte : <http://gilles.chomel.free.fr/u12/%C3%A9tapes%20historique%20de%20l%27%C3%A9volution%20du%20port%20de%20Cannes.jpg>

Figure 2



1.3 Description et propriété des ouvrages existants

Les ouvrages de protection du port de Cannes I et du parking Laubeuf à Cannes sont constitués d'une digue principale et d'une contre-jetée. La présente étude porte sur la digue Ouest qui protège le port et le parking contre les coups de mer notamment de secteur Sud. Cet ouvrage, d'une longueur totale

Atteintes aux réalisations de M. Guillaume Guillermin : l'imprévoyance coupable du Service de l'Urbanisme de la Ville de Cannes

Je trouve que les concepteurs du projet Boccacabana traitent avec une certaine désinvolture la réalisation de leur prédécesseur, M. GUILLERMIN, au niveau de l'extrémité Nord de l'aire de carénage pour aménager le giratoire en détruisant un bassin et un massif de plantes de 100 mètres carrés dont il serait intéressant de connaître le coût supporté en 2013 par la Ville de Cannes pour leurs constructions. Ce gaspillage d'argent public, qu'il est facile d'évaluer, nous montre le degré d'imprévoyance du Service de l'Urbanisme de la Ville de Cannes. Cette imprévoyance, qui, en l'espèce, se traduit en gaspillage des deniers publics, est d'autant plus coupable que je n'avais pas ménagé mes efforts en 2011 pour alerter les décideurs de l'époque sur la nécessité de créer un giratoire à cet endroit.

A ce propos on notera la grande -mais non-totale- similarité des dessins respectifs de ce giratoire par mes soins et par ceux des concepteurs Boccacabana.



Lorsque j'ai dessiné le giratoire ci-dessous, j'ignorais le dessin ci-contre.

Par contre, la Ville de Cannes connaissait depuis 2012 ma précédente esquisse de ce giratoire publiée sur <http://gilles.chomel.free.fr/u12/u12alt.html>

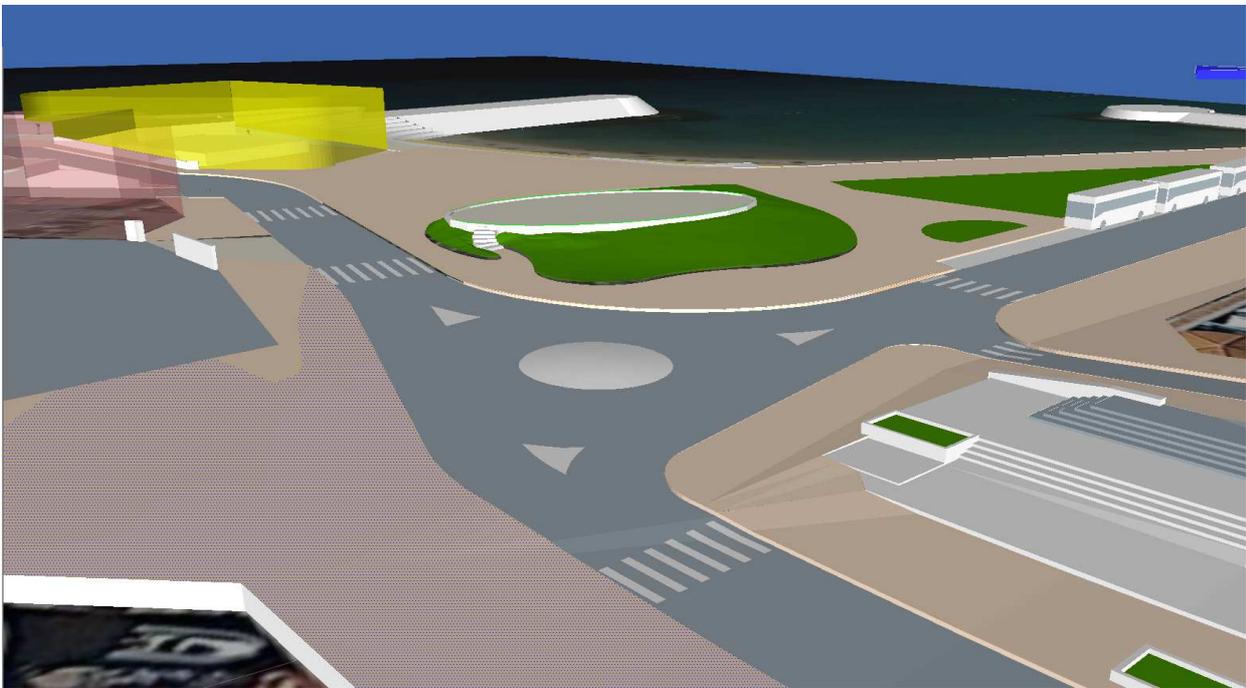
On notera que je maintiens le trottoir existant entre le quai St Pierre et l'aire de carénage, mais que je détruis la jardinière GUILLERMIN du bord Sud de la place de la Prud'homie.

Comme indiqué dans le paragraphe « stationnement des 2-roues motorisés » ci-dessus, je détruirai dans une certaine mesure l'ovale de l'aire des stèles contrairement à mon dessin où elle paraît préservée

Je maintiens, bien sûr, des trottoirs partout.

La figure de la page suivante montre que j'opte pour un simple renflement en forme de dôme pour le rond-point central





Un simple renflement en forme de dôme pour le giratoire

Remplacer le provisoire par du provisoire

Avec ces 2 édicules jumeaux proposés par le projet Boccacabana-4, je ne peux m'empêcher de penser que ces 2 constructions jumelles situées au Sud de l'aire de retournement des autobus respectent une sorte de tradition ou de malédiction de ce lieu où on a vu quantité de constructions provisoires se succéder : Au départ était une station service (à l'intéressante architecture des années 60) puis, un bureau préfabriqué pour l'inscription aux baptêmes de l'air, puis des abris bus, puis une casemate pour le gardien du parking -tout cela- sur le plus beau et le plus noble site de la Côte d'Azur!

