

CANNES

PLU

Plan
Local
d'Urbanisme



PLU APPROUVE LE 18 NOVEMBRE 2019
ET MODIFIE LE 19 JUILLET 2021, LE 28
NOVEMBRE 2022 ET LE 26 JUIN 2023
**MODIFICATION N°3 PRESCRITE LE 28
NOVEMBRE 2022**



NOTE EN REPONSE A L'AVIS DE LA D.D.T.M.

Septembre 2023

La présente note est intégrée au dossier d'enquête publique pour apporter les informations utiles en réponse à l'avis de la Direction départementale des Territoires et de la Mer (D.D.T.M.) sur ce projet de modification n°3 du P.L.U. de Cannes.

Cette note a été co-écrite par la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins (C.A.C.P.L.) et la ville de Cannes.

I- Concernant spécifiquement le schéma directeur ESR présenté dans le dossier de modification n°3 (pièce 6a)

La D.D.T.M. rappelle que des échanges ont lieu entre les services de la C.A.C.P.L. et le pôle risques naturels et technologiques de la D.D.T.M. autour des études hydrauliques ayant permis d'établir le schéma directeur de l'espace stratégique de requalification (E.S.R.). Elle indique que les tableaux de bilan de surfaces entre les deux dernières versions connues du schéma directeur ont évolué et demande une explication. Elle sollicite par ailleurs que le projet Cannes Lerins H2 (production et distribution d'hydrogène) fasse l'objet d'une ligne dédiée dans le bilan des surfaces construites en zone bleue par souci de cohérence avec les autres lignes dédiées aux projets d'ores et déjà connus sur les emprises Ansaldo Breda et A.F.P.A.

Dans le cadre de la restructuration du quartier Cannes Bocca Grand Ouest inscrit au P.P.R. I. comme E.S.R., la C.A.C.P.L. a établi un schéma directeur afin de répondre aux objectifs hydrauliques suivants, inscrits dans le règlement du P.P.R.I. :

- mettre hors d'eau les futurs aménagements urbains ;
- améliorer la desserte du quartier et faciliter l'accès des secours en cas d'inondation ;
- améliorer les conditions d'écoulement des eaux ;
- désimperméabiliser les surfaces ;
- assurer un retour plus rapide à la situation normale après l'inondation ;
- mettre en place une implantation optimale des stationnements afin de diminuer l'empotement des véhicules en cas d'inondation.

Par ailleurs, des dispositions spécifiques sont fixées dans le P.P.R.I., concernant les futures constructions à l'échelle du périmètre de l'E.S.R. Les prescriptions du P.P.R.I. offrent la possibilité d'appliquer les règles d'emprise au sol maximale en zone bleue B1 à l'échelle de macro-secteurs de l'E.S.R. ainsi que la construction en zone rouge basée sur une démolition préalable assurant la non-augmentation de l'emprise et du nombre de logements.

Ainsi, le schéma directeur présente un bilan des emprises en zones rouge et bleue des aménagements prévus au projet de Cannes Bocca Grand Ouest (C.B.G.O.) afin de justifier le respect des prescriptions inscrites au P.P.R.I.

Le travail itératif avec les services de l'Etat et les promoteurs a conduit à intégrer une étape intermédiaire présentant le bilan des emprises avec les projets sortant à l'horizon 2025 :

- Le groupe NOVELTY sur le site d'Ansaldo Breda (5.7 hectares)

- Le groupe VATEL sur le site de l'A.F.P.A. (un peu moins d'un hectare)
- Le projet Cannes Lerins H2 de production et distribution d'hydrogène sur le site du dépôt de bus Palm'Bus (moins d'un hectare)

La précision des plans de masse de ces projets a impliqué certaines modifications dans le bilan des emprises. La C.A.C.P.L. fournira une version mise à jour du schéma directeur soulignant le bilan des surfaces propres à ces trois projets.

La D.D.T.M. rappelle les règles du plan de prévention des risques d'inondation (P.P.R.I.) applicables en zone rouge de l'E.S.R., à savoir la non-augmentation de l'emprise au sol bâtie cumulée et du nombre de logements. Elle sollicite des garanties pour le respect de ces règles notamment au regard de la constructibilité permise sur le périmètre en zone rouge du site Ansaldo Breda.

Le schéma directeur de l'E.S.R. rappelle en page 30 que « les futurs bâtis en zone rouge n'auront pas vocation à accueillir des logements afin de ne pas en augmenter leur nombre dans ces zones ». Ce schéma directeur de l'E.S.R. est placé en annexe du P.L.U. En préambule du titre 2 article C1 du projet de règlement du P.L.U., il est indiqué que le schéma directeur de l'E.S.R. présente une portée réglementaire avec une conformité attendue des projets. En introduction des fiches de secteur de plan de masse (page 207 du projet de règlement), est présenté le zonage réglementaire du P.P.R.I. applicable sur les nouveaux plans de masses créés sur Cannes Bocca Grand Ouest ; les zones B1-ESR et R1-ESR apparaissent clairement. Pour conforter encore la bonne application du P.P.R.I., il est proposé d'ajouter aux fiches de plans de masses n° BRT 5 et 9 concernés par la zone R1-ESR du P.P.R.I. que la construction de logements en zone R1 n'est pas permise. L'orientation d'aménagement et de programmation (O.A.P.) de C.B.G.O. n'est pas en contradiction avec cette règle compte-tenu du fait qu'elle désigne des orientations à l'échelle du secteur et des destinations mixtes et générales à l'échelle de larges îlots. Un des graphiques présenté dans le schéma directeur de l'E.S.R. (figure 26, page 34) porte à confusion sur la destination prévue en front de l'avenue Francis Tonner sur l'emprise d'Ansaldo Breda ; aucun logement n'étant projeté sur les emprises en zone rouge, la C.A.C.P.L. propose de le remplacer par le plan programmatique suivant :



Programmation du projet porté par Novelty-Dushow sur le site AnsaldoBreda – décembre 2022

Le schéma directeur de l’E.S.R. porté par la C.A.C.P.L. a pour but de présenter la stratégie opérationnelle projetée sur le secteur et d’étudier sa compatibilité avec les prescriptions du P.P.R.I., notamment à travers une modélisation hydraulique.

Deux simulations ont ainsi été réalisées présentant :

- les aménagements prévus en phase 1 de l’E.S.R. ;
- les trois projets connus à ce jour.

Les résultats hydrauliques projetant les aménagements prévus en phase 1 ou à l’étape intermédiaire respectent les dispositions du P.P.R.I. et démontrent bien la réduction de la vulnérabilité induite par le projet de renouvellement urbain, notamment :

- Diminution de la surface de plancher sous la cote de référence :
 - Tous les nouveaux bâtis faisant partie du nouvel aménagement et qui seront construits dans le cadre du projet d’E.S.R., auront le premier plancher situé au-dessus de la cote de référence et de la ligne d’eau, soit parce qu’ils seront situés sur des remblais soit sur des pilotis
- Suppression des logements implantés sous la cote de référence :
 - Les nouvelles constructions ne prévoient aucun logement en zone rouge ;
- Amélioration globale des conditions d’écoulement des eaux :

- L'ouverture des axes Nord-Sud permet une meilleure évacuation des eaux vers l'exutoire ;
- Les améliorations se répercutent principalement au Nord depuis l'avenue Francis Tonner et à l'Est du projet dans le quartier habité de la Bocca.

Cependant, les calendriers des projets sortants ne permettent pas de garantir, à toute étape de l'E.S.R. la démolition préalable à la construction de bâtiments en zone rouge, malgré la réduction de la vulnérabilité induite par les aménagements. C'est pourquoi, il a été conclu, lors d'une séquence de travail commune C.A.C.P.L. / D.D.T.M., organisée le 24 août 2023, que la seule solution envisageable pour sortir de cette impasse juridique consiste en la demande d'une dérogation au P.P.R.I. formulée par le Président de l'Agglomération auprès du Préfet des Alpes-Maritimes. Cette démarche est primordiale pour poursuivre le projet de réaménagement de Cannes Bocca Grand Ouest. D'autant que les simulations hydrauliques réalisées confirment la non-aggravation du risque d'inondation à toutes les étapes du projet de renouvellement urbain, y compris avec le maintien du centre technique actuel. Nous sommes donc confrontés à un problème réglementaire de P.P.R.I. et aucunement à un enjeu de sécurité des biens ou des personnes au regard du risque d'inondation.

II- Concernant les périmètres du schéma directeur de l'E.S.R. et de la modification n°3

La D.D.T.M. pose la question de la cohérence du traitement de la zone 1F dans le modèle hydraulique et dans le projet de modification n°3 du P.L.U. Elle indique que le schéma directeur de l'E.S.R. n'a pas intégré ce secteur dans la modélisation hydraulique et ne prévoit pas de constructibilité sur ces emprises mais que la modification n°3 prévoit son classement en zone UE qui autorise des équipements d'intérêt collectif et des services publics. La D.D.T.M. demande alors de revoir le périmètre de l'O.A.P., le phasage de l'opération présenté dans le schéma directeur de l'E.S.R.

Cette zone 1F correspond aux terrains de sport du stade des Muriers. La D.D.T.M. évoque un problème de « prise en compte » de cette zone dans le modèle hydraulique du fait que le projet de modification n°3 du P.L.U. prévoit de la passer en zone UE permettant une certaine constructibilité pour les équipements d'intérêt collectif et de service public ; pour autant, aucun polygone d'implantation n'est inscrit au schéma directeur de l'E.S.R.

Il est ici précisé que ce zonage UE permet uniquement d'entériner la destination d'équipement public de ces terrains de sport au P.L.U. Il est bien entendu que ce changement de zonage ne soustrait pas cette zone aux règles applicables en zone rouge du P.P.R.I. qui restent opposables et limitent la constructibilité. Cette logique est déjà exprimée dans le règlement du P.L.U. en vigueur à l'article C1-1 du titre 2 sur les dispositions relatives aux risques inondations et submersion.

Pour clarifier le phasage opérationnel, la C.A.C.P.L. propose de supprimer les commentaires et légendes attachées aux figures 2 et 3 du schéma directeur de l'E.S.R. (pages 5 et 6) qui porte à confusion sur les sous-secteurs de l'E.S.R. inclus dans le cadre de cette modification n°3 et de ce projet de C.B.G.O. phase 1.

La D.D.T.M. évoque également la zone désignée 1D au schéma directeur de l'E.S.R. (voir figure 2, page 5 du schéma directeur de l'E.S.R.) qui correspond principalement à la partie ouest du camping Bellevue. Ce secteur est en zone rouge du P.P.R.I. La D.D.T.M. souligne qu'au sud de ce secteur, le

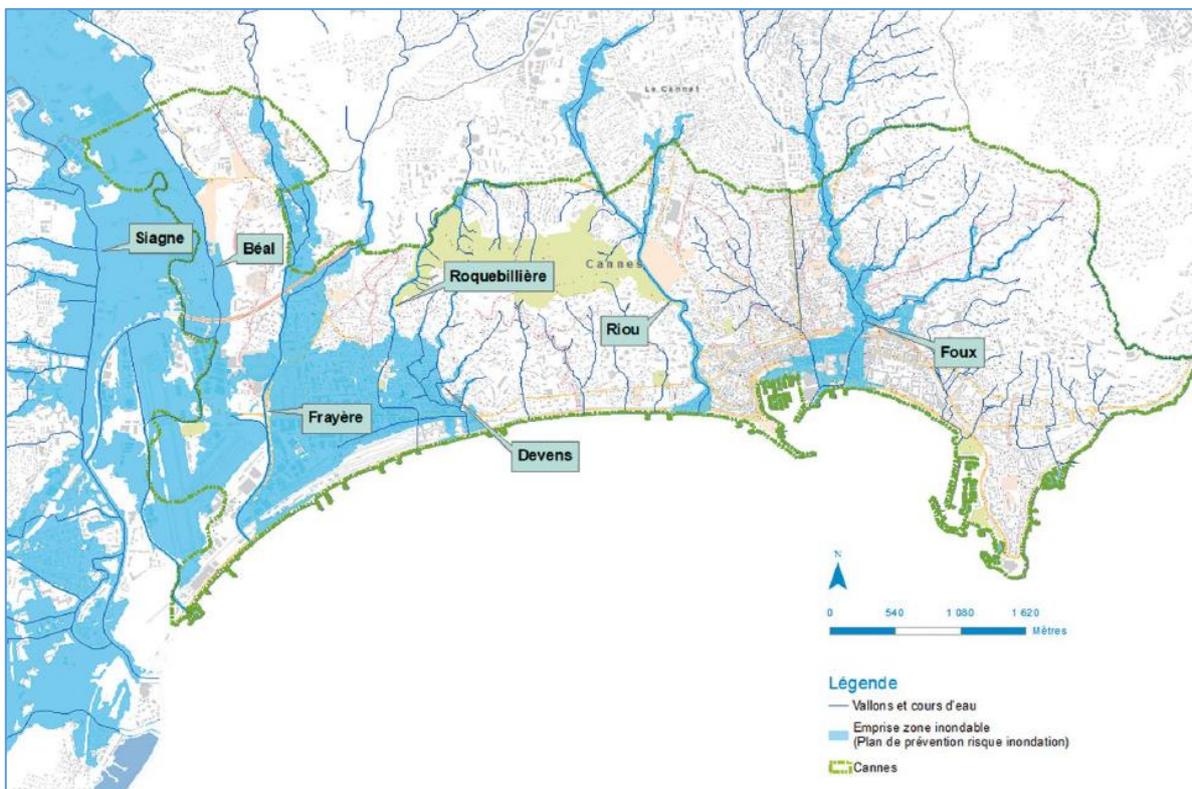
projet de modification n°3 du P.L.U. prévoit la création d'un emplacement réservé sur une partie d'une parcelle concernée par un aléa (très) fort inscrit au P.P.R.I. Elle demande une justification de l'absence de modélisation hydraulique sur ce secteur Nord Tourrades et un rappel de l'application des dispositions du P.P.R.I. en sus des règles du P.L.U.

Comme indiqué en page 5 du schéma directeur de l'E.S.R., l'E.S.R. tel que délimité au P.P.R.I. intègre l'aléa débordement provoqué par deux bassins versants différents, celui de la Siagne-Béal et celui de la Frayère.

L'aléa induit par le cours d'eau Frayère est l'objet même de la modélisation hydraulique explicitée par le schéma directeur de l'E.S.R. Ce dernier est intégré au projet de modification n°3 en ce qu'il concerne la phase 1 du développement de C.B.G.O. sur la partie Est de la zone industrielle de la Roubine. Le nord de la zone d'activités économiques des Tourrades est quant à lui concerné par l'aléa débordement de la Siagne-Béal et n'est donc pas intégré à cette modélisation hydraulique. N'ayant pas de volonté d'activer l'E.S.R. sur ce secteur dans la phase 1 de C.B.G.O., la ville de Cannes et la C.A.C.P.L. n'ont à ce stade pas développé de modélisation hydraulique pour les débordements Siagne-Béal. Dans ce contexte, tout projet réalisé sur ce secteur devra se conformer aux règles du P.P.R.I. applicables en B1, R1 et R2.

Pour apporter cette clarification, il est proposé d'amender le rapport de présentation de la modification n°3 du P.L.U. :

- En préambule et à l'article C.9. pour inscrire les éléments sus-évoqués,
- A l'article A.2.1 présentant l'objectif poursuivi d'intégrer la gestion des risques au cœur de la politique d'aménagement, pour y intégrer une cartographie des cours d'eau et vallons et les zones inondables sur le territoire cannois.



Carte extraite du document d'Information sur les Risques Majeurs de la ville de Cannes

- Au sein de son article B.3 comme suit :
 - o pour ce qui concerne le secteur Est de la zone industrielle de la Roubine, cette phase 1 de C.B.G.O. est une première opération du projet d'ensemble de renouvellement urbain en lien avec l'implantation de la gare TER et ses équipements connexes.
 - o pour ce qui concerne le Nord de la zone d'activités des Tourrades, la qualité de la localisation et la volonté de requalifier et de redynamiser ce secteur composé de friches et de bâtis peu qualitatifs amènent à projeter un renouvellement urbain dans les années à venir en vue de créer des logements, des services et des activités économiques.

Dans cette logique commune, ces deux sous-secteurs constituent le périmètre de la modification n°3 du P.L.U.

Le P.P.R.I. a une portée réglementaire relevant de la servitude d'utilité publique. Le P.P.R.I. indique que dans son périmètre, les conditions qui y sont indiquées « s'imposent en sus des règles définies au P.L.U. ». Aussi, tout projet qui serait développé au droit de cet emplacement réservé II.A.43 devra se conformer aux prescriptions du zonage du P.P.R.I. en vigueur. Par ailleurs, sur la partie ouest du terrain du camping Bellevue, le zonage et les polygones d'implantation proposés dans le cadre de cette modification n°3 du P.L.U. ne permettent pas de constructibilité sur ce secteur rouge du P.P.R.I.

Il est proposé de rappeler les zonages du P.P.R.I. pour ces deux sous-secteurs au sein des articles C.5 et C.3 du rapport de présentation.

La D.D.T.M. demande la suppression des polygones d'implantation prévus dans le projet de modification n°3 du P.L.U. au nord Tourrades et en dehors du périmètre de cette procédure. Elle cible également une contradiction entre les règles de la zone UKb et l'implantation de polygones.

Le périmètre de la modification n°3 du P.L.U. a été défini sur la base des contours de l'E.S.R. et des intentions de la phase 1 de C.B.G.O. Le camping Bellevue connaît partie de son emprise dans ce périmètre et son emprise nord en dehors de ce périmètre. A ce titre, partie du camping est concerné par la servitude d'attente de projet.

Pour autant, le projet porté pour le développement et le fonctionnement de ce camping repose sur plusieurs unités bâties à créer, judicieusement réparties sur l'emprise du camping. Il est à noter la destination de stockage du bâtiment proposé le plus au nord, isolé de l'espace vert et de calme que constitue le cœur du camping. Des bâtis à vocation d'hébergement touristique sont positionnés le long de l'avenue Maurice Chevalier comme une transition urbaine avec le quartier résidentiel attenant. La proposition prévoit également une extension du bâtiment d'accueil ne répondant plus aux attentes. Les six polygones proposés représentent une surface de 1130 m² d'emprise au sol supplémentaires ce qui permet de conserver une part d'espace vert de pleine terre de l'ordre de 72 % à l'échelle de cette zone UKb et de 21% d'espaces libres. Cette proportion reste largement conforme à la règle de 60% minimum d'espace vert de pleine terre imposée en zone UKb. Seuls 6% du sous-secteur UKb et donc du camping seraient alors bâtis.

A noter que l'ensemble des polygones d'implantation proposés dans l'emprise du camping se situent en zone blanche du P.P.R.I.

La ville de Cannes souhaite soutenir le projet de développement du dernier camping présent sur son territoire, tout en limitant la constructibilité afin de préserver cet espace de nature. Aussi, le choix des outils règlementaires s'est porté sur les polygones d'implantation permettant de maîtriser pleinement la constructibilité offerte. Compte tenu du souci de répondre à l'enjeu de développement du camping et de l'unité de ce camping sur l'ensemble de cette zone UKb, la ville de Cannes souhaite porter une évolution des règles sur le périmètre global du camping.

Afin de lever la contradiction avec les règles d'emprise au sol instaurées en zone UKb, il est proposé de faire évoluer le règlement du P.L.U. comme suit :

- Article U1.2 de la section 1 du titre 3 - destinations et sous-destinations autorisées sous-conditions dans les zones U :
 - o Suppression de la règle suivante : « les démolitions-reconstructions des constructions existantes sont autorisées à surfaces de plancher équivalentes, ainsi que l'extension et les annexes des constructions existantes et légalement autorisées ou reconstruites dès lors que celles-ci n'excèdent pas un maximum de 40 m² d'emprise au sol en une seule fois à la date d'approbation du P.L.U.. »
 - o Insertion de la règle suivante : « au regard de la spécificité de l'activité de camping et du souci de préserver la qualité de cet espace de nature, la constructibilité autorisée en zone UKb est déterminée par un secteur de plan de masse dédié. »
- Article C du titre 6 – livret des plans de masses : il est proposé d'ajouter un secteur de plan de masse sur toute l'emprise du secteur UKb et d'y inscrire les polygones d'implantation initialement inscrits dans le projet de modification n°3.

III- Concernant les prescriptions issues de la modélisation hydraulique

La D.D.T.M. indique que les caractéristiques techniques attachées aux espaces verts surcreusés participant à l'écoulement des eaux ne sont pas suffisamment précises. La D.D.T.M. demande alors que leurs portées règlementaires soient renforcées pour garantir la mise en œuvre opérationnelle de ces espaces verts surcreusés.

Pour assurer la traduction du schéma directeur de l'E.S.R., le projet de règlement de la modification n°3 du P.L.U. à ce jour prévoit :

- Une définition des espaces surcreusés inscrite à l'article 3.3 du chapitre E/ donnée comme suit : « Les espaces surcreusés sont dédiés à faciliter le libre écoulement des eaux. Quand réalisés à ciel ouvert, ils sont majoritairement végétalisés sauf contrainte technique démontrée. Leurs représentations graphiques consistent en une trame verte. Ces espaces intègrent dans leur périmètre les retraits qui leur sont imposés vis-à-vis des constructions et des clôtures. »
- Des fiches de plans de masses qui couvrent les emprises de projets de renouvellement urbain. Ces représentations graphiques localisent les espaces surcreusés tels que prévus au schéma directeur de l'E.S.R. dans le cadre des projets relevant de l'initiative privée.
- Des emplacements réservés ayant pour destinataire la C.A.C.P.L. et pour objet « ouvrages hydrauliques de lutte contre les inondations ». Ces emplacements réservés sont créés lorsque la domanialité publique est souhaitée pour ces espaces surcreusés (notamment ceux attenants aux voies de circulation à créer).

En réponse à la remarque de la D.D.T.M., la C.A.C.P.L. propose de :

- En lieu et place d' « espace vert surcreusé » de qualifier ces espaces de « noues paysagères »,
- spécifier les prescriptions techniques suivantes au schéma directeur de l'E.S.R. qui s'imposeront aux maîtres d'ouvrages du fait de la conformité au schéma directeur de l'E.S.R. imposée par le projet de règlement du P.L.U. (préambule du titre 2 article C1) :
 - o Le dimensionnement d'une noue paysagère doit permettre d'atteindre le volume inscrit dans le schéma directeur de l'E.S.R.

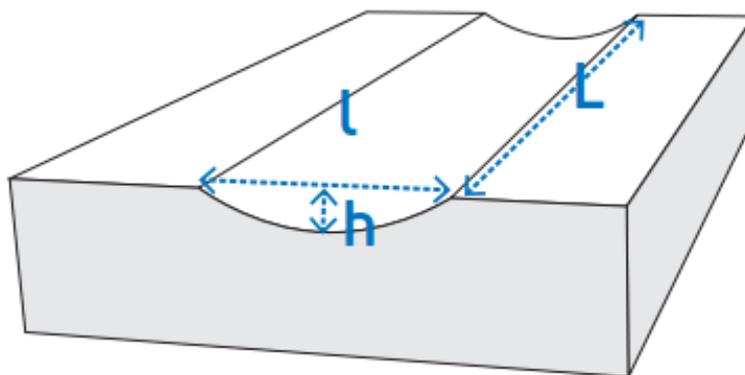


SCHÉMA DE DIMENSIONNEMENT

- o Les dimensions utilisées pour atteindre ce volume peuvent varier, cependant la profondeur (h) devra respecter la bonne évacuation des écoulements vers l'aval,
- o Les noues sont réalisées à ciel ouvert et végétalisées,
- o La végétation ne devra pas impliquer de réduction significative du volume et ne devra pas gêner les écoulements,
- o Ces espaces intègrent dans leur périmètre les retraits qui leur sont imposés vis-à-vis des constructions et des clôtures.

La C.A.C.P.L. propose de faire évoluer en ce sens le schéma directeur de l'E.S.R. ; la ville de Cannes propose en conséquence d'intégrer cette définition au projet de règlement du P.L.U.

La D.D.T.M. demande également des compléments au sein du schéma directeur de l'E.S.R. visant à expliquer que seul l'ouvrage d'évacuation des eaux pluviales, au droit des locaux du Syndicat Mixte des Communes Alimentées par les Canaux de la Siagne et du Loup (S.I.C.A.S.I.L.) en siphon déjà existant, est pris en compte dans la modélisation alors que la SNCF prévoit à l'horizon 2030 de le doubler d'un siphon sous la voie ferrée.

Dans le cadre des travaux de la L.N.P.C.A. et de la création de la nouvelle gare ferroviaire, la SNCF prévoit une conception de ses ouvrages en intégrant des solutions de transparence hydraulique. Pour faire face aux débordements du cours d'eau Frayère, elle prévoit la création d'un émissaire de 5 m² sous la plateforme ferroviaire. Ce dispositif est inscrit dans la D.U.P. (annexe 3 de l'arrêté préfectoral du 13.10.2022) portée par la SNCF au titre des mesures destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet. Si la mise en place de cet ouvrage est bien prévue dans un temps

court et permettra une amélioration de la situation hydraulique du quartier, l'exutoire d'eaux pluviales actuel au droit des locaux du S.I.C.A.S.I.L. est seul inclus au modèle hydraulique pour démontrer que le projet de C.B.G.O. est autoporteur.

Cette méthodologie a été plébiscitée fin 2022 par le pôle risques naturels et technologiques de la D.D.T.M. auprès de la C.A.C.P.L. lors des échanges autour de la modélisation hydraulique. Cependant, dans des études préalables, le nouvel émissaire de la SNCF a été intégré au modèle hydraulique dont les résultats ont démontré son rôle positif dans l'évacuation des eaux et sa contribution à l'amélioration de la situation hydraulique du quartier.

La C.A.C.P.L. propose d'intégrer cette explication dans le schéma directeur de l'E.S.R. qui évoque ce point en page 24.

IV- Concernant le projet urbain et sa compatibilité avec les normes supra

Au sein de l'O.A.P., la D.D.T.M. souligne le fait que les orientations architecturales en matière de hauteurs sont uniquement exprimées de manière littéraire et ne sont pas retranscrites dans le document graphique de cette O.A.P. de C.B.G.O. Elle demande une retranscription graphique de cette vision d'aménagement.

Lors de l'élaboration de cette O.A.P., la volonté a été de définir des orientations claires et vérifiables sans qu'elles ne s'apparentent à un règlement. Pour ce qui concerne les hauteurs, les orientations sont uniquement littéraires compte tenu de la difficulté de traduire des orientations sans donner des hauteurs limites qui relèvent bien du règlement.

Le règlement au travers des fiches de plans de masses et la carte des hauteurs prescrivent les hauteurs maximales pour chaque polygone en traduction de ces orientations architecturales. La volonté est ici de conserver une information la plus lisible possible. Il est alors proposé de ne pas amender le schéma d'aménagement compte tenu du fait que les orientations de hauteurs sont déjà inscrites dans l'O.A.P. (page 22, « la qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère »).

Au regard des hauteurs maximales de constructions permises par le projet de modification n°3 du P.L.U., la D.D.T.M. sollicite un complément au rapport de présentation pour motiver le choix de ce parti architectural et de ses impacts.

Le projet de C.B.G.O. s'inscrit dans le dispositif de l'E.S.R., ce qui permet d'optimiser les possibilités d'aménagement. Ce dispositif de l'E.S.R. rend possible un aménagement d'ensemble basé sur un principe d'opérations alliant démolitions et reconstructions, sous la réserve d'une réduction globale de la vulnérabilité. C'est en ce sens que le projet d'aménagement d'ensemble est défini dans le respect des contraintes et objectifs de réduction de la vulnérabilité ; c'est l'essence même du schéma directeur de l'E.S.R. placé en annexe du projet de modification n°3 et qui a une portée relevant de la conformité pour toute demande d'autorisation d'urbanisme.

La zone industrielle de la Roubine est classée en espace-enjeu de la D.T.A. Au droit de cet espace, la souplesse dans l'appréciation du principe de l'urbanisation limitée dans les espaces proches du rivage

est prévue à la D.T.A. pour favoriser les projets d'ensemble optimisant l'altimétrie du bâti tout en limitant les emprises au sol en zone inondable, et de fait l'artificialisation.

Dans ce cadre favorable à un projet d'aménagement d'envergure, le renouvellement urbain de ce secteur pour partie composé de friches ou connaissant une urbanité dégradée est une grande opportunité pour répondre aux besoins de la population et des entreprises sans consommer de foncier répondant à des fonctions écologiques. Une mixité fonctionnelle est programmée sur ce secteur en créant des logements, de l'emploi et des services, ceci en cohérence avec l'arrivée d'une nouvelle gare SNCF.

Face au risque d'inondation, il s'agit de limiter les emprises au sol pour limiter leur artificialisation et favoriser l'écoulement des eaux pluviales. Cette réduction des emprises ne peut se faire qu'avec des hauteurs plus importantes que celles permises jusque-là, tout en restant cohérent avec le vélum de la Bocca et sans dépasser ses immeubles les plus hauts.

Le projet de modification n°3 du P.L.U. retient alors des gabarits différents de ceux connus jusqu'alors pour la zone industrielle de la Roubine, en réponse au risque d'inondation et aux besoins de la population.

La D.D.T.M. demande que le rapport de présentation soit complété pour démontrer que le projet de modification n°3 répond au principe de l'urbanisation limitée inscrit dans la D.T.A.

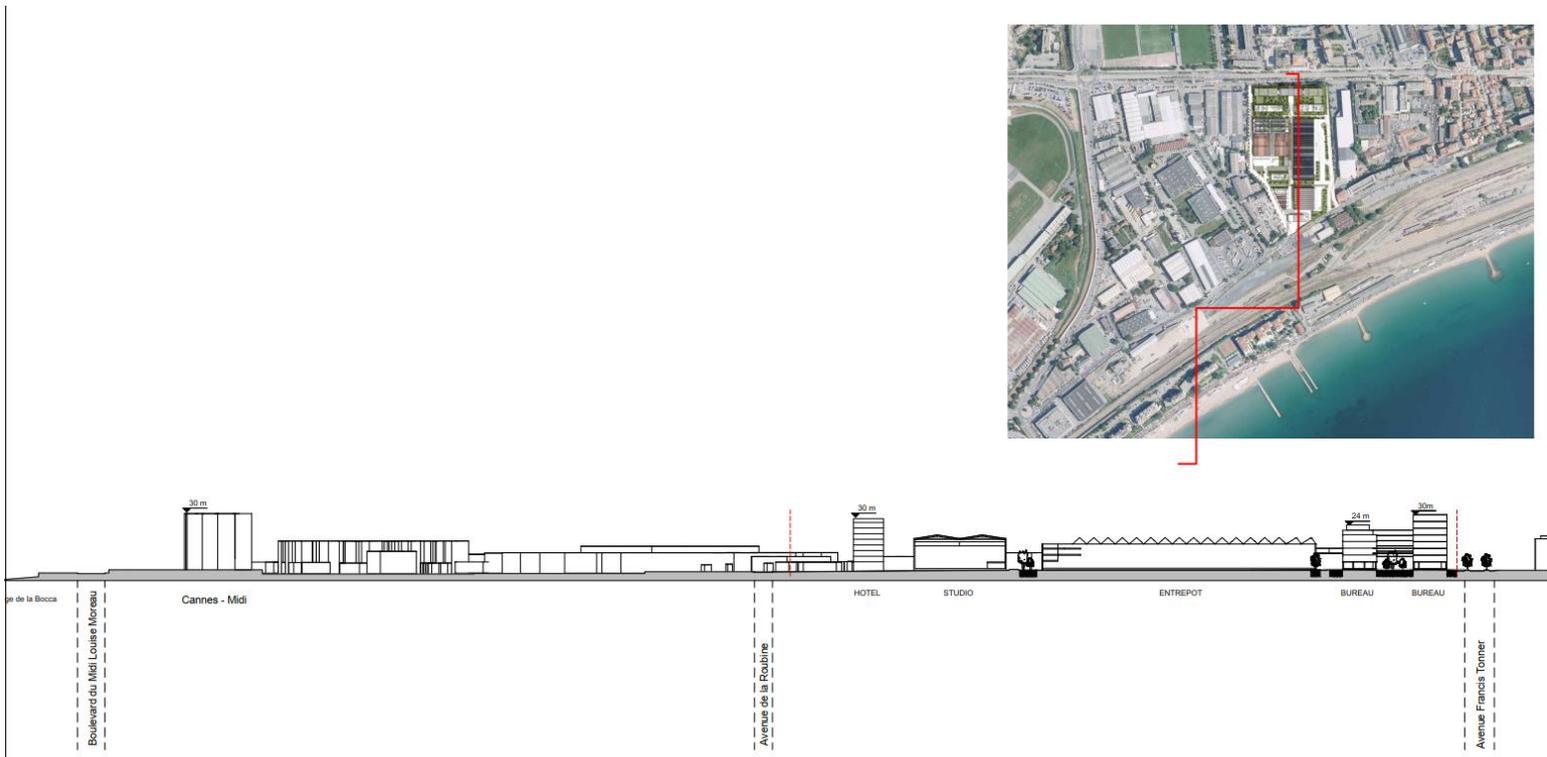
Il est indiqué dans la D.T.A. que ces espaces-enjeux sont caractérisés par leur urbanisation peu structurée et de faible qualité, par leur potentialité de développement et par leur situation privilégiée au regard des équipements, notamment des réseaux de transport en commun, existants ou à créer, et en particulier du futur TER sur la voie ferrée littorale et des transports en sites propres projetés dans les secteurs de Nice et de Cannes.

A l'article A.2.1. (Objectifs – offrir des conditions favorables à la réalisation d'un projet d'aménagement vertueux), le rapport de présentation de la modification n°3 présente l'offre de transports en commun existantes et en développement. Le bus à haut niveau de service (B.H.N.S.) engagé en 2012 continue son développement, et dessert déjà l'itinéraire magistral entre Mandelieu et Le Cannet en empruntant au droit du projet de C.B.G.O. l'axe Francis Tonner à Cannes. Le projet de TER porté par la SNCF est maintenant en phase d'études d'avant-projet après que la D.U.P. a été prise par arrêté préfectoral du 13 octobre 2022. A terme, le tracé du B.H.N.S sera adapté pour desservir la future gare.

Le cadre donné par la D.T.A. pour cet espace-enjeu apparaît alors respecté au regard de l'évolution récente et engagée de C.B.G.O. C'est dans ce cadre que l'ambition édictée dans la D.T.A. de restructurer ce secteur est poursuivie par la Ville de Cannes et ses partenaires. Il est indiqué à la D.T.A. que « l'extension de l'urbanisation visera à requalifier le paysage urbain ». C'est bien ce qui est prévu avec ce projet qui engage un processus de renouvellement urbain de grande ampleur sans extension urbaine et qui va permettre de requalifier le paysage urbain tout en s'insérant dans l'environnement bâti existant.

Au sein du schéma directeur, le détail des emprises au sol existantes et des emprises projetées est donné afin de démontrer le respect des prescriptions du P.P.R.I. Ce projet prévoit alors une réduction globale de 10% de l'emprise au sol, en faveur de la désimperméabilisation et du chemin de l'eau. Les espaces paysagers et les noues paysagères largement imposés dans les secteurs de plans de masses confirment cet engagement.

Le renouvellement urbain n'est alors rendu possible que par une verticalité garantissant strictement une réalité opérationnelle tout en respectant les velums actuels. A ce titre, seules deux émergences à 33 mètres sont rendues possibles et ce, à proximité de la future gare SNCF et de l'entrée sud du site Novelty. L'objectif est de créer une « intensité urbaine » au niveau de ce futur hub multimodal. Les autres hauteurs sont travaillées en épandage de 22 à 30 mètres. Le profil ci-après présente l'intégration du projet projeté sur le site AnsaldoBreda dans son environnement :



Coupe longitudinale - réalisation par Wilmotte et associés Architecte – avril 2023

On note alors que la proposition architecturale sur la zone industrielle de la Roubine s'intègre dans son environnement compte tenu des hauteurs à 30 mètres connues sur les résidences de bord de mer et les immeubles collectifs au nord de l'avenue Francis Tonner. Cette dernière présente un profil de 45 mètres de large créant ainsi une mise à distance conséquente des fronts nord et sud de ce boulevard urbain. La frange nord de cet axe présente des résidences d'une hauteur de 18 mètres.

Au nord des Tourrades, la hauteur maximale de 15 mètres prévue pour toute zone UC est appliquée sur le nouveau sous-secteur UCrt. Les polygones d'implantation proposés sur le camping Bellevue connaissent des hauteurs plus modérées de 7 à 9 mètres au regard des usages projetés et bien que le front urbain lui faisant face affiche des hauteurs à 12 mètres.

V- Concernant la prise en compte du projet de nouvelle gare de la L.N.P.C.A.

La D.D.T.M. demande que dans le rapport de présentation, l'historique des procédures d'évolutions du P.L.U. puisse être rappelé. Elle indique que la D.U.P. portée par la SNCF pour la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (L.N.P.C.A.) a fait l'objet d'un arrêté préfectoral du 13 octobre 2022. Elle invite la ville de Cannes, en lien avec la SNCF, à vérifier la bonne cohérence des modifications portées dans le cadre de la modification n°3 du P.L.U. avec le volet mise en compatibilité du P.L.U. de la D.U.P. Elle indique l'intérêt par ailleurs de mentionner la procédure de déclaration de projet portant sur le secteur de la Frayère.

Il est proposé de compléter l'article A.1 du rapport de présentation en rappelant :

- La D.U.P. valant mise en compatibilité du P.L.U. prise par arrêté préfectoral en date du 13 octobre 2022, qui a pour objectif la réalisation des phases 1 et 2 de la L.N.P.C.A. par SNCF Réseau et SNCF Gares et connexions,
- L'approbation de modification simplifiée n°1 du P.L.U. par délibération du 26 juin 2023, qui a eu pour objectif de règlementer les constructions ayant comme sous-destination la restauration, l'hébergement touristique et hôtelier et les équipements d'intérêt collectif et de service public en zone UFc et de prévoir une implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques à l'alignement de la voie publique en zone Np,
- La déclaration de projet valant mise en compatibilité du P.L.U. et qui a pour objectif la réalisation du projet de renouvellement urbain en entrée Sud du quartier de la Frayère. A noter que cette procédure est actuellement en cours.

Plusieurs réunions techniques se sont tenues avec les représentants de SNCF Réseau et SNCF gares et connexions en phase de constitution du projet de modification n°3 du P.L.U. afin que ce dernier soit en cohérence avec le projet porté par SNCF et en cohérence avec la D.U.P. afférente.

La D.D.T.M. soulève que les ilots relatifs à la nouvelle gare SNCF apparaissent dans le schéma directeur de l'E.S.R. mais ne sont pas repris dans le plan de zonage proposé dans la modification n°3 du P.L.U. Elle demande une mise en cohérence de ces documents.

La D.U.P. valant mise en compatibilité du P.L.U. pour le projet de nouvelle gare SNCF prévoit l'ensemble des dispositions réglementaires utiles pour la mise en œuvre du projet de L.N.P.C.A. Comme évoqué précédemment, des échanges techniques ont eu lieu avec les équipes de SNCF Réseau et SNCF gares et connexions afin de cadrer le contenu de ce projet de modification n°3 du P.L.U. sur les emprises concernées par cette D.U.P. Il a été convenu que les polygones visibles sur le schéma directeur de l'E.S.R. ne soient pas reportés dans le règlement du P.L.U. afin de ne pas démultiplier les outils réglementaires sur ce projet de gare et ses ouvrages annexes. Il est à noter que le modèle hydraulique a bien intégré ce projet puisqu'il impacte le chemin de l'eau.

A ce titre, il ne s'agit pas d'une incohérence mais bien d'un choix sur le contenu réglementaire du P.L.U. Il est proposé de ne pas modifier les documents constitutifs du projet de modification n°3 du P.L.U. sur ce point.

La D.D.T.M. demande que l'analyse de compatibilité de ce projet de modification n°3 avec le schéma de cohérence territoriale de l'Ouest des Alpes-Maritimes (S.Co.T.'Ouest) soit menée sur la base du document d'orientation et d'objectifs. La D.D.T.M. demande notamment des compléments sur le traitement de la centralité commerciale de centre urbain et l'offre concurrentielle nouvelle.

A la demande de la D.D.T.M. et du S.Co.T.'Ouest, l'analyse de compatibilité du projet de modification n°3 du P.L.U. avec le document d'orientation et d'objectifs (D.O.O.) du S.Co.T.'Ouest sera complétée.

Spécifiquement sur le traitement des centralités commerciales et l'offre concurrentielle nouvelle, ce D.O.O. définit les localisations préférentielles des commerces en prenant en compte les objectifs de revitalisation des centres villes, de maintien d'une offre commerciale diversifiée de proximité permettant de répondre aux besoins courants de la population.

L'orientation 3A2 du D.O.O. du S.Co.T.'Ouest précise que le P.L.U. doit « canaliser les occupations et utilisations du sol à usage commercial qui n'ont plus vocation à s'installer en zone économique ». Le S.Co.T. admet néanmoins dans les sites économiques significatifs que des fonctions de commerce de détail soient réalisées comme de la restauration, du petit commerce, etc. afin de réduire le besoin de déplacement. L'accueil des fonctions tertiaires est par ailleurs recommandé sur les sites prioritaires de renouvellement urbain et aux abords des points d'échanges avec les réseaux de transports de grande capacité.

Dans sa carte présentant l'organisation de la trame urbaine, la zone industrielle de la Roubine est visée comme site de renouvellement urbain pour des projets de mixité urbaine. L'implantation de la future gare SNCF y est également localisée.

Dans le projet de modification n°3 du P.L.U., les fiches de plans de masses qui ont une accroche à la gare, aux axes Francis Tonner ou Roubine et au nouveau réseau viaire structurant, prévoient la prescription suivante : « traiter le rez-de-chaussée en socle commercial pour apporter les commerces, activités artisanales et services de proximité nécessaires aux nouveaux habitants ». Cette disposition ne porte pas atteinte à la centralité commerciale que constitue le centre-ville de la Bocca, d'autant plus que ces plans de masses sont permis par renouvellement urbain de cette zone industrielle qui comprend plusieurs grandes enseignes commerciales. La proximité, voire l'accroche de cette zone au centre-ville de la Bocca conforte la nécessité d'appareils commerciaux de niveaux 1, 2 et 3 d'usage du quotidien, hebdomadaire et fréquents tels que définis dans l'orientation 3E5 du D.O.O. du S.Co.T.'Ouest et tels que prévus en RDC des immeubles programmés par la modification n°3 du P.L.U.

Selon le D.O.O. du S.Co.T.'Ouest, le sud de la zone d'activités économiques des Tourrades est concerné par une orientation de renouvellement urbain pour des projets économiques. Le nord de cette zone concerné par le projet de modification n°3 du P.L.U. est inclus dans l'enveloppe urbaine. Aucune nouvelle disposition proposée au P.L.U. n'est incompatible avec les orientations du S.Co.T.'Ouest.

La D.D.T.M. sollicite un complément au rapport de présentation pour justifier quantitativement du potentiel de réalisation de logements locatifs sociaux sur ce secteur et de la compatibilité avec le potentiel de développement de logements (dont sociaux) du P.L.U. révisé de 2019.

Comme indiqué à l'article D.6 du rapport de présentation relatif à l'analyse de compatibilité avec le programme local de l'habitat intercommunal, l'estimation de la constructibilité offerte dans le cadre de cette modification n°3 du P.L.U. et les destinations projetées permettent d'évaluer à environ 1500

logements et 500 hébergements étudiants la programmation issue de cette phase 1 de C.B.G.O. Le rapport de présentation – livret D (chapitre 2-B – estimation de la production de logements) établi au moment de la révision du P.L.U. et ayant servi de base à la construction du P.A.D.D. et des autres pièces du P.L.U. révisé, prévoit à l’horizon du P.L.U. (soit 2029) la réalisation de la phase 1 de C.B.G.O., représentant 30% des 4900 logements totaux. Ce volume de logements à créer se révèle équivalent à celui permis par le projet de modification n°3.

Aussi, au regard du nombre de logements annoncés et de la règle des 30% de logements sociaux pour toute opération supérieure à 12 logements en zone UC (ce qui inclut la zone UCrt), cette modification du P.L.U. répond aux orientations données par le P.A.D.D. du P.L.U.

Il est proposé d’ajouter ces éléments d’explication à l’article D.9 du rapport de présentation relatif à l’analyse de compatibilité du projet de modification n°3 avec le P.A.D.D. du P.L.U.

La D.D.T.M. rappelle que l’article 3 du titre 7 du règlement du P.P.R.I. prescrit la réalisation d’un diagnostic de vulnérabilité pour tout projet, en complément de l’étude hydraulique. Elle demande que le projet de modification n°3 du P.L.U. rappelle les règles du P.P.R.I.

Dans la même logique, la D.D.T.M. demande que le projet d’O.A.P. de la modification n°3 du P.L.U. réinscrive les règles du P.P.R.I. applicables dans l’E.S.R., telles que la règle de non augmentation du nombre de logement en zone rouge et la règle de concomitance des déblais et remblais.

Dans son titre 7 relatif à l’E.S.R., le règlement du P.P.R.I. indique bien la nécessité de réaliser un diagnostic de vulnérabilité pour tout projet dans le périmètre de l’E.S.R. Bien que la conformité au P.P.R.I. reste une exigence, il est proposé de rappeler la nécessité de réaliser un diagnostic de vulnérabilité tel qu’édicte dans le P.P.R.I. pour le secteur de l’E.S.R., au sein même de l’O.A.P. et du rapport de présentation de la modification n°3 du P.L.U.

Les conditions d’activation de l’E.S.R. sont spécifiées également par l’article 7 du P.P.R.I., ce qui inclut la règle de non augmentation du nombre de logements en zone rouge et la règle de concomitance des déblais et remblais. En réponse à la D.D.T.M., il est proposé de rappeler cette règle au sein de l’O.A.P. créée sur le secteur de C.B.G.O.

La D.D.T.M. indique que les conclusions des résultats hydrauliques recommandent d’ajuster les premiers planchers habitables au niveau d’eaux atteints. Elle demande que le projet de modification n°3 du P.L.U. rappelle l’exigence que les premiers planchers soient situés au-dessus de la cote de référence et de la ligne d’eau.

La C.A.C.P.L. propose de corriger l’article 6 du schéma directeur de l’E.S.R. pour prescrire que les aménagements prévus au projet de renouvellement urbain devront garantir que les premiers planchers, quelle que soit la destination du bâtiment, soient situés au-dessus de la cote de référence et de la ligne d’eau afin de garantir la réduction de la vulnérabilité.

VI- Autres demandes diverses

La D.D.T.M. demande à revoir l'article du rapport présentant les évolutions réglementaires et notamment les illustrations graphiques. Elle cible des dispositions graphiques (emplacements réservés, polygones d'emprise, espaces boisés classés, paysagers et surcreusés...) qui ne sont pas rapportées sur ces illustrations.

Par souci de clarté, les illustrations de l'article C.4.1 ne font apparaître que les évolutions évoquées dans le texte afférent, à savoir les évolutions des limites des zones URa, UE et UCrt. Si les autres prescriptions réglementaires sont rendues visibles, le contour des zones ne le sera plus. Pour clarifier ce qui est illustré, il est proposé de changer les titres des illustrations comme suit :

- « P.L.U. actuel, plan de zonage réglementaire » devient « Limites de zones en vigueur »
- « Proposition de nouveau plan de zonage réglementaire » devient « Limites de zones proposées »

La D.D.T.M. sollicite un complément d'information au sein du rapport de présentation pour donner le cadre législatif permettant une réduction des normes de stationnement à proximité immédiate des transports en commun en site propre (T.C.S.P.).

En réponse, il est proposé de compléter l'article C.4.2 du rapport de présentation en mentionnant l'article L.151-36 du code de l'urbanisme.

La D.D.T.M. demande à ce qu'il soit fait référence à C.B.G.O. dans le règlement écrit lorsqu'est désigné le secteur UCrt créé dans le cadre de la modification n°3 du P.L.U.

Il est proposé de faire évoluer en préambule du titre 3 du règlement et à l'article C.4.2 du rapport de présentation : « UCrt : secteur dédié au renouvellement urbain de la zone industrielle de la Roubine et de la zone des Tourrades – phase 1 » en « UCrt : secteur de Cannes Bocca Grand Ouest dédié au renouvellement urbain de la zone industrielle de la Roubine et de la zone des Tourrades – phase 1 ».