

**ENQUETE PUBLIQUE SUR LA MODIFICATION N°3 DU PLAN LOCAL
D'URBANISME DE LA COMMUNE DE CANNES**

RAPPORT D'ENQUÊTE

Destinataires :

- Monsieur le Maire de Cannes
- Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Nice

SOMMAIRE

CADRE GENERAL DU PROJET	3
1 - Préambule	3
2 - Objet de l'enquête publique	3
3 - Cadre juridique	4
4 - Caractéristiques générales du projet	4
5 - Concertation préalable	5
6 - Composition du dossier	6
ORGANISATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE	9
1 - Désignation du Commissaire Enquêteur	9
2 - Réception des dossiers par le Commissaire Enquêteur	9
3 - Visite des lieux	9
4 - Appréciation des principales pièces du dossier	9
DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE	21
1 - Accès du public aux dossiers et permanences	21
2 - Climat	21
3 - Publicité	21
4 - Clôture de l'enquête publique	21
5 - Bilan comptable des observations du public	22
6 - Procès-verbal de synthèse des observations du public	22
ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ET DU MEMOIRE EN REPONSE DE LA VILLE DE CANNES AU PROCES-VERBAL DE SYNTHESE	23
1 - Analyse des observations du public et commentaires du commissaire enquêteur	23
2 - Analyse du mémoire en réponse de la Ville de Cannes au procès-verbal de synthèse	27
ANNEXES	30

CADRE GENERAL DU PROJET

1 – Préambule

Au-delà de la préservation du cadre de vie, la politique de la Ville de Cannes en matière d'urbanisme a pour dessein à la fois la création d'emplois, en particulier dans certains secteurs d'activité, et le développement de l'offre en matière de logements pour actifs.

Or, la rareté des réserves foncières, qui affecte la partie littorale de la Côte d'Azur et l'augmentation des prix qui en découle, limitent considérablement les possibilités d'installation des activités comme des ménages.

Ainsi, la réhabilitation et la restructuration d'espaces existants apparaissent comme une réponse adaptée en termes d'accueil ou de redéploiement d'entreprises, comme de création de logements.

Le secteur Roubine/Frayère se prête particulièrement à une opération de restructuration et de renouvellement urbain.

En effet, une technopole de l'image, un multiplex cinématographique, un campus universitaire et une résidence ont déjà vu le jour à Bastide Rouge à l'initiative de la Ville de Cannes et de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins (CACPL).

La restructuration de ce secteur se poursuit notamment en matière d'équipements sportifs dans le cadre du Nouveau Programme de Développement Urbain (NPDU) d'habitat ainsi que de transports en commun, avec la création d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS).

Le potentiel de ce secteur, qui s'étend sur presque une centaine d'hectares, représente une réelle opportunité en termes de stratégie urbaine du fait en particulier de sa dimension économique, s'agissant du deuxième pôle d'emplois du département et de son accessibilité à proximité de l'aéroport de Cannes-Mandelieu, de l'autoroute A8, de l'axe ferroviaire Paris-Vintimille doté à terme d'une gare TGV-TER.

2 - Objet de l'enquête publique

Le secteur Roubine -Tourrades ayant subi les inondations du 3 octobre 2015, une révision du plan de prévention des risques naturels prévisibles d'inondations (PPRI) a été prescrite le 5 décembre 2017.

Il convenait effectivement de prévenir les risques d'inondations dans ce secteur mais sans pour autant limiter les possibilités d'évolution de ce quartier en termes d'économie et d'habitat.

Ainsi, dans le cadre du PPRI approuvé le 15 octobre 2021, l'ensemble du quartier est devenu un espace stratégique de requalification (ESR).

Ce dispositif présente la particularité de permettre un aménagement d'ensemble en procédant à des opérations de démolition-reconstruction pour autant que la situation au regard du risque d'inondations soit améliorée, à savoir une diminution globale de la vulnérabilité sans augmentation de l'emprise au sol en zone rouge.

Les règles de constructibilité sont dès lors appliquées au niveau de l'ensemble du secteur et non à chaque parcelle.

Par ailleurs, une servitude d'attente de projet (SAP) a été instituée lors de la révision du PLU approuvée le 19 novembre 2021.

Une SAP, au titre de l'article L. 151-41 du Code de l'urbanisme, a pour objet de figer la construction dans l'attente de l'établissement d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) à intégrer dans le PLU.

L'intégration de cette OAP dans le PLU, afin de rendre opérationnelle la phase 1 du projet d'aménagement de « Cannes Bocca Grand Ouest » (CBGO), est l'objet de la modification n°3 de ce PLU, et en conséquence celui de la présente enquête publique, sachant que cette phase 1, portant sur une superficie de 34,4 ha incluant de grandes unités foncières, est réalisable à l'échéance 2030, la phase 2 l'étant à l'échéance 2050.

Cette modification du PLU s'accompagne d'une évaluation environnementale au regard de l'importance de l'opération et de ses enjeux en termes de développement durable.

3 - Cadre juridique

Code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L. 2131-1 et suivants

Code de l'urbanisme et notamment les articles L. 103-2 et suivants, L. 132-7, L. 151-1 et suivants, L. 153-36 à L. 153-44, L. 600-11, et R. 153-8 à R. 153-10

Code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-4, 123-1 à L. 123-19 et R. 123-1 à R. 123-27

Code des relations entre le public et l'administration, notamment ses articles L. 300-1 et suivants

4 - Caractéristiques générales du projet

Afin de réaliser cette opération de renouvellement urbain du secteur, un partenariat a été conclu en 2016 entre la Ville de Cannes, la CACPL et l'Établissement Public Foncier de Provence-Alpes-Côte d'Azur (EPF PACA), qui consiste d'une part à engager une étude sous forme de plan-guide d'aménagement portant sur un périmètre de 92 hectares du secteur Roubine/Frayère et d'autre part à organiser une veille foncière relative aux opportunités d'acquisition dans un périmètre de 138 hectares.

Un bureau d'études, le groupement ARTELIA/SEMAPHORE/STOA, a réalisé le plan guide d'aménagement sur le secteur ROUBINE/FRAYERE/TOURRADES, soit 185 hectares dont les objectifs étaient les suivants : développer de nouvelles activités en particulier dans les secteurs innovants et en lien avec la technopole de l'image, y créer des emplois, permettre aux actifs de résider sur place (58% des personnes travaillant à Cannes résident actuellement à l'extérieur), structurer un nouveau quartier de qualité en synergie avec le centre existant, en valoriser la façade littorale par le traitement du foncier ferroviaire en le dotant d'accès vers la mer et, bien

évidemment, en prenant en compte l'ensemble des règles relatives à l'environnement et au développement durable.

Le projet se décline ainsi plusieurs thématiques : accompagnement de l'évolution vers le résidentiel du quartier en implantant les commerces et les services de proximité nécessaires, articulation du développement des activités tertiaires de pointe dans les secteurs emblématiques du territoire que sont la filière image et le nautisme, mais aussi autour du pôle universitaire et de THALES, mais aussi restructuration qualitative de l'entrée de ville par rapport à sa nouvelle fonctionnalité.

Par ailleurs, afin de maîtriser le foncier dans la mise en œuvre de sa politique de renouvellement urbain, la Ville de Cannes a instauré en 2019 une zone d'aménagement différée, l'EPF PACA étant titulaire du droit de préemption.

Dans cette logique, le Groupe NOVELTY-DUSHOW, leader européen des prestations techniques événementielles, se propose de réaliser sur les 5,7 ha de l'actuelle friche industrielle ANSALDO-BREDA un programme de 58 000 m² comportant studios de tournage, entrepôts, ateliers, bureaux, commerces, restauration, résidence universitaire, logements pour actifs et hôtel. Une promesse synallagmatique de vente a été signée entre le Groupe NOVELTY-DUSHOW et l'EPF PACA en juin 2022.

Cette implantation est une contribution importante au projet « Cannes on Air » dont l'objectif est de faire de Cannes la capitale européenne de l'audiovisuel.

Par ailleurs, l'entreprise VATEL HÔTEL & TOURISME BUSINESS SCHOOL a manifesté son intérêt pour la création d'une école internationale de formation aux métiers de l'hôtellerie, du tourisme et de la restauration, VATEL CANNES.

Cette école pourra accueillir 1000 élèves et stagiaires et comportera, sur une surface de plancher d'environ 1500 m², un accueil, des locaux administratifs et à usage d'enseignement, une cuisine, une pâtisserie, des locaux de production, un hôtel d'application de 50 chambres, un restaurant traditionnel d'application, des hébergements et des parkings.

100 emplois permanents sont prévus.

Enfin, la gare TGV-TER prévue à l'horizon 2028 - 2032 sur le site Cannes Marchandises, et qui figure au programme de l'opération relative à la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) approuvé par décision ministérielle en 2021, est une contribution majeure à la dynamique de CBGO en ce qu'elle est appelée à fournir aux Pays de Lérins et de Grasse des accès directs à des pôles régionaux, nationaux et européens mais aussi à structurer l'ensemble des mobilités.

5 - Concertation préalable

La concertation préalable prévue par la délibération du Conseil Municipal en date du 28 novembre 2022 approuvant la modification n°3 du PLU s'est déroulée du 26 janvier 2023 au 27 février 2023.

Le bilan de cette concertation préalable a été approuvé par délibération du Conseil Municipal en date du 24 avril 2023.

Trois personnes ont consulté le dossier sans déposer d'avis sur le registre et aucun courrier n'a été reçu.

Trois observations ont été recueillies par voie électronique et insérées dans le registre.

La première était relative à la difficulté de situer la future gare TER-TGV.

Il a été précisé que le site internet dédié de la SNCF, maître d'ouvrage du projet, pouvait être consulté utilement à cet égard et que, par ailleurs, un plan localisant la future gare figurerait dans le dossier d'enquête publique.

La deuxième a été formulée par Réseau de Transport Électrique (RTE) qui souhaitait rappeler la servitude d'utilité publique qui s'attache à ses liaisons et transformateurs.

Il a été répondu que ces contraintes figuraient d'ores et déjà en annexe au PLU et qu'elles y figureraient par voie d'arrêté de M. le Maire en cas de modifications.

La compatibilité des installations électriques avec les projets de construction fera l'objet d'une attention particulière.

La troisième émane du représentant du supermarché INTERMARCHÉ, en désaccord avec le projet d'aménagement dont les contraintes limiteraient les possibilités d'agrandir son établissement.

Il a été répondu que ces contraintes existaient préalablement et que le projet permettra le maintien de l'activité mais cependant dans une configuration de bâtiment réduisant le risque d'inondations.

Le devenir cette parcelle sera examiné.

Ces trois observations ne remettant pas en cause les orientations et les objectifs de la modification n°3 du PLU, il a donc été décidé, dans le cadre de l'approbation du bilan de la concertation préalable, d'en poursuivre l'élaboration.

6 - Composition du dossier

Il convient de préciser que le dossier, en version papier consultable au siège de l'enquête et en version dématérialisée accessible sur le site de la Ville de Cannes, a été complété au fur et à mesure du déroulement de l'enquête publique en particulier par les avis de parution et par des mises à jour du registre.

Dossier administratif

1. Délibération prescrivant la modification du PLU

1.1 Délibération n° 34 du 28/11/2022 affichée en mairie du 30/11 au 30/12/2022

1.2 Certificat d'affichage de la délibération en date du 03/01/2023

1.3 Avis de parution Nice Matin du 13/01/2023

2. Concertation préalable sur le projet de modification du PLU

2.1 Certificat d'affichage de l'avis de concertation en date du 3/03/2023

2.2 Avis de parution de l'avis d'ouverture de la concertation Nice Matin du 11/01/2023

2.3 Avis de parution de l'avis de clôture de la concertation Nice Matin du 17/02/2023

2.4 Avis de concertation préalable affiché du 11/01 au 27/02/2023

- 3. Délibération approuvant le bilan de concertation préalable
 - 3.1 Délibération n° 39 du 24/04/2023 affichée en mairie du 02/05 au 02/06/2022
 - 3.2 Certificat d'affichage de la délibération du 06/06/2023
 - 3.3 Avis de parution Nice Matin du 26/05/2023

- 4. Avis de l'Autorité Environnementale
 - 4.1 Avis de l'Autorité Environnementale
 - 4.2 Réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale

- 5. Notification du projet aux Personnes Publiques Associées (PPA)
 - 5.1 Liste des Personnes Publiques Associées
 - 5.2 Courriers de notification adressés aux PPA et convocation à la réunion du 12/06/2023
 - 5.3 Compte Rendu de la réunion des PPA du 12/06/2023
 - 5.4 Avis des Personnes Publiques Associées
 - 5.5 Note en réponse à l'avis de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM)

- 6. Enquête publique
 - 6.1 Arrêté d'ouverture de l'enquête publique n° 23/3428 du 12/06/2023
 - 6.2 Certificat d'affichage du 8/09/2023
 - 6.3 1er avis de parution Nice Matin du 08/09/2023.
 - 6.4 1er avis de parution Tribune Côte d'Azur du 08/09/2023
 - 6.5 Avis d'enquête publique
 - 6.6 Certificat d'affichage du 8/09/2023
 - 6.7 Registre d'enquête publique
 - 6.8 2ème avis de parution Tribune Côte d'Azur du 29/09/2023
 - 6.9 2ème avis de parution Nice Matin du 29/09/2023

Dossier technique

- 0. Concertation préalable
 - 0.1 Dossier de concertation préalable
 - 0.2 Bilan de la concertation préalable

- 1. Rapport de présentation

- 2. Evaluation environnementale

- 3. Orientations d'Aménagement et de Programmation

- 4. Plans
 - 4.1 A Zonage - planche générale
 - 4.1 B Zonage - planche ouest
 - 4.2 A Planche des hauteurs
 - 4.2 B Planche des hauteurs zoom

- 5. Partie réglementaire
 - 5.1 Règlement

- 5.2 Livret de plans de masses
- 5.3 Liste des emplacements réservés

6. 0 Annexes

- 6.1 Schéma Directeur de l'Espace Stratégique de Requalification (ESR)
- 6.2 Plan communal de sauvegarde
- 6.3 Avis du Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS)

ORGANISATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE

1 - Désignation du Commissaire Enquêteur

Par décision de Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Nice n°E23000018/06 en date du 30 mai 2023, j'ai été désigné Commissaire Enquêteur de cette enquête publique. J'ai déclaré, sur l'honneur, ne pas être intéressé à l'opération à titre personnel ou en raison de mes fonctions.

2 - Réception des dossiers par le Commissaire Enquêteur

Trois réunions préparatoires ont eu lieu :

La première le 14 juin 2023 dans les locaux de l'Hôtel de Ville-Annexe - 31 Boulevard de la Ferrage - Direction de l'Urbanisme - 06400 CANNES en présence de M. RIBOLLET, directeur de l'Urbanisme de la Ville de Cannes et de Mme LAHILLE, Cheffe du service commun Aménagement du Territoire, au cours de laquelle les objectifs et les enjeux du projet de modification n°3 du PLU m'ont été présentés.

Le dossier relatif à cette modification du PLU m'a été remis en copie papier à l'occasion de ma visite des lieux le 30 juin 2023 et adressé par voie électronique le même jour, dans son état d'avancement.

La deuxième le 4 août 2023 dans les mêmes locaux, au cours de laquelle Mme VERAN, Adjointe à l'Urbanisme, en présence de Mme QUINARD, Directrice Adjointe de l'Urbanisme de la Ville de Cannes et de Mme LAHILLE, a abordé la modification n°3 du PLU dans le contexte de la politique d'urbanisme et d'aménagement menée par la Ville de Cannes.

La troisième le 11 septembre 2023, toujours dans les mêmes locaux, avec Mme LAHILLE, qui m'a fourni des explications complémentaires relatives à certaines pièces du dossier et en particulier les réponses de la Ville de Cannes aux avis de la DDTM et de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe).

Des copies papier de ces documents m'ont été remises et avaient été précédées d'une transmission par voie électronique.

3 - Visite des lieux

J'ai effectué, le 30 juin 2023, une visite très complète du secteur concerné par la modification n°3 du PLU au cours de laquelle j'ai pu me rendre compte visuellement des diverses problématiques traitées dans le cadre du projet et bénéficier des éclaircissements nécessaires à leur compréhension de la part de M. RIBOLLET et de Mme LAHILLE.

4 - Appréciation des principales pièces du dossier

Concertation préalable

Voir le point 5 du Cadre général du projet ci-dessus

Rapport de présentation

Le rapport de présentation évoque en préambule le PLU actuel de la Ville de Cannes, ses évolutions jusqu'à la modification n°3, objet de la présente enquête publique, dont les objectifs généraux sont précisés et la procédure détaillée.

L'opération « Cannes Bocca Grand Ouest » est décrite en tant que potentialité de développement majeure, les axes de programmation étant la structuration d'un nouveau quartier autour de la nouvelle gare TER, la reconquête de la friche ANSALDO-BREDA, la reconversion du site de l'AFPA, le transfert et le développement de la déchèterie et la création d'une usine de production et de distribution d'hydrogène.

CBGO étant un ESR au titre du PPRI, le principe en est exposé ainsi que le rôle de la CACPL, qui en définit le Schéma directeur, lequel doit être intégré au PLU par le biais d'une modification. Il est précisé que les services de l'Etat procéderont à la modification du PPRI et à l'activation de l'ESR dès lors que ladite modification sera approuvée par le Conseil Municipal.

Les évolutions du PLU pour la mise en œuvre du projet sont listées et explicitées :

- levée d'une partie de la servitude d'attente de projet (SAP) puis création d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) sectorielle sur le secteur de CBGO correspondant à la phase 1 de l'opération pour activer l'ESR,
- création de secteurs de plans de masses prenant en compte le schéma viaire, définissant gabarits et prospects en instaurant des polygones d'implantation,
- modification de zonage et de règlement avec création du secteur UCrt et définition des règles qui s'y appliqueront,
- suppression et création d'emplacements réservés,
- suppression de marges de recul,
- suppression de perspectives sensibles,
- transformation d'un arbre remarquable en espace vert à protéger,
- intégration du Schéma Directeur hydraulique.

Enfin, la compatibilité des modifications avec les normes supra-communales suivantes est abordée :

- Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes,
- Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET),
- Plan de prévention du risque inondation (PPRI) et Porter à connaissance submersion marine,
- Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Rhône-Méditerranée (SDAGE),
- Schéma de Cohérence Territoriale « SCOT'Ouest des Alpes-Maritimes »,
- Plan de Mobilité Cannes Lérins,
- Plan Climat Air Énergie Territorial de la Métropole Nice Côte d'Azur (PCAET),
- Projet d'aménagement et de développement durables (PADD) du PLU de Cannes approuvé le 18 novembre 2019.

L'analyse de compatibilité avec chaque orientation du PADD est présentée dans un tableau.

Commentaire du Commissaire Enquêteur

Le rapport de présentation du projet est complet et détaillé.

La modification n°3 du PLU apparaît comme inscrite dans une logique de convergence.

En effet, le projet de reconversion d'un quartier comportant des espaces à forte potentialité mais de fortes contraintes du fait du risque d'inondations trouve, dans le dispositif qui s'y attache, une opportunité de réalisation.

Les instruments mis en place pour l'évolution du PLU, bien décrits, sont pragmatiques et adaptés aux objectifs.

La compatibilité avec les normes supra-communales est démontrée.

Évaluation environnementale

L'évaluation environnementale aborde successivement et de manière très détaillée avec plans, graphiques et tableaux, l'état initial de l'environnement, les choix opérés au regard des solutions de substitution raisonnables, les incidences du projet et les mesures retenues pour éviter, réduire ou compenser les effets dommageables éventuels, les incidences prévisibles sur le réseau Natura 2000, et enfin le dispositif de suivi.

L'évaluation environnementale distingue 5 types d'enjeux dans l'état initial de l'environnement du secteur :

Les enjeux liés au paysage : peu de qualité dans un périmètre fortement urbanisé. Il convient donc de favoriser des aménagements paysagers de qualité.

Les enjeux liés à l'occupation des sols : espaces artificialisés dominants et en conséquence pas d'enjeux écologiques à cet égard.

Les enjeux liés à la biodiversité et au milieu physique : site non concerné par des périmètres réglementaires donc enjeux négligeables et modérés/faibles sur la flore et le réseau écologique. Recommandations relatives à la préservation des cours d'eau (bien qu'en dehors du périmètre) et de la qualité des eaux souterraines et superficielles.

Les enjeux liés aux risques : risque fort en matière d'inondation à prendre en compte en adaptant le projet. Enjeux sismiques et de retrait/gonflement des sols modérés. Enjeux par rapport aux feux de forêts modérés/faibles.

Les enjeux liés aux nuisances et aux pollutions : enjeux modérés mais qualité de l'air moyenne à mauvaise en raison d'entreprises polluantes à proximité et nuisances sonores à enjeux modérés/forts en raison d'un trafic routier important. Les recommandations portent sur l'installation de systèmes antibruit dans les constructions proches des voies et prise en compte du caractère industriel du secteur.

Il est cependant précisé que la desserte en transport en commun est satisfaisante, le réseau viaire important et bien aménagé et complété par des supports pour déplacements doux.

Les solutions de substitution :

En l'absence de foncier disponible ailleurs, il n'est pas proposé de solutions de substitution mais de créer des règlements spécifiques et une OAP.

En résumé des incidences sur l'environnement, les mesures préconisées au regard des 5 types d'enjeux sont les suivantes :

- Limitation de l'imperméabilisation,
- Modification des polygones d'implantation des secteurs à plan de masses pour redéfinir le visage actuel de la zone et ainsi améliorer sa qualité paysagère,
- Réglementation de l'emprise au sol et des espaces verts de pleine terre, le nord de la zone devant rester à destination de camping,
- Réduction de la vulnérabilité du quartier face aux risque inondation,
- Mise en cohérence du projet avec le niveau d'équipement de la commune en matière d'eau potable et d'assainissement, organisation des mobilités avec trame viaire et emplacements réservés, végétalisation pour limiter la dispersion des polluants et système antibruit dans les bâtiments.

Commentaire du Commissaire Enquêteur

Pas de commentaire particulier sur l'évaluation environnementale

Avis de l'Autorité Environnementale

L'avis délibéré de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) adopté le 21 août 2023, contient, en synthèse, les recommandations suivantes sous forme d'explications, de précisions à fournir ou de compléments à apporter :

- Explications complémentaires quant à l'articulation de la mise en compatibilité du PLU suite à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) relative à la nouvelle gare TER et la modification n°3,
- Précisions concernant la non-intégration des aménagements de la gare TER dans l'OAP,
- Compléments relatifs à l'évaluation liée au risque inondation à faire figurer sur la cartographie des emprises projetées en fonction du zonage du PPRI, du phasage opérationnel et de la modélisation hydraulique,
- Éléments de nature à démontrer que la modification n°3 du PLU ne génère pas une plus grande exposition des personnes et des biens,
- Précisions concernant le risque de subversion marine et mesures envisagées,
- Compléments à apporter concernant la pollution des sols,
- Éléments destinés à démontrer la cohérence entre les aménagements du projet et le phasage de la desserte en transports collectifs,
- Compléments relatifs à la prise en compte de la qualité de l'air et du bruit,
- Cartographie des principaux enjeux paysagers et précisions concernant la hauteur des constructions et l'ouverture sur le littoral, au regard des objectifs de préservation de la loi Littoral, de la DTA et du SCOT'Ouest,
- Quantification de la réduction des gaz à effet de serre (GES) et comparaison des résultats avec les objectifs de réduction du SRADDET et de la stratégie nationale bas-carbone (SNBC),
- Compléments concernant les mesures d'adaptation au changement climatique,
- Bilan besoins-ressources mesurant l'impact de la modification n°3 sur les capacités de production et de distribution d'eau potable,
- Modalités de fonctionnement de la station d'épuration et état actuel du réseau d'eaux usées dans le périmètre,
- Identification et cartographie exhaustive du réseau de continuité écologique, mesures réglementaires de protection envisagées et suggestion d'instauration d'une trame noire,

- Réévaluation de la conclusion de l'étude NATURA 2000 en fonction des incidences sur la continuité écologique locale,

Commentaire du Commissaire Enquêteur

Dans son avis sur l'évaluation environnementale, la MRAe formule des recommandations en forme de demandes, les enjeux ne lui paraissant pas avoir totalement été cernés, de même que les mesures envisagées lui semblent manquer de précisions, notamment d'ordre quantitatif, ou de développements de nature à en renforcer la pertinence.

Réponse à l'avis de l'Autorité environnementale,

La réponse de la Ville de Cannes est, en synthèse, la suivante :

Le projet est en cohérence avec la DUP du projet de création de la LNPCA dans la mesure où les emprises SNCF sont intégrées au schéma directeur de l'ESR et l'avaient été au PLU dans le cadre de la modification n°2.

Il n'est donc pas nécessaire de les faire figurer dans le règlement.

Les futurs bâtiments situés au nord et au sud des voies ferrées sont positionnés dans l'OAP, de même que le schéma viaire et le futur pôle intermodal.

En matière de risque d'inondation, les cartographies du zonage réglementaire du PPRI applicable sur les nouveaux plans de masses complèteront l'évaluation environnementale. Les porteurs de projet inscrits dans l'ESR devront, pour leur part, réaliser une modélisation par rapport à ce risque à chaque phase d'avancement dudit projet. Il est précisé que des travaux de réduction du risque d'inondation dans le bassin versant de La Frayère sont entrepris par la CACPL.

Les effets du réchauffement climatique seront pris en compte par la valorisation des espaces naturels, la désimperméabilisation des sols, le développement des mobilités douces et l'emploi de matériaux de qualité et pérennes dans la construction de bâtiments répondant aux exigences de performances énergétiques actuelles.

L'insertion paysagère n'est pas en contradiction avec la loi Littoral.

En effet, le projet, dans le dispositif ESR, est une requalification du secteur qui optimise les possibilités d'aménagement dans le contexte d'une réduction de sa vulnérabilité au risque d'inondation.

En fait, les hauteurs sont un élément de cette optimisation, qui contribue par ailleurs à l'intensité urbaine voulue autour du futur pôle intermodal.

En matière de pollution des sols, le site ANSALDO-BREDA fait l'objet d'une servitude d'utilité publique qui réglemente ou interdit certaines occupations permanentes en sous-sol.

Un plan de gestion des sols est par ailleurs en cours d'élaboration.

Dans les autres secteurs les pollutions potentielles des sols devront faire l'objet d'analyses lors de la constitution des demandes d'autorisation d'urbanisme.

Concernant la qualité de l'air et du bruit, il convient de noter une desserte en transports en commun performante (bus à haut niveau de service et future gare TER), qui a contribué au choix du secteur de projet, de même qu'une piste cyclable.

La mise à jour de l'étude de circulation et stationnement sera intégrée dans l'évaluation environnementale.

Le nouveau réseau viaire répondra aux besoins des entreprises mais sera aussi adapté à la mixité fonctionnelle du secteur dans l'objectif d'une limitation des nuisances sonores et des sources de dégradation de la qualité de l'air.

Les capacités de production et de distribution d'eau sont suffisantes pour répondre aux besoins du projet de même que celles de la collecte et du traitement des eaux usées.

Enfin, les mesures complémentaires relatives aux continuités écologiques sont précisées en particulier les noues paysagères.

Commentaire du Commissaire Enquêteur

La réponse de la Ville de Cannes fournit une réponse point par point à l'avis de l'Autorité environnementale.

Les explications en matière de procédure et de compatibilité avec les documents supra communaux sont très argumentées de même que celles relatives au dispositif de l'ESR et au choix du secteur pour un projet de renouvellement urbain.

Les mesures environnementales proprement dites sont précisées en ce qu'elles pouvaient contenir de trop général.

Il convient de noter qu'il est prévu de compléter l'évaluation environnementale par le zonage réglementaire du PPRI applicable sur les nouveaux plans de masses et par la mise à jour de l'étude de circulation et stationnement.

Orientations d'aménagement et de programmation

Le document définit réglementairement les OAP, outils de mise en œuvre d'une politique en cohérence avec le PADD, portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements et qui comporte des orientations et une programmation.

Il est précisé que les OAP sont opposables aux autorisations d'urbanisme en termes de compatibilité mais pas de conformité, comme c'est le cas pour le règlement du PLU.

Les trois AOP figurant dans le document concernent la basse vallée de la Siagne : l'Abadie, la Nouvelle Frayère et Cannes Bocca Grand Ouest (CBGO).

Les ambitions générales en termes d'aménagement sont énoncées et celles de CBGO, principal potentiel de développement et de renouvellement urbain de Cannes, sont traduites par une programmation et un phasage situé dans leur contexte.

Les logiques qui président à l'objectif de développement équilibré du territoire sont décrites de même que son contenu : un nouveau quartier de gare, des îlots résidentiels et des emprises en mutation qui devront contribuer au rayonnement économique.

Le projet revendique une insertion architecturale, urbaine et paysagère ainsi qu'un cadre de vie de qualité, et comprend un volet prévention des risques et mise en valeur des continuités écologiques.

Commentaire du Commissaire Enquêteur

Ce document, très synthétique et très complet, contient l'ensemble des éléments de nature à expliquer ce qui fait de OAP le vecteur d'une politique d'aménagement urbain réfléchi, dotée d'objectifs ambitieux couvrant de nombreux champs d'intervention mais cependant réalisables et mis en cohérence au travers d'une programmation et d'un phasage.

Le dispositif OAT apparaît particulièrement adapté au projet CBGO au titre de son potentiel et de ses particularités.

Avis des Personnes publiques associées

Les personnes publiques associées suivantes ont adressé une réponse au courrier de la Ville de Cannes en date du 24 mai 2023

Chambre d'agriculture des Alpes-Maritimes
Le projet n'a pas d'impact en matière d'agriculture

SCOT'Ouest
Avis favorable

Département des Alpes-Maritimes
Avis favorable avec éléments à intégrer : projet de bretelle d'autoroute à reconsidérer dans le cadre du transfert de la déchèterie, itinéraire des convois exceptionnels pour la desserte de THALES depuis le bord de mer à déterminer, règles de stationnement différentes pour les deux-roues motorisés et les vélos à intégrer.

SNCF
Rappel des servitudes d'utilité publique relatives au chemin de fer.
S'agissant du projet dans lequel elle est partie prenante, la SNCF demande la réduction du périmètre de l'emplacement réservé IC 175 en supprimant une zone matérialisée sur un plan joint et l'ajustement des contours de l'OAP sur le périmètre de la SAP afin que l'ensemble du projet LNPCA y soit situé.

SMIAGE
Avis favorable sous réserve de prise en compte des actions envisagées en faveur de la restauration d'une trame paysagère dessinée autour du Béal et de la Vieille Siagne, dans la traversée de la zone d'activité des Tourrades.

Communauté d'agglomération Pays de Grasse (CAPG)
Pas d'observation à formuler

Centre National de la Propriété Forestière (CNPF) Alpes-Maritimes et Var
Pas d'avis particulier à apporter

Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) Nice Côte d'Azur

Avis favorable à la réalisation du projet de développement et de renouvellement urbain avec appel à la vigilance dans la prise en compte de l'impact des travaux sur les entreprises.

Le maintien du camping Bellevue est noté.

Commentaire du Commissaire Enquêteur

Pas de remarques particulières sur ces avis de Personnes Publiques Associées

Avis de la DDTM

La DDTM émet un avis favorable avec 5 réserves dans son courrier en date du 12/07/2023.

Trois concernent la zone rouge du Schéma Directeur ESR - CBGO de mai 2023 :

- absence de justifications sur les emprises actuelles et projetées,
- nécessaire mise en cohérence des opérations de démolition-reconstruction au regard du PPRI et de l'ESR pour mise en œuvre du projet NOVELTY, qui prévoit des constructions en zone rouge et, en conséquence, des précisions sont à apporter quant au site de compensation ainsi qu'à l'absence de logements, interdits dans cette zone,
- nécessaire modification du périmètre de l'OAP dans la mesure où il comprend un foncier en zone rouge du PPRI, sans que le Schéma Directeur ne l'ait intégré, ce qui est contraire au dispositif de la phase 1 de l'ESR,

La quatrième est relative à l'insuffisance de justifications de la hauteur de certains polygones, jusqu'à 33 mètres, dans une zone à enjeux identifiée par la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA), justifications qui pourraient prendre la forme de vues depuis la mer et d'illustrations 3 D.

La cinquième réserve concerne la zone UKb où sont prévus des polygones d'implantation permettant le développement d'activité du camping Bellevue.

Ces polygones d'implantation, situés hors du périmètre de la modification du PLU objet de la présente enquête publique, doivent être supprimés en ce qu'ils contreviennent à la délibération qui autorise ladite modification.

La Ville de Cannes est ainsi invitée à procéder aux modifications et à compléter le dossier notamment dans la perspective d'une meilleure cohérence avec le PPRI et l'ESR ainsi qu'avec la loi Littoral, puis à le transmettre à la DDTM, avant approbation par le Conseil Municipal.

Commentaire du Commissaire Enquêteur

Pas de commentaire particulier.

Note en réponse à la DDTM

La Ville de Cannes et la CAPCL ont établi une note en réponse à l'avis de la DDTM (pièce 5.5 du dossier administratif) en septembre 2023.

Concernant le Schéma Directeur ESR - CBGO, une version mise à jour avec bilan des surfaces intégrant les 3 projets, NOVELTY, VATEL ainsi que l'unité de production et distribution H2 va être établie par la CAPCL.

Il est par ailleurs précisé qu'aucun logement n'est prévu en zone rouge contrairement à ce que laisse supposer un graphique (fig. 26 p. 34) qui sera remplacé par un plan programmatique du projet NOVELTY- DUSHOW (p.4 de la note).

Considérant la difficulté à garantir dans le cadre de l'ESR des démolitions préalables à la construction en zone rouge, il a été décidé, d'ailleurs en concertation avec la DDTM, de demander par l'intermédiaire du Président de la CACPL à M. le Préfet des Alpes-Maritimes une dérogation aux règles du PPRI.

Il s'agit d'un problème uniquement réglementaire, sans enjeu pour la sécurité des biens et des personnes en termes de risque d'inondation.

L'absence de cohérence de traitement entre le Schéma Directeur de l'ESR et le périmètre de l'OAP de la zone où sont situés les terrains de sport des Muriers que relève la DDTM, est un choix destiné à entériner la destination publique de cet équipement.

En effet, le zonage en UE n'exclut pas les règles applicables en zone rouge du PPRI.

Cependant, afin d'éviter les confusions, les commentaires et légendes figurant au Schéma Directeur de l'ESR relatifs à cette zone seront supprimés.

La DDTM signale, de même, que l'emplacement réservé créé sur une partie de parcelle située au sud du camping Bellevue, concerné par un aléa très fort inscrit au PPRI, requiert en conséquence des justifications en l'absence de modélisation hydraulique sur ce secteur et demande, en conséquence, le rappel des dispositions du PPRI.

Le rapport de présentation de la modification n°3 du PLU sera modifié dans ce sens.

Concernant les polygones d'implantation prévus dans le secteur nord Tourrades (partie du camping Bellevue) dont la DDTM demande la suppression au motif d'un positionnement extérieur au périmètre de la modification de PLU, que, par ailleurs, le règlement de la zone UKB où ils se trouvent, n'autoriserait pas, il convient de noter que lesdits polygones d'implantation se situent en zone blanche du PPRI.

En fait, ils ne représentent qu'une surface bâtie minimale, 1130 m² soit 6% du sous-secteur UKB où se situe cette partie du camping Bellevue, permettant donc de conserver 72 % d'espaces verts de pleine terre, pourcentage très inférieur au minimum de 60% exigé par le règlement. Compte tenu de l'objectif de soutien au développement de l'activité du dernier camping existant sur le territoire de la commune de Cannes, il apparaît nécessaire d'en maîtriser la constructibilité sur l'ensemble de son périmètre en ajoutant un secteur de plan de masse dédié et d'y inscrire, dans le cadre d'une évolution du règlement du PLU, les polygones d'implantation prévus.

Concernant les prescriptions issues de la modélisation hydraulique, insuffisamment décrites pour la DDTM, il est proposé de remplacer la qualification d'« espaces verts surcreusés » par celle de « noues paysagères », d'en donner les spécifications techniques, lesquelles seront intégrées au Schéma Directeur de l'ESR et s'imposeront aux maîtres d'ouvrage par le biais du règlement du PLU, qui y fera expressément référence.

La DDTM demande par ailleurs des précisions sur l'ouvrage d'évacuation des eaux pluviales existant que la modélisation hydraulique prend seul en compte alors que la SNCF prévoit de le doubler dans le cadre de son projet de LNPCA à l'horizon 2030.

Il est précisé que l'ouvrage d'évacuation des eaux pluviales existant est suffisant pour le projet CBGO et, qu'à ce titre, il figure seul dans la modification hydraulique.

Concernant le projet urbain et sa compatibilité avec les normes supra, la DDTM estime les orientations architecturales trop littéraires et non retranscrites dans le document graphique. En réponse, il est précisé qu'il s'agit d'un parti pris pour éviter qu'elles s'apparentent à un règlement d'autant que les hauteurs figurent dans les fiches de plans de masse et qu'elles traduisent ces orientations.

La DDTM sollicite un complément d'information relatif aux hauteurs permises pour motiver le parti retenu, qui n'est pas sans impact.

Classée en espace à enjeu par la DTA la zone industrielle de la Roubine bénéficie d'une souplesse dans l'appréciation du principe de l'urbanisation limitée favorisant les projets optimisant l'altimétrie pour limiter les emprises au sol et l'artificialisation des sols.

Il s'agit d'une véritable opportunité, dans un secteur comprenant en partie des friches industrielles, permettant de répondre aux besoins en termes de services, de création d'emplois et de logements en synergie avec la future gare SNCF.

Les hauteurs retenues sont supérieures à ce qu'elles étaient mais restent cohérentes par rapport au vélum de la Bocca.

Plus globalement la DDTM demande à ce que le principe de l'urbanisation limitée inscrite dans la DTA soit démontré, en complétant le rapport de présentation.

Les espaces enjeux de la DTA se caractérisent par une urbanisation peu structurée et d'une faible qualité, un potentiel de développement et une situation privilégiée au regard des équipements, notamment les réseaux de transport en commun.

Or, le périmètre objet de l'enquête répond parfaitement à la définition.

L'objectif est sa requalification par un projet urbain de grande ampleur sans extension urbaine que lui autorise son potentiel et son offre de transports en commun : BHNS Mandelieu - Le Cannet passant avenue Francis TONNER et projet de TER en phase d'études d'avant-projet. Les emprises au sol diminuent de 10 % au profit de la désimperméabilisation et du chemin de l'eau.

La verticalité était la seule réponse et les 2 émergences de 33 mètres qui créeront une « intensité urbaine » près de la future gare et du site NOVELTY, les autres bâtiments étant traités en épannelage de 22 à 30 mètres.

Il convient de noter que certaines résidences de bord de mer atteignent 30 mètres, que la largeur de l'avenue Francis TONNER est de 45 mètres, ce qui constitue une mise à distance certaine, les résidences côté nord de cette avenue atteignant, quant à elles, 18 mètres.

Il est précisé qu'au nord des Tourrades, les hauteurs maximales du sous-secteur UCrt sont de 15 mètres comme en zone UC, celle des polygones d'implantation du camping Bellevue de 7 à 9 mètres, le front qui leur fait face étant de 12 mètres.

Concernant la nouvelle gare, la DDTM souhaite que le rapport de présentation soit complété par l'historique des procédures d'évolution du PLU et que soit vérifiée la cohérence de la modification n°3 avec la DUP portée par la SNCF.

Par ailleurs, la DDTM voit une incohérence dans le fait que les îlots de la future gare SNCF figurant sur le Schéma Directeur de l'ESR ne soient pas repris dans le plan de zonage de la modification du PLU objet de l'enquête publique.

Il ne s'agit pas d'une incohérence mais d'une volonté de ne pas multiplier les outils réglementaires.

Concernant la compatibilité avec le SCOT'Ouest, la DDTM demande que son analyse soit menée sur la base du document d'orientation et d'objectifs (DOO) ainsi que sur le traitement de la centralité commerciale et de l'offre concurrentielle nouvelle.

L'analyse menée sur la base du DOO et démontre la compatibilité.

Des compléments sont apportés à ce sujet, de même que des éléments de nature à justifier quantitativement le potentiel de réalisation de logements sociaux locatifs sur le secteur, qui seront ajoutés au rapport de présentation.

La DDTM souhaite que les règles du PPRI soient rappelées dans le projet de modification du PLU notamment en ce qu'il prescrit un diagnostic de vulnérabilité, de même que les règles de non-augmentation du nombre de logements et de concomitance des déblais et remblais dans l'OAP.

Ces règles figureront dans le rapport de présentation et/ou l'OAP.

Par ailleurs, la DDTM demande que soit rappelée l'exigence de situer les premiers planchers habitables au-dessus de la cote de référence et de la ligne d'eau.

Le Schéma Directeur de l'ESR prendra en compte cette exigence.

Enfin, la DDTM propose une modification destinée à améliorer la clarté de l'article du rapport de présentation relatif aux évolutions réglementaires ainsi que l'ajout de la référence à CBGO dans un article du règlement, propositions qui seront prises en compte de même que celle relative à une référence au cadre législatif permettant la réduction des normes de stationnement à proximité immédiate des transports en commun en site propre.

Commentaire du Commissaire Enquêteur

Les réponses apportées par la Ville de Cannes et la CACPL sont précises et détaillées sur chaque point des 5 réserves figurant dans l'avis de la DDTM.

Les demandes visant à améliorer la compréhension et la lisibilité des documents seront satisfaites de même que celles qui consistent en un rappel des règles applicables.

Des compléments d'information ont été apportés sur certains points qui n'avaient pas fait l'objet de développements suffisants ou qui nécessitaient une reformulation.

Les points sur lesquels la DDTM relève une incohérence ou une impossibilité réglementaire sont les choix d'une politique d'aménagement et de développement urbain effectués en toute connaissance du cadre juridique applicable, qu'il s'agisse du stade des Mûriers, des polygones d'implantation prévus dans le secteur nord Tourrades (camping Bellevue), de la hauteur des bâtiments ou des îlots de la future gare.

Plans

Commentaire du Commissaire Enquêteur

Pas de commentaire particulier sinon que les plans constituent, par leur clarté et leur lisibilité, une aide précieuse dans la compréhension du projet de modification du PLU.

Partie réglementaire

Les modifications du règlement du PLU intervenant dans le cadre de la modification n°3 ainsi que les plans de masses et les espaces réservés relatifs au projet sont surligné.

Commentaire du Commissaire Enquêteur

La compréhension des éléments réglementaires de la modification est facilitée par la présentation qui en est faite.

DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

1 - Accès du public aux dossiers et permanences

L'enquête s'est déroulée conformément aux dispositions de l'arrêté n° 23/3428 de Monsieur le Maire de Cannes en date du 4 septembre 2023.

Le siège de l'enquête était fixé à l'Hôtel de Ville-Annexe - 31 Boulevard de la Ferrage - Direction de l'Urbanisme - 06400 CANNES, les pièces du dossier ainsi que les registres d'enquête ayant été tenus à la disposition du public durant 33 jours, soit du lundi 25 septembre 2023 (et non du jeudi 28 septembre 2023 comme je l'ai indiqué par erreur dans le procès-verbal de synthèse de la présente enquête publique) au vendredi 27 octobre 2023 à l'Hôtel de Ville-Annexe - 31 Boulevard de la Ferrage - 2^{ème} étage, aux jours habituels d'ouverture au public du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 17h.

Chacun pouvait prendre connaissance du dossier d'enquête sur format papier ou sur un poste informatique mis à disposition et consigner ses éventuelles observations sur le registre d'enquête ou les adresser par écrit au commissaire enquêteur au siège de l'enquête publique ou à l'Hôtel de Ville Direction de l'Urbanisme 1, Place Cornut-Gentille 06400 CANNES.

Les observations pouvaient également être adressées par voie dématérialisée à l'adresse suivante : enquete publique plum3@ville-cannes.fr où figuraient les pièces du dossier.

Les observations pouvaient aussi être adressées par courrier.

Le registre d'enquête publique était également consultable par voie dématérialisée sur le site internet de la Ville de Cannes au fur et à mesure des propositions et observations du public recueillies sur papier, par voie électronique ou par courrier.

Les observations recueillies par voie électronique ou par courrier figuraient en copie papier en annexe au registre d'enquête publique.

Enfin, j'ai été présent et à même de recevoir les observations écrites et/ou orales à l'Hôtel de Ville-Annexe - 31 Boulevard de la Ferrage - 2^{ème} étage, le jeudi 28 septembre 2023, le mercredi 4 octobre 2023 ainsi que le mardi 10 octobre 2023 de 14h à 17h, le lundi 16 octobre 2023 de 9h à 12h et le vendredi 27 octobre 2023 de 14h à 17h.

2 - Climat

Aucun incident n'a été à déplorer au cours de cette enquête

3 - Publicité

La publicité a été assurée telle que le prévoit la réglementation en la matière.

Lors de ma réunion à l'Hôtel de Ville-Annexe - 31 Boulevard de la Ferrage en date du 11 septembre 2023, j'ai constaté qu'un avis avait été apposé à l'entrée du bâtiment ainsi qu'au 2^{ème} étage qu'ils y sont restés jusqu'au 27 octobre 2023, date de ma dernière permanence et de fin de l'enquête publique.

Par ailleurs, l'avis d'enquête publique a paru dans les numéros du quotidien « Nice-Matin » du 8 septembre 2023 et du 29 septembre 2023 ainsi que dans l'hebdomadaire « Tribune Côte d'Azur » dans les numéros du 8 septembre 2023 et du 29 septembre 2023.

4 - Clôture de l'enquête publique

Conformément à l'article R. 123-18 du Code de l'Environnement, j'ai procédé à la clôture du

registre d'enquête publique le 27 octobre 2023 à 17h 01 à l'Hôtel de Ville-Annexe - 31 Boulevard de la Ferrage - 2^{ème} étage.

Une copie papier du registre d'enquête publique comportant les observations reçues par voie électronique m'a été remise

5 - Bilan comptable des observations du public

J'ai reçu 9 personnes lors de mes 5 permanences pour 6 observations formulées oralement mais 3 observations seulement entraient dans le champ de la présente enquête publique.

8 observations ont été consignées sur le registre d'enquête publique et 8 formulées par voie dématérialisée et intégrées au registre.

Compte tenu de leur faible nombre, j'en ai repris l'intégralité dans le procès-verbal de synthèse sans aucune modification de leur formulation.

Cependant, les adresses, lorsqu'elles étaient indiquées, n'y figurent pas.

Aucune observation par courrier ne m'a été adressée au siège de l'enquête mis à part le courrier recommandé avec accusé de réception de la DDTM dont le contenu est identique au mail reçu le 25 octobre 2023.

6 - Procès-verbal de synthèse des observations du public

Le procès-verbal de synthèse des observations du public, dressé en application de l'article R. 123-18 du Code de l'Environnement, a été adressé par courriel à M. le Maire de Cannes le 6 novembre 2023.

Il en a été accusé réception ce même jour.

ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ET DU MEMOIRE EN REPONSE DE LA VILLE DE CANNES AU PROCES-VERBAL DE SYNTHESE

1 - Analyse des observations du public et commentaires du commissaire enquêteur

Je ne reprendrai pas dans le présent rapport les observations, qui figurent en intégralité dans le procès-verbal de synthèse.

J'ai procédé dans le cadre du procès-verbal de synthèse à une classification des observations en distinguant celles qui témoignent d'une adhésion au projet, celle, unique qui se caractérise par une opposition au projet, celles émanant du gestionnaire de réseau et des personnes publiques associées et enfin celles des investisseurs et de l'entrepreneur du secteur touristique.

Dans le cadre de l'analyse objet du présent rapport, je les regrouperai différemment, en fonction de l'implication dans le projet : celles qui témoignent d'une adhésion au projet dans son ensemble et/ou dans sa dimension économique et commerciale, celle, unique témoignant d'une opposition au projet, celle, unique aussi, à caractère purement technique, celles émanant des Personnes Publiques Associées et enfin celles adressées en tant qu'investisseur ou entreprise directement concernée par le projet.

Observations témoignant d'une adhésion à caractère général au projet

Un quart des observations consignées au registre d'enquête publique et reçues par voie électronique expriment une adhésion à caractère général au projet, perçu comme de nature à favoriser l'évolution du secteur, globalement jugée nécessaire.

L'une d'entre elles, exprimant la position d'une association boccasienne, recommande la vigilance par rapport au risque d'inondation.

Cette observation n'a pas appelé de question à la Ville de Cannes de ma part, la problématique du risque d'inondation étant au centre du projet de modification n°3 du PLU.

Commentaire du commissaire enquêteur

Ces observations sont bien évidemment à prendre en compte mais n'appellent aucun commentaire particulier de ma part.

Observations exprimant une adhésion au projet en particulier dans sa dimension économique et commerciale

Un autre quart des observations consignées au registre d'enquête publique et reçues par voie électronique manifeste une adhésion au projet de modification n°3 en insistant sur le renforcement de l'attractivité commerciale du secteur qu'il est à même de susciter, sur les logements pour actifs qu'il prévoit, bien évidemment sur l'intérêt de l'implantation de NOVELTY et du projet Cannes Lérins H2 et enfin sur les emplois susceptibles d'être créés.

Commentaires du commissaire enquêteur

Ces observations sont, elles aussi, à prendre en compte, mais n'appellent aucun commentaire particulier de ma part.

Observation exprimant une opposition au projet

La seule observation exprimant une opposition au projet concerne le risque de dégradation de la qualité de l'air, d'élévation du niveau de bruit, la diminution de la superficie des espaces verts publics et privés, la hauteur des immeubles avenue de la Roubine ainsi que l'écomobilité. Ces éléments de préoccupations, qui figurent dans l'avis de la MRAe, trouvent une réponse pertinente et argumentée dans la « Réponse à l'avis de la MRAe », pièce du dossier.

La préoccupation relative à l'avenir des terrains de sport des Mûriers ne trouvait, en revanche, pas de réponse suffisamment explicite dans les pièces du dossier et ont justifié de ma part une question à la Ville de Cannes dans le cadre du procès-verbal de synthèse, de même que celle concernant les nuisances générées par les hélicoptères et monomoteurs, pour lesquelles il convenait de connaître plus précisément la réglementation aéronautique en vigueur dans ce secteur.

Les réponses à ces deux demandes ont été fournies par la Ville de Cannes.

Commentaire du commissaire enquêteur

Le commentaire du commissaire enquêteur sera formulé dans le cadre des réponses à ces 2 demandes.

Observation du gestionnaire de réseau (RTE)

Commentaire du commissaire enquêteur

L'observation du gestionnaire de réseau RTE n'appelle aucun commentaire de ma part, s'agissant des règles générales, rappelées dès lors qu'un projet est rendu public, qu'il conviendra naturellement de respecter dans sa mise en œuvre.

Observations des Personnes Publiques Associées

DDTM

L'observation en 7 points de la DDTM fait l'objet d'un résumé dans le cadre du procès-verbal de synthèse à la page 12.

Ces 7 points sont des demandes de modifications, dont 3 concernent des éléments majeurs du projet, ou de compléments à apporter.

J'ai souhaité obtenir de la part de la Ville de Cannes des précisions concernant 2 points, l'un relatif aux solutions envisagées en cas de non-dérogation au PPRi pour les opérations de construction-démolition, l'autre au zonage de l'équipement sportif des Mûriers ainsi qu'à son avenir.

Le troisième point a pour objet l'implantation de polygones dans la zone UKb mais des éléments de réponse très argumentés figurent, à cet égard dans l'observation de M. TONNER.

Commentaire du commissaire enquêteur

Pas de commentaire particulier sinon celui qui sera formulé dans le cadre des 2 réponses de la Ville de Cannes et de l'observation de M. TONNER sur le troisième point ci-après.

CACPL

L'observation de la CACPL, en charge du Schéma Directeur de l'ESR CBGO répond pour ce qui la concerne aux demandes formulées par M. le Préfet des Alpes-Maritimes dans son avis en date du 12 juillet 2023, pièce du dossier.

Le détail de ces réponses figure à la page 13 du procès-verbal de synthèse.

Il convient de noter que le projet de dernière version du Schéma Directeur de l'ESR CBGO daté d'octobre 2023 m'a été remis en main propre le 27 octobre 2023, de même qu'une copie du courrier de demande de dérogation au PPRI à M. le Préfet des Alpes-Maritimes relative aux opérations de démolition-construction.

Commentaire du commissaire enquêteur

L'observation de la CAPCL complète utilement la réponse de la Ville de Cannes à l'avis de la DDTM.

Observations adressées en tant qu'investisseur ou entreprise directement concernée

Groupe VATEL

Le résumé de l'observation du Groupe VATEL se trouve à la page 14 du Procès-verbal de synthèse.

Il s'agit d'une observation bien évidemment favorable au projet, qui contient des demandes d'adaptation des règles applicables : réduction du nombre de places de stationnement des deux-roues motorisés, modification de polygone d'implantation pour réaliser des emmarchements et modification de hauteur pour améliorer les circulations.

Ces demandes qui m'apparaissent légitimes ou au moins à étudier, ont fait l'objet d'une demande de ma part dans le cadre du Procès-verbal de synthèse.

Commentaire du commissaire enquêteur

Pas de commentaire particulier sinon celui qui sera formulé dans le cadre des 3 réponses de la Ville de Cannes

Groupe NOVELTY

Le résumé de l'observation du Groupe NOVELTY figure à la page 14 du Procès-verbal de synthèse.

Il s'agit, là aussi, d'une observation favorable au projet qui fait état, de demandes et de suggestions d'adaptation de certaines règles applicables en matière de stationnement, toitures, hauteurs, emplacements réservés ainsi que d'une disposition du Code de l'urbanisme.

De même que pour le Groupe VATEL, ces demandes/suggestions me sont apparues légitimes ou au moins à étudier et ont fait, en conséquence, l'objet d'une demande de ma part dans le cadre du Procès-verbal de synthèse.

Commentaire du commissaire enquêteur

Pas de commentaire particulier sinon celui qui sera formulé dans le cadre des réponses de la Ville de Cannes

M. TONNER

Le résumé de l'observation de M. TONNER se trouve à la page 16 du Procès-verbal de synthèse. Cette observation s'articule en trois points.

Le premier, à caractère juridique, dans le sens de l'adhésion au projet qui offre, avec l'implantation de polygones dans la zone UKb, une réelle possibilité de développement du Camping Bellevue, dont les conjoints M. TONNER sont propriétaires.

Or, la DDTM considère que ces polygones devraient être supprimés au motif d'une part qu'ils sont hors du périmètre de modification du PLU et d'autre part, que le règlement de la zone UKb ne les autoriserait pas.

Me BENOIT, avocat de M. TONNER, estime que la DDTM tire des conclusions erronées dans son opposition.

Concernant le premier motif, Me BENOIT s'attache à démontrer que la modification du PLU concerne l'ensemble du secteur FRAYERE/ROUBINE et ne se limite donc pas au plan de zonage réglementaire qui s'y rapporte et que, par ailleurs, les polygones d'implantation participent de la gestion du risque inondation, laquelle sous-tend précisément le projet de modification du PLU.

Concernant le second motif, à savoir que le règlement de la zone UKb n'autoriserait pas l'implantation des polygones, Me BENOIT objecte que, précisément, la raison d'être de ces polygones est de se substituer aux dispositions du règlement de la zone, en l'espèce UKb, en matière d'emprises et de hauteurs.

Le second point de l'observation de M. TONNER est consacré à l'importance du maintien des polygones d'implantation mais sous l'angle économique, s'agissant de la seule possibilité de développement de l'activité du Camping Bellevue, qui pourra ainsi s'adapter à l'évolution de la demande de la clientèle en proposant des équipements locatifs de qualité mais aussi pérenniser des emplois.

Il convient de noter que cette possibilité de construction s'inscrit totalement dans l'objectif de la Ville de Cannes de favoriser l'activité et le développement du camping Bellevue, le dernier du territoire communal.

Ce point évoque aussi le risque d'une rupture d'égalité de traitement en matière de possibilité de construction dans l'OAP, au détriment des conjoints TONNER.

Le troisième point fait état d'une réserve, sinon d'une opposition au projet, eu égard au positionnement de la déchèterie et à la hauteur des bâtiments prévus à proximité du camping Bellevue, estimés l'un et l'autre dévalorisant pour le site.

J'ai souhaité obtenir, dans le cadre du Procès-verbal de synthèse, des informations complémentaires relatives au choix du positionnement de la déchèterie ainsi qu'à la hauteur des bâtiments situés à proximité du Camping Bellevue.

Commentaire du commissaire enquêteur

L'argumentation juridique développée par Me BENOIT me paraît suffisamment pertinente pour alimenter utilement la réflexion relative aux polygones d'implantation dans le sens de leur maintien dans la modification n°3 du PLU.

Par ailleurs, il apparaît clairement que les possibilités qu'offrent ces polygones d'implantation représentent une contribution majeure, sinon dirimante, à la pérennité de l'activité touristique qu'est le Camping Bellevue.

Le commentaire relatif au troisième point sera formulé dans le cadre de la réponse de la Ville de Cannes au Procès-verbal de synthèse.

2 - Analyse du mémoire en réponse de la Ville de Cannes au procès-verbal de synthèse

Dans le cadre du procès-verbal de synthèse des observations écrites et orales que j'ai établi et adressé à Monsieur Maire de Cannes au vu des observations écrites et orales recueillies, j'ai souhaité obtenir des précisions sur un certain nombre de points.

Les réponses, qui m'ont été adressées le 20 novembre 2023, figurent en annexe au présent rapport.

Elles appellent de ma part les commentaires suivants.

Question n° 1

La réponse de la Ville de Cannes est tout à fait de nature à apaiser l'inquiétude de l'auteur de l'observation.

La hauteur maximale des immeubles prévus dans le cadre de la modification n°3 est inférieure aux prescriptions de la servitude aéronautique.

Par ailleurs, la CACPL, dans le cadre de sa compétence en matière de protection et de mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie, est membre de la commission consultative sur l'environnement, laquelle examine annuellement la manière dont est appliqué l'arrêté de limitation des conditions d'utilisation de l'aéroport, l'évolution du trafic, les nuisances sonores et l'impact sur la qualité de l'air.

Un nouvel arrêté en date du 9 avril 2022 restreint plus encore certaines utilisations génératrices de nuisances sonores.

Enfin, la CAPCL, assure auprès de l'exploitant de l'aéroport, et éventuellement de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), la transmission des cas de nuisances signalés par les habitants et les associations.

Il est cependant précisé que le respect de la réglementation aéronautique par les pilotes est une compétence de la DGAC et pas de la commune.

Question n° 2

Ma question portait sur les solutions envisagées par la Ville de Cannes et la CAPCL, dans le cas où la dérogation au PPRI ne serait pas accordée par les services de l'Etat, s'agissant en fait de la question posée par les services de l'Etat eux-mêmes, dans leur observation en date du 25 octobre 2023.

Même si la solution de la dérogation est actuellement étudiée conjointement et par ailleurs privilégiée, il est légitime de la part des services de l'Etat de vouloir connaître les solutions alternatives susceptibles d'être mises en œuvre par la Ville de Cannes et la CACPL, dans le cas où la dérogation au principe de démolition-construction en zone rouge du PPRI ne serait pas accordée.

C'était le sens dont je percevais la question de la DDTM mais il n'y est pas répondu directement par la Ville de Cannes dans la mesure où la solution juridique et réglementaire alternative en l'absence de dérogation est actuellement à l'étude dans les services de l'Etat, sans le concours desquels elle ne saurait être pertinente et appropriée.

Question n°3

La réponse apporte des éléments de nature à confirmer les intentions de la Ville de Cannes quant à l'avenir de l'équipement sportif situé dans le périmètre de la modification, à savoir la pérennisation d'un lieu qui contribue fortement à la qualité de vie dans ce quartier.

Par ailleurs, le sous-zonage demandé par la DDTM dans ce secteur n'apparaît pas nécessaire dans la mesure où l'ensemble du dispositif prévu par la modification n°3 a précisément pour objectif le maintien de ce complexe sportif en l'état et en tant qu'équipement d'intérêt collectif et de service public.

Question n° 4

Cette question était relative à la demande du Groupe VATEL qui souhaite voir les exigences en matière de stationnement des deux-roues motorisés modifiées à la baisse au regard des besoins réels estimés.

La Ville de Cannes se propose de faire évoluer les règles dans ce sens, eu égard à la réalité des usages mis en évidence dans les études citées en référence par le Groupe VATEL, à la desserte en transports en commun du secteur ainsi qu'au foisonnement possible sur les opérations pluri-fonctionnelles du secteur.

Il est par ailleurs donné un avis favorable, de la part de la Ville de Cannes à la demande de modification d'une emprise, s'agissant d'un surplomb sans incidence sur l'écoulement des eaux, mais qui nécessitera cependant une actualisation du Schéma Directeur et du projet de règlement du PLU.

Enfin, la demande relative à une évolution des hauteurs sur un bâtiment recueille un avis favorable de la Ville de Cannes dans la mesure où elle ne présente pas d'impact significatif sur le gabarit du projet.

Les demandes du Groupe VATEL, auxquelles la Ville de Cannes a répondu favorablement, consistent en l'adaptation d'une contrainte, en l'espèce au stationnement des deux-roues, et de dispositions techniques contribuant à la bonne réalisation du projet.

Question n° 5

La réponse au Groupe NOVELTY concernant la demande de prise en compte du foisonnement pour réduire les normes de stationnement n'apparaît, en revanche pas souhaitable à la Ville de Cannes, au motif que l'offre doit être suffisamment dimensionnée pour éviter un report sur l'espace public.

La Ville de Cannes n'estime, par ailleurs, pas utile l'évolution des règles relatives aux toitures souhaitée par le Groupe NOVELTY, le dispositif prévu permettant suffisamment l'adaptation de l'architecture au site, pas plus que l'évolution des règles relatives aux hauteurs, qui feront seulement l'objet de vérifications rédactionnelles avant approbation de la modification n°3.

La suppression de la non-opposition à l'article R. 152-21 du code de l'urbanisme n'est, pour la Ville de Cannes, pas envisageable sans une analyse fine de ses conséquences, et sera dès lors impossible à réaliser sur les 43 secteurs de plans masses.

Enfin, il est précisé que les emplacements réservés jouxtant le secteur de plan de masses BRT 9 ont pour objet le développement d'un schéma viaire ainsi que d'un réseau de noues paysagères et d'ouvrages hydrauliques.

En définitive, les demandes en forme de propositions du Groupe NOVELTY, ne sont pas susceptibles d'apporter une plus-value significative au projet de modification n°3 et n'ont en conséquence pas de raison d'être retenues.

Question n° 6

Les objectifs poursuivis en matière de déchets sont d'en réduire le volume, d'optimiser les équipements existants et d'en réaliser de nouveaux dans le cadre de la mutualisation, afin de traiter au meilleur coût, réduire l'impact carbone, limiter les transports de flux, produire de l'énergie et assurer l'indépendance vis-à-vis des opérateurs publics et privés.

Or, la parcelle AC0085 située à proximité du Centre Intégré de Transfert et Traitement de Cannes (CITT) présente un intérêt majeur dans le schéma global de gestion des déchets.

La CACPL souhaite y transférer une partie de son activité de collecte des déchets puis d'installer une nouvelle unité de traitement à haute qualité environnementale sur l'emplacement ainsi libéré.

En réponse aux préoccupations de M. TONNER, l'intégration de cet équipement fera l'objet d'une attention particulière en termes de gabarit, le talus classé en Espace Boisé Végétalisé (EBC) sera préservé, voire étendu et l'entrée du site positionnée au sud de la parcelle,

De même, le projet mixte d'habitat et de bureaux en partie haute de la parcelle AC0085 sera choisi sur le critère de la qualité d'intégration urbaine et paysagère, sachant que les gabarits de constructions envisagées correspondent à l'existant dans le quartier, qu'une distance proche de cette hauteur les séparera des limites de la parcelle du camping Bellevue, et que l'écran végétal existant sera préservé et même étendu, à l'instar de l'EBC évoqué ci-dessus.

Les arbres existants, ou à planter, seront de hauteur équivalente à celle des constructions.

Fait à Golfe Juan le 27 novembre 2023

Le Commissaire Enquêteur



Gérard RENAUD

ANNEXES



**Mémoire en réponse au procès-verbal de
synthèse des observations écrites et orales
établi par le Commissaire enquêteur**

Enquête publique tenue du 25 septembre au 27 octobre 2023

*Procès-verbal de synthèse remis par Monsieur RENAUD en sa qualité de
commissaire enquêteur, à la Ville de Cannes le 6 novembre 2023*

Le présent document reprend les questions posées par le Commissaire enquêteur dans son procès-verbal remis le 6 novembre 2023 et faisant la synthèse des observations écrites et orales émises durant l'enquête publique conduite dans le cadre de la modification n°3 du P.L.U.

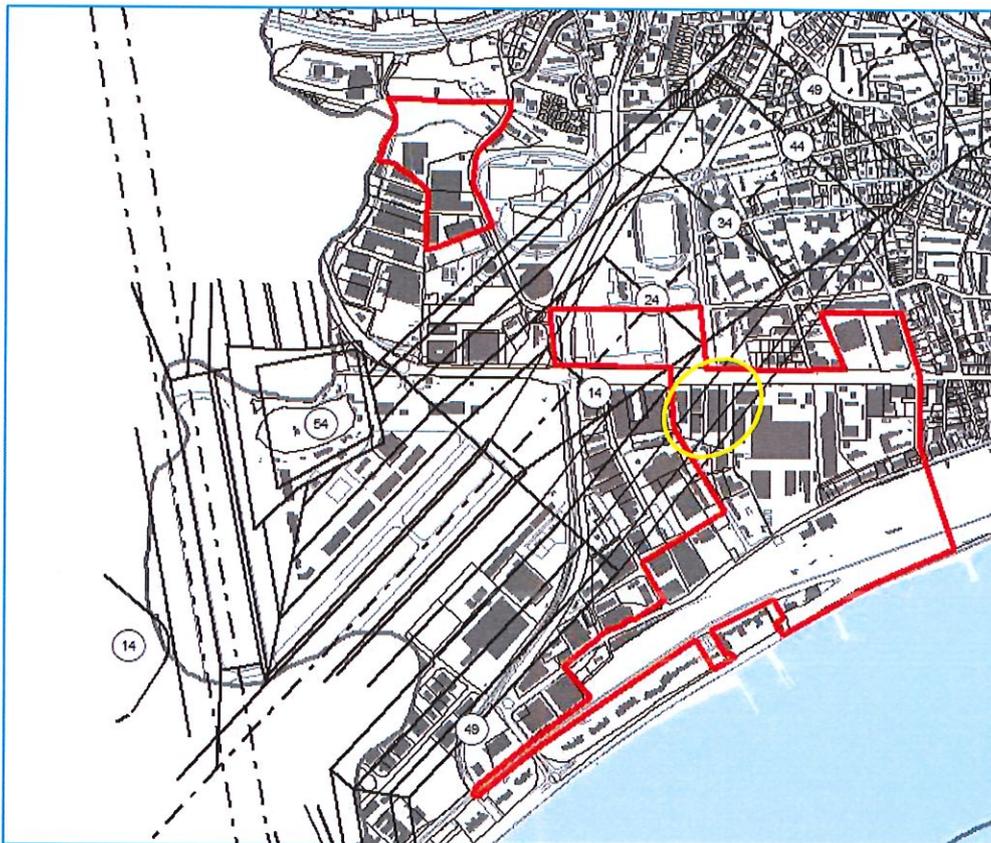
Dans le respect de l'article R.123-18 du code de l'environnement, ce mémoire en réponses est remis au commissaire dans les délais impartis, à savoir sous quinze jours à compter de la remise du procès-verbal.

Question posée n°1 :

« Concernant les nuisances dues au trafic aérien en basse altitude des hélicoptères et monomoteurs, notamment au regard de la hauteur des immeubles avenue de la Roubine, et bien que le Service national d'ingénierie aéroportuaire du Ministère chargé des Transports ait rappelé les contraintes en la matière en tant que personne publique associée, il conviendrait de s'assurer qu'elles ont bien été prises en compte. Je souhaite donc un complément d'information à cet égard. »

Réponse :

Pour ce qui concerne les règles d'urbanisme, le projet de modification n°3 du P.L.U. prévoit des hauteurs maximales de constructions inférieures aux prescriptions de la servitude aéronautique de dégagement T5. Seule la partie nord-ouest de la ZI de la Roubine concernée par le renouvellement urbain rendu possible par ce projet de modification n°3 du P.L.U. est impactée par cette servitude limitant les hauteurs entre 44 et 49 mètres.



Cartographie présentant la servitude aéronautique T5 (traits noirs et pastilles précisant les hauteurs maximales), le périmètre de la modification n°3 du P.L.U. (contour rouge) et le secteur de renouvellement urbain concerné par la servitude (cercle jaune)

Pour répondre à l'inquiétude de cette riveraine, et au-delà des seules règles d'urbanisme, il est à noter que dans le cadre de sa compétence en matière de protection et mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie, la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins (C.A.C.P.L.) intervient au sein des instances chargées des questions relatives à l'aménagement, aux problématiques environnementales et à l'exploitation de l'aéroport dans les zones impactées par les nuisances qu'il engendre : la C.A.C.P.L. est membre de la Commission consultative sur l'environnement qui se réunit une fois par an. Au cours de ces réunions, le respect de l'arrêté de limitation des conditions d'utilisation, l'évolution du trafic, les nuisances sonores et l'impact sur la qualité de l'air sont notamment évoqués.

L'action des collectivités et des associations a permis d'aboutir à un nouvel arrêté portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu en date du 9 avril 2022, afin de limiter les nuisances sonores. Cet arrêté acte les avancées suivantes :

- Interdiction des tours de piste basse altitude pour la piste 04/22,
- Extension de la période de restriction d'un mois, du 15 juin au 15 septembre,
- Extension d'une heure des interdictions de tours de piste les dimanches et jours fériés de 12 heures à 15 heures,
- Interdiction des tours de piste basse altitude pour les non basés entre le 15 juin et le 15 septembre.

La C.A.C.P.L. est en lien avec l'exploitant de l'aéroport et plus particulièrement son Service environnement et relation riverains, afin de faire remonter les problèmes de respect de trajectoire ou de nuisances qui sont signalés par les habitants. En lien avec le syndicat d'initiative et de défense de Cannes La Bocca (le S.I.D.) et l'association de défense contre les nuisances aériennes (l'A.D.N.A.), chaque signalement est remonté auprès de l'exploitant afin de demander une vérification du respect de la trajectoire. Pour les cas les plus impactant, une remontée d'information est faite auprès des services de la Direction générale de l'aviation civile (la D.G.A.C.), afin que la prise de sanctions soit étudiée.

A noter que le respect de la réglementation aéronautique par les pilotes d'aéronefs ne relève pas de la compétence communale mais de la D.G.A.C.

Question posée n°2 :

« Tout d'abord, si la D.D.T.M. n'est pas opposée au principe d'une dérogation au P.P.R.I. afin qu'il soit réalisé une construction avant d'avoir procédé à la démolition du centre de tri, elle souhaite que des solutions soient étudiées dans le cas où cette dérogation ne serait pas accordée. Je souhaite avoir connaissance des solutions étudiées. »

Comme évoqué dans les dires de la D.D.T.M. et de la C.A.C.P.L., la demande de dérogation semble être la solution privilégiée afin de lever ce point de blocage purement réglementaire concernant les emprises à construire en zone rouge sur le projet porté par le Groupe Novelty-Dushow. Cependant, la D.D.T.M. rappelle dans son dire que la faisabilité de cette dérogation est en cours d'analyse et que potentiellement, la dérogation au P.P.R.I. ne serait pas la seule solution permettant l'autorisation de construire sur ces emprises. Ainsi, d'autres pistes juridiques et réglementaires sont étudiées par les services de l'Etat pour répondre à la demande de l'Agglomération et permettre, *in fine*, l'aboutissement de cette démarche et l'activation des dispositions de l'espace stratégique de requalification.

Question posée n°3 :

« Concernant le stade des Mûriers situé en zone rouge du P.P.R.I. et intégré dans l'O.A.P. mais non dans le Schéma Directeur, la D.D.T.M. demande qu'un sous-zonage spécifique soit créé et doté d'un règlement limitant la constructibilité aux équipements garantissant la transparence hydraulique.

Je souhaite connaître la réponse qui sera donnée à cette demande et accessoirement savoir si le maintien en l'état actuel de l'équipement sportif est en question ou non. »

Réponse :

Le secteur visé par cette question comprend le stade Raymond Gioanni, le stade Marcel Domergue et une piste mini-racing. Ce site fait partie du plateau sportif Pierre de Coubertin, qui intègre également une piste d'athlétisme, une piste cyclable et les plateaux scolaires de sports collectifs. Le palais des Victoires et la piscine du Grand Bleu y sont attenants.

La qualité de ce complexe sportif contribue largement à la qualité de vie dans ce quartier de la Bocca et la Ville de Cannes entend pérenniser et entretenir ce lieu. C'est en ce sens, qu'elle a souhaité entériner sa destination dans le cadre du projet de modification n°3 du P.L.U.

En effet, ce dernier prévoit :

- Le passage d'un zonage URa qualifié de zone de renouvellement urbain immédiat à un zonage UE dédié aux équipements publics : il n'est donc pas souhaité de mutation de ces terrains mais bien une conservation de leur destination actuelle,
- Compte-tenu du fait que les constructions existantes sur ce site sportif sont intégrées au modèle et en cohérence avec le changement de zonage sus-évoqué (maintien de cet équipement souhaité à terme), la servitude d'attente de projet (S.A.P.) est levée sur ce site,
- Au sein du schéma directeur hydraulique (annexe 6.1 du projet de modification n°3), les gradins et vestiaires existants sur ce site sont modélisés et aucune autre nouvelle construction n'est prévue,
- L'orientation d'aménagement et de programmation (O.A.P.) de Cannes Bocca Grand Ouest (C.B.G.O.) qui accompagne la levée de la S.A.P. et le projet traduit par modélisation hydraulique, prévoit un aplat gris entérinant également cette vocation d'équipements d'intérêt collectif et de service public.

Aussi, l'ensemble des pièces du projet de modification n°3 est cohérent et va dans le sens d'un maintien de ce site sportif tel que connu à ce jour. La Ville de Cannes entend maintenir cet équipement et l'entretenir afin qu'il continue de bénéficier à la population actuelle et à venir de la Bocca.

Les échanges avec la D.D.T.M. vont alors se poursuivre pour que les intentions de la Ville de Cannes telles qu'énoncées ci-avant soient bien appréhendées.

Question posée n°4 :

« Concernant le groupe VATEL :

- Réduction à 42 du nombre de places de stationnement pour les deux roues motorisés,
- Modification du polygone d'implantation pour réaliser des emmarchements,

- **Modification de polygone d'implantation et de la hauteur pour faciliter les circulations dans le but d'améliorer la sécurité. »**

Réponse :

Concernant les normes de stationnement des deux-roues motorisés :

A la lumière de la demande portée par le Groupe Vatel, les services de la Ville de Cannes vont poursuivre l'analyse fine des études de mobilités disponibles, liées à ce projet, aux usages sur le territoire et aux habitudes de déplacements des étudiants.

Avoir une approche raisonnée des exigences en matière de stationnement va dans le sens de favoriser le report vers les transports collectifs et plus largement de développer les transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile, ce qui correspond à la volonté municipale.

Aussi, en phase d'approbation du projet de modification n°3 du P.L.U., il sera proposé de faire évoluer les règles en matière de stationnement de deux-roues motorisés, pour mieux tenir compte de la qualité de la desserte en transports en commun du secteur de C.B.G.O., mais également de la réalité des usages et éventuellement du foisonnement possible sur des opérations plurifonctionnelles telles que celle portée par le Groupe Vatel.

Concernant les évolutions de gabarit :

Face aux contraintes de topographie et pour assurer l'accessibilité au bâtiment, le porteur de projet propose une emprise sur pilotis augmentée de 32m² sur partie du bâtiment en nord-est de la parcelle. D'un point de vue hydraulique, ce surplomb se situe au 2^e étage et n'influence donc en aucun cas la dynamique des écoulements sur la parcelle support du projet. Cette surface supplémentaire respecte par ailleurs les limitations des emprises prescrites au P.P.R.I. C'est en ce sens que la C.A.C.P.L. et la Ville de Cannes portent un avis favorable à cette évolution, qui nécessitera une actualisation du Schéma directeur hydraulique et du projet de règlement du P.L.U.

En réponse à ces mêmes enjeux, le porteur de projet sollicite une évolution des hauteurs de 12 à 26 mètres sur environ 108 m² en cœur d'îlot. Cette proposition concernant seulement un bâtiment sur 4 mètres de son épaisseur, cette évolution ne présente pas d'impact significatif sur le gabarit du projet. Elle n'est par ailleurs pas visible de la rue donc est sans impact pour la densité perçue par les riverains.

Cette demande recueille alors un avis favorable de la Ville de Cannes.

Question posée n°5 :

« Concernant le groupe NOVELTY :

- **Mutualisation et foisonnement des besoins en stationnement pour l'ensemble des constructions à destination de commerces et activités de services ou autres,**
- **Extension de la règle relative aux toitures dans la zone UCrt à l'ensemble des constructions autorisées,**
- **Application des règles générales, en particulier dérogatoires, en matière de hauteur en zone urbaine même si la hauteur figure sur un plan de hauteurs,**
- **Non application de l'article R.151-21 du code de l'urbanisme dans les secteurs à plan de masse,**
- **Précision sur l'objet des emplacements réservés situés à proximité du site. »**

Réponse :

Concernant la mutualisation et le foisonnement des besoins en stationnement :

Au regard de la qualité de la desserte en transports en commun et de l'arrivée d'une nouvelle gare SNCF sur ce secteur de la ZI de la Roubine, le projet de modification n°3 du P.L.U. propose d'ores et déjà une réduction des normes de stationnement. La réalisation d'un nouveau schéma viaire auquel sera adossée une trame de noues paysagères conduit à imaginer un espace public dédié aux déplacements des modes actifs et à la nature. Pour préserver cette intention forte, l'offre de stationnement au sein des opérations doit être suffisamment dimensionnée au regard des programmations projetées et des usages associés, pour éviter tout report sur l'espace public.

L'ambition de qualité de ce nouveau quartier est forte. Aussi, s'il est proposé de réviser les règles en matière de stationnement des deux-roues motorisés en réponse au dire du groupe Vatel et également à celui du groupe Novelty-Dushow, une réduction supplémentaire des normes de stationnement pour véhicules légers n'est pas souhaitée.

Concernant la règle relative aux toitures en zone UCrt pour les habitations :

Au regard de la variété des destinations autorisées au sein de ce nouveau secteur UCrt, le projet de modification n°3 prévoit de retenir une règle spécifique relative aux toitures. L'architecture des équipements publics et des bâtiments dédiés aux activités économiques ne se prête pas à la réalisation de toitures à pentes et en tuiles rondes. En UCrt, il est alors proposé de conserver l'obligation de telles toitures uniquement pour les bâtiments à destination d'habitation et pour les autres destinations autorisées, de permettre la réalisation de toitures terrasses dès lors qu'elles sont végétalisées ou qu'elles accueillent des installations liées aux énergies renouvelables.

En outre, dans les fiches de plans de masses attachés à la friche Ansaldo Breda et au site de l'A.F.P.A., il a été inscrit que « le type de toitures et leurs couvertures doivent être harmonieux avec l'architecture retenue ». Cette prescription permet une souplesse dans l'obligation de réaliser des toitures tuiles pour les bâtiments d'habitations au sein de ces deux îlots, ceci compte-tenu des emprises larges de ces deux sites (respectivement 5.7 ha et 0.9 ha), des liens et imbrications entre les bâtiments (cf. polygones d'implantations) et de programmations multi fonctionnelles attendues.

L'ensemble des dispositions prévues dans le cadre du projet de modification n°3 du P.L.U. permet aux opérateurs de retenir une architecture marquant la typicité du site, avec un traitement des toitures harmonieux à l'échelle de l'îlot. Il n'apparaît alors pas nécessaire de faire évoluer les règles en UCrt ou pour la friche Ansaldo Breda.

Concernant l'application des règles générales relatives aux hauteurs :

Comme indiqué en préambule du titre 2 du P.L.U. actuellement en vigueur, les dispositions générales constituent « des règles communes applicables sur l'ensemble du territoire communal ». Elles fixent notamment les modalités de calcul des hauteurs, les règles dérogatoires et de majoration des hauteurs. Au regard de la nature même d'une disposition générale, il n'apparaît pas nécessaire d'y faire à nouveau référence dans les règles applicables en zone urbaine.

Il est à noter que selon l'article 1.1 du chapitre A du titre 2, « sauf dispositions spécifiques précisées dans la zone concernée », ces dispositions générales trouvent à s'appliquer. Pour autant, pour la zone UCrt ou sur le site objet de l'opération portée par le Groupe Novelty-Dushow, aucune règle spécifique n'est inscrite à l'article 3.2 de la section 2 du titre 3.

Le site sur lequel le Groupe Novelty-Dushow entend investir est concerné par la fiche de plan de masse BRT9. Un extrait de la carte des hauteurs figure dans cette fiche et fait mention des hauteurs maximales prescrites et ce pour chaque polygone d'implantation. Les dispositions générales sus-évoquées trouvent à s'appliquer pour ce site et pour tout secteur de la Ville.

L'ensemble des règles générales et particulières pour ce site apparaissent alors régulièrement inscrites au projet de modification n°3 du P.L.U. ; les vérifications rédactionnelles en ce sens seront menées avant l'approbation de cette modification n°3.

Concernant la non-application de l'article R.151-21 du code de l'urbanisme :

Comme le prévoit l'article R.151-21 du code de l'urbanisme, la Ville de Cannes a inscrit son opposition à l'application de cet article au sein du P.L.U. (article 4.2 du chapitre A du titre 2). Plus précisément, le P.L.U. en vigueur s'oppose à ce qu'au moment d'une division en jouissance ou en propriété d'une unité foncière supportant plusieurs bâtiments, l'ensemble du projet soit apprécié au regard de la totalité des règles édictées, à l'exception des dispositions relatives à la gestion intégrée des eaux pluviales.

La Ville de Cannes a souhaité s'opposer à l'application de l'article R.151-21 pour éviter que des projets d'ensemble ne soient exonérés des règles applicables au P.L.U. sur la zone concernée au moment de la division de l'unité foncière supportant le projet. L'application de cet article R.151-21 serait de nature à renoncer aux règles de prospects, de traitement des espaces libres à l'échelle des sous-ilots ce qui risque d'impacter fortement le paysage urbain cannois.

Aussi, il n'apparaît pas souhaitable de supprimer l'opposition à l'application de cet article R.151-21 du code de l'urbanisme sans analyse fine des conséquences.

De la même manière, avant toute évolution sur l'ensemble des secteurs de plan de masse, les effets de la suppression de l'opposition à l'application de cet article doivent être analysés finement. En outre, il n'apparaît pas possible dans le cadre du projet de modification n°3 de porter une telle modification sur les quarante-trois secteurs de plan de masse actuellement en vigueur et hors périmètre de cette procédure.

Concernant les emplacements réservés jouxtant le secteur de plan de masse BRT 9 :

Les emplacements réservés I.C.174 pour aménagement de voirie et II.A.40 et 41 pour ouvrages hydrauliques ont été inscrits au plan de zonage réglementaire et à la liste des emplacements réservés dans ce projet de modification n°3 du P.L.U. Ceux-ci sont dessinés et qualifiés dans la droite ligne de ce qui figure au schéma directeur hydraulique annexé à ce projet de modification n°3. Ils sont attenants au secteur de plan de masse BRT 9 sur lequel le Groupe Novelty-Dushow entend investir, sans impacter son emprise.

Ces emplacements réservés sont proposés pour engager le développement de cette phase 1 de l'opération Cannes Bocca Grand Ouest. En effet, l'ensemble des nouveaux emplacements réservés proposés dans le cadre de cette modification n°3 du P.L.U. a pour objectif de :

- Développer un nouveau schéma viaire permettant la bonne desserte du secteur et des nouveaux ilots à muter, la fluidité de la circulation des véhicules et des modes doux,
- Développer un réseau de noues paysagères et d'ouvrages hydrauliques en réponse au risque inondation connu sur le secteur.

Question posée n°6 :

« Concernant M. TONNER :

- **Informations complémentaires relatives au choix du positionnement de la déchèterie dans ce secteur ainsi qu'à la hauteur significative des bâtiments situés à proximité du terrain de camping. »**

Réponse :

Concernant le positionnement d'une unité de collecte des déchets sur la partie basse de la parcelle AC0085

Le territoire de l'Ouest des Alpes-Maritimes est confronté à une situation critique pour le traitement de ses déchets depuis 2018.

C'est pourquoi, dans le cadre du Pôle Métropolitain Cap Azur, les intercommunalités Cannes Lérins, Sophia Antipolis, Pays de Grasse et Alpes d'Azur ont validé leur volonté forte de mutualiser leur gestion des déchets, et ont initié une démarche pour la mise en œuvre d'une filière de traitement des déchets efficiente, économe et durable, qui permette au pôle métropolitain de marcher sur la voie de l'autosuffisance territoriale.

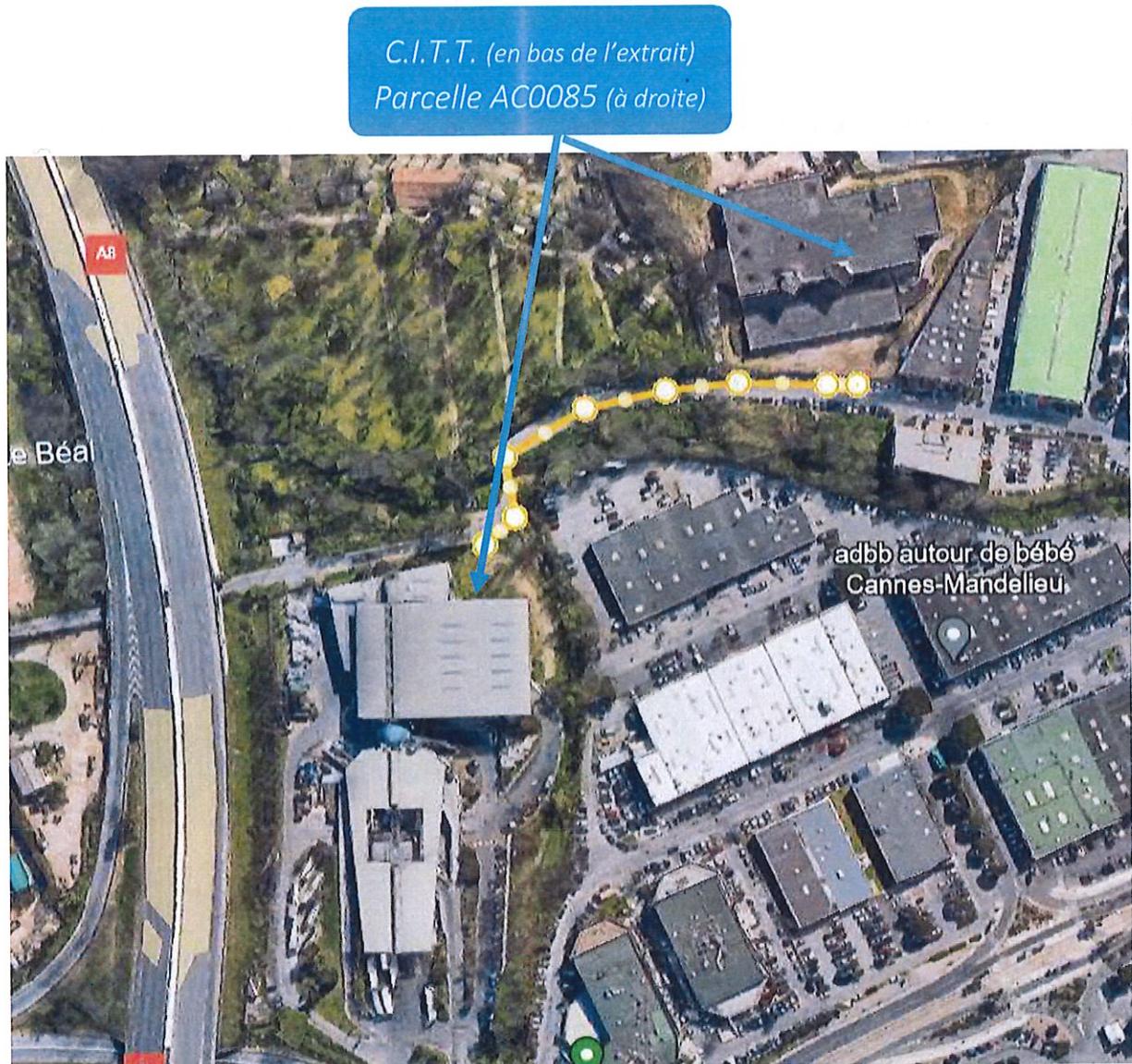
Cette décision vise trois objectifs majeurs : réduire les volumes de déchets, optimiser les équipements existants et installer ceux manquants pour traiter au meilleur coût et partager les ressources à l'échelle du territoire.

Cette volonté d'autonomie en matière de traitement des déchets, construite sur l'anticipation de l'inflation énergétique actuelle et le développement de projets structurants, décarbonés et durables, revêt plusieurs atouts :

- garantir les meilleurs coûts de gestion des déchets,
- réduire l'impact carbone et environnemental :
 - o en se dotant de techniques de traitement vertueuses et adaptées à chaque flux,
 - o en limitant les transports de ces flux grâce à la proximité des équipements de la filière.
- produire de l'énergie (les déchets sont une ressource) pour les besoins des habitants en leur assurant des tarifs stables, et à ce titre inscrire Cap Azur sur le chemin de l'autonomie énergétique,
- s'assurer de l'indépendance vis-à-vis des opérateurs privés et publics.

Cette mutualisation des ressources pour structurer la filière complète de traitement et de gestion des déchets sur l'ensemble du bassin de vie se concrétisera **par l'articulation des équipements déjà existants et la création de nouvelles structures.**

A ce titre, la parcelle AC0085, située à moins de 200 mètres du Centre Intégré de Transfert et Traitement de Cannes (C.I.T.T.), **présente un intérêt primordial dans la réalisation de ce schéma global de gestion des déchets.**



C'est pourquoi, la C.A.C.P.L. souhaite **bénéficier de cet emplacement, à proximité immédiate du C.I.T.T. de Cannes** qui accueille aujourd'hui un quai de transfert des ordures ménagères, une déchetterie et un centre de tri des emballages ménagers, **pour y transférer une partie de son activité de collecte de déchets.**

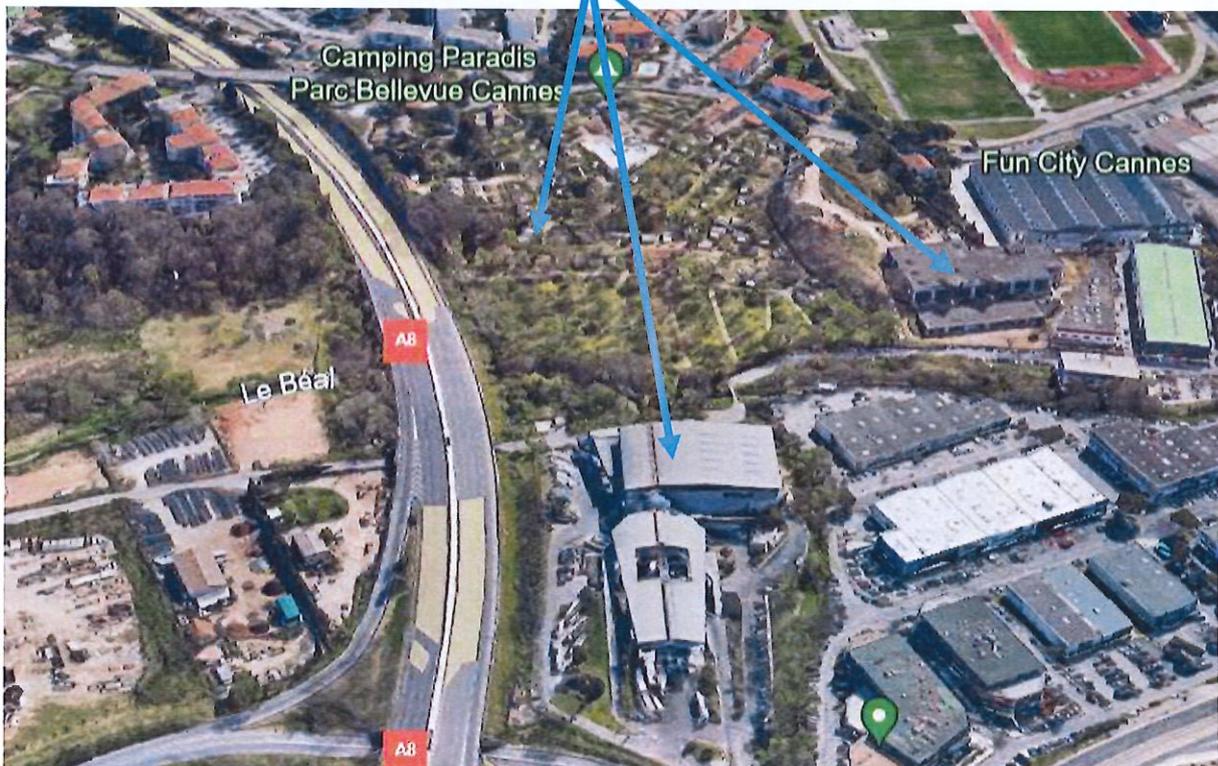
La place ainsi libérée sur le site du C.I.T.T. permettra d'y accueillir une nouvelle unité de traitement à haute qualité environnementale, nécessaire pour la réalisation du schéma global de gestion des déchets.

Cette nouvelle unité s'inscrit par ailleurs dans le souhait de développer des solutions environnementales de production locale d'énergies, sur un site particulièrement bien situé par rapport aux axes routiers et aux possibilités de développement d'un réseau de chaleur urbain à proximité.

Pour limiter l'impact sur le Camping Paradis Parc Bellevue Cannes, une attention particulière sera portée sur l'intégration dans son environnement du projet d'équipement envisagé par la C.A.C.P.L. sur la parcelle AC0085, avec notamment :

- un gabarit des nouvelles installations qui restera, au maximum, dans l'épure du bâtiment existant sur la parcelle AC0085, destiné à être démoli ;
- une entrée dans l'équipement qui se fera au sud de la parcelle, à l'opposé du camping ;
- un talus végétalisé, classé en Espace Boisé (E.B.C.), et un écran végétal qui seront préservés voire étendus.

Camping (en haut de l'extrait)
C.I.T.T. (en bas de l'extrait)
Parcelle AC0085 (à droite)



Concernant le positionnement d'un projet mixte d'habitat et de bureaux sur la partie haute de la parcelle AC0085

Là aussi, une attention particulière sera portée sur l'intégration du projet dans son proche environnement :

- Le choix du projet reposera, notamment, sur sa bonne intégration urbaine et paysagère (critère de sélection du projet) ;

- **Les gabarits des constructions envisagées correspondent à ceux du quartier** (cf extrait Google Earth infra), avec une hauteur de 15 mètres maximum (règle de hauteur proposé pour ce site dans le projet de modification n°3), qui correspond à la règle en vigueur sur l'autre rive de l'avenue Maurice Chevalier ;
- **Une distance proche de cette hauteur séparera les futures constructions de la limite parcellaire du camping**, soit une dizaine de mètres au moins ;
- **Le talus végétalisé, classé en espace boisé (E.B.C.), et l'écran végétal existant seront préservés voire étendus** (en sachant que les arbres de grands gabarits existants ou à planter ont ou auront des hauteurs équivalentes à celles des futures constructions).

Camping (en haut de l'extrait)
Immeubles existants (en bas de l'extrait)
C.I.T.T. (à droite)
Parcelle AC0085 (à gauche)

