



Mission régionale d'autorité environnementale
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

Avis délibéré
de la Mission régionale d'autorité environnementale
Provence-Alpes-Côte d'Azur
sur la modification n°3 du plan local d'urbanisme (PLU) de la
commune de Cannes (06)

N° MRAe
2023APACA39/3508

PRÉAMBULE

Conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (délibération du 15 avril 2021), cet avis sur la modification n°3 du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Cannes (06) a été adopté le 21 août 2023 en « collégialité électronique » par Sandrine Arbizzi et Jacques Daligaux, membres de la MRAe.

En application de l'article 8 du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe approuvé par l'arrêté du 11 août 2020, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de PACA a été saisie par le Maire de la commune de Cannes pour avis de la MRAe, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 26 mai 2023.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R104-23 du Code de l'urbanisme relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L104-6 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R104-25 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de l'article R104-24 du même code, la DREAL a consulté par courriel du 31 mai 2023 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 10 août 2023.

Sur la base des travaux préparatoires de la DREAL et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Pour chaque plan et document soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de la personne responsable et du public. Cet avis porte sur la qualité du rapport de présentation restituant l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou document.

Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.

L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité. Le présent avis est publié sur le [site des MRAe](#). Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

SYNTHÈSE

Le projet de rénovation urbaine Cannes la Bocca Grand Ouest (CBGO), qui prend place plus largement dans l'opération d'aménagement global de la Basse Vallée de la Siagne, prévoit à l'horizon 2030 un programme mixte portant sur l'habitat, les activités, et les équipements publics et d'intérêt collectif.

Ce projet urbain de grande ampleur, sur l'emprise d'une friche urbaine très dégradée, s'inscrit positivement dans une démarche durable de reconstruction de la ville sur elle-même et de gestion rationnelle de l'espace communal. Le site sera bien desservi à terme par les transports collectifs et se situe à proximité immédiate de plusieurs pôles structurants de l'agglomération.

La modification n°3 du PLU de Cannes a pour objectif de mettre en cohérence les dispositions du PLU existant, afin de permettre la réalisation de la première phase du projet CBGO.

Pour la MRAe, la modification du PLU ne justifie pas pleinement la prise en compte effective des risques d'inondation et de submersion marine dans ses choix d'aménagement, en vue d'éviter l'urbanisation des zones particulièrement exposées.

Les effets potentiels du changement climatique sur le renforcement d'évènements météorologiques exceptionnels n'ont pas été intégrés dans les réflexions concernant le projet.

En matière d'insertion paysagère urbaine en lien avec la loi Littoral, la MRAe considère que l'articulation du projet avec la directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes au titre de l'extension limitée de l'urbanisation dans un espace-enjeu proche du rivage, n'est pas totalement démontrée, notamment pour ce qui concerne le critère essentiel de relation avec le rivage.

La MRAe relève enfin le caractère succinct de l'étude de plusieurs thématiques environnementales importantes en milieu urbain, par ailleurs insuffisamment mises en perspective avec l'opération d'ensemble de la Basse Vallée de la Siagne et avec le projet de ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur. C'est le cas notamment pour la pollution des sols, la qualité de l'air et le bruit en lien avec le trafic routier, ainsi que pour la disponibilité et la préservation de la ressource en eau et des milieux récepteurs.

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans les pages suivantes.

Table des matières

| | |
|---|----------|
| PRÉAMBULE..... | 2 |
| SYNTHÈSE..... | 3 |
| AVIS..... | 5 |
| 1. Contexte et objectifs du plan, enjeux environnementaux, qualité de l'évaluation environnementale..... | 5 |
| 1.1. Contexte et objectifs du plan..... | 5 |
| 1.1.1. Le contexte de la modification n°3 du PLU..... | 5 |
| 1.1.2. Les objectifs de la modification n°3 du PLU..... | 6 |
| 1.1.3. Descriptif du projet d'aménagement..... | 7 |
| 1.2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe..... | 8 |
| 1.3. Qualité, complétude et lisibilité du dossier..... | 9 |
| 1.4. Compatibilité avec le SCoT et cohérence avec le PADD..... | 9 |
| 2. Analyse de la prise en compte de l'environnement et des impacts du plan..... | 9 |
| 2.1. Risques naturels..... | 9 |
| 2.1.1. Risque d'inondation..... | 9 |
| 2.1.2. Risque de submersion marine..... | 10 |
| 2.2. Cadre de vie et santé humaine..... | 11 |
| 2.2.1. Pollution des sols..... | 11 |
| 2.2.2. Mobilités et déplacements..... | 11 |
| 2.2.3. Bruit et qualité de l'air..... | 12 |
| 2.3. Paysage en lien avec la Loi Littoral..... | 12 |
| 2.4. Changement climatique..... | 13 |
| 2.4.1. Atténuation du changement climatique par la réduction des émissions de gaz à effet de serre..... | 13 |
| 2.4.2. Adaptation du territoire au changement climatique..... | 14 |
| 2.5. Eau potable et assainissement..... | 14 |
| 2.5.1. Eau potable..... | 14 |
| 2.5.2. Assainissement..... | 15 |
| 2.6. Biodiversité (dont Natura 2000)..... | 15 |
| 2.6.1. Habitats naturels, faune et flore : analyse des zones touchées..... | 15 |
| 2.6.2. Préservation des continuités écologiques : les trames vertes, bleues et noires..... | 15 |
| 2.6.3. Étude des incidences Natura 2000..... | 16 |
| 2.7. Besoins fonciers et la gestion économe de l'espace..... | 16 |

AVIS

Cet avis est élaboré sur la base du dossier composé des pièces suivantes :

- rapport de présentation (RP) valant rapport sur les incidences environnementales (RIE) et comportant une évaluation des incidences Natura 2000 ;
- projet d'aménagement et de développement durable (PADD) ;
- orientations d'aménagement et de programmation (OAP) ;
- règlement, plans de zonage, annexes.

1. Contexte et objectifs du plan, enjeux environnementaux, qualité de l'évaluation environnementale

1.1. Contexte et objectifs du plan

1.1.1. Le contexte de la modification n°3 du PLU

Cannes, située en partie ouest du département des Alpes-Maritimes, compte une population de 72 435 habitants (recensement INSEE 2020) sur une superficie de 1 962 ha. Le territoire communal, qui fait partie de la communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins, est couvert par le schéma de cohérence territoriale SCoT'Ouest¹ en vigueur depuis le 21 mai 2021, par le plan local d'urbanisme (PLU) de Cannes révisé le 18 novembre 2019. Il est par ailleurs concerné par la loi Littoral transcrite dans la directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes.



Figure 1: Localisation du secteur de projet - Source : Batrame.

1 Le SCoT'Ouest couvre les territoires de la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins et de la Communauté d'agglomération Pays de Grasse.

Le périmètre du projet concerné par la modification n°3 du PLU est localisé en entrée ouest de l'agglomération dans le quartier de La Bocca, dans un secteur fortement urbanisé (bâtiments, voirie, équipements publics) actuellement très dégradé (friches industrielles), proche du littoral méditerranéen, de la Siagne, de l'autoroute A8, de la future gare TER-LGV, et de l'aéroport international Cannes-Mandelieu².



Figure 2: périmètre de la modification n°3 du PLU - Source : rapport de présentation (les deux sous-secteurs (Roubine au sud) et Tourrade (au nord) sont entourés en jaune).

1.1.2. Les objectifs de la modification n°3 du PLU

Par délibération en date du 28 novembre 2022, le conseil municipal de Cannes a engagé la procédure de modification n°3 du PLU dans l'objectif d'intégrer l'avancement des réflexions et études menées sur le secteur de Cannes Bocca Grand Ouest (CBGO), et de mettre en cohérence les dispositions du PLU pour permettre la concrétisation opérationnelle du projet. La modification n°3 du PLU de Cannes prévoit à cet effet :

- la création d'une OAP³ sectorielle « *Cannes Bocca Grand Ouest* » ;
- la création d'un sous-secteur UCrt dédié au renouvellement urbain de la zone industrielle Roubine et Tourrade Nord, accompagné de secteurs à plan masse et d'emplacements réservés ;

2 Complémentaire de l'Aéroport Nice Côte d'Azur, l'Aéroport Cannes-Mandelieu est spécialisé dans l'aviation générale de tourisme et d'affaires.

3 Orientation d'aménagement et de programmation.

- l'intégration des études hydrauliques menées sur le secteur de projet CBGO dans le cadre de l'espace stratégique de requalification (ESR) prévu par le plan de prévention des risques inondations (PPRI) en vigueur ;
- la levée d'une partie de la servitude d'attente de projet (SAP)⁴ créée lors de la révision du PLU du 18 novembre 2019.

1.1.3. Descriptif du projet d'aménagement



Figure 3: OAP du projet CBGO - Source : rapport de présentation.

Le projet Cannes la Bocca Grand Ouest (CBGO), qui s'inscrit plus largement dans l'opération d'aménagement global de la Basse Vallée de la Siagne⁵, consiste en une vaste opération de renouvellement urbain de l'ouest cannois.

⁴ SAP visant à « interdire pour une durée au plus de cinq ans dans l'attente de l'approbation par la commune d'un projet d'aménagement global, les constructions ou installations d'une superficie supérieure à un seuil défini par le règlement ».

Il prévoit notamment à l'horizon 2030 :

- des bâtiments à vocation résidentielle (environ 180 000 m² de surface de plancher), dont 30% dévolus au logement social ;
- des bureaux, activités, services, commerces (environ 100 000 m² de surface utile) ;
- des équipements publics et d'intérêt collectif (environ 10 000 m²) ;

Et à l'horizon 2050 :

- la création d'une nouvelle gare TER vouée à accueillir également le trafic LGV, ayant fait l'objet d'un [avis](#) de l'Autorité environnementale du 18 novembre 2021 portant sur les phases 1 & 2 de la ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur, y compris la mise en compatibilité du PLU de Cannes suite à la DUP.

La MRAe note que le dossier n'explique pas l'articulation entre la mise en compatibilité du PLU de Cannes suite à la DUP et la modification n°3 du PLU.

La MRAe recommande d'expliquer l'articulation entre la mise en compatibilité du PLU de Cannes suite à la DUP et la présente modification n°3 du PLU.

Selon le dossier « *le projet d'aménagement d'ensemble CBGO prévoit deux phases : une première phase dont la faisabilité opérationnelle est rendue possible à l'horizon 2030 par la disponibilité de grandes unités foncières, et une seconde phase (à horizon 2050) qui ne pourra être enclenchée qu'après dévoiement du cours d'eau de la Frayère dans un souci de répondre aux risques d'inondation et de poursuivre l'aménagement d'un corridor écologique et d'accès au littoral* ».

Selon le dossier, l'objet de la modification n°3 du PLU concerne plus particulièrement la phase 1 (d'une superficie de 34,4 ha) du projet CBGO, qui ne semble pas inclure l'aménagement de la nouvelle gare TER-LNPCA, alors que cette gare est incluse dans le périmètre de l'OAP. Au vu des indications peu précises (textuelles et cartographiques) fournies dans le dossier, le périmètre exact du projet faisant objet de la modification n°3 du PLU, n'est pas aisé à identifier. Le chiffrage de la superficie du projet CBGO diffère sensiblement (de 70 à 90 hectares) selon les points du dossier.

La MRAe recommande de préciser pour quelles raisons la modification n°3 qui prévoit une OAP, n'intègre pas les futurs aménagements de la gare TER, alors que celle-ci est incluse dans l'OAP.

La modification n°3 du PLU concerne un secteur qui a fait l'objet de plusieurs opérations, non soumis à évaluation environnementale :

- le projet de renouvellement urbain du quartier de la Frayère ([cas par cas F09321P0067](#)) ;
- la reconversion du site « Ansaldobreda » en vue de la création d'un projet mixte dédié à l'économie créative ([cas par cas F09321P0275](#)) ;
- l'aménagement de la Frayère aval ([cas par cas F09322P0015](#)).

1.2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du plan, la MRAe identifie les enjeux environnementaux suivants :

- la prise en compte du risque d'inondation et de submersion marine ;

5 Dans le PLU de Cannes, l'aménagement de la basse vallée de la Siagne se décline en trois OAP : l'Abadie, Nouvelle Frayère et Cannes Bocca Grand Ouest.

- la pollution des sols, la limitation du bruit et de la pollution de l'air en lien avec la réduction et l'apaisement du trafic routier ;
- la prise en compte du paysage urbain en lien avec la loi Littoral ;
- l'atténuation du changement climatique par la réduction des émissions de gaz à effet de serre, et l'adaptation du territoire au changement climatique ;
- la préservation des ressources en eau et du milieu récepteur ;
- la préservation de la biodiversité, des continuités écologiques, des sites Natura 2000 ;
- la limitation des besoins fonciers et la gestion économe de l'espace.

1.3. Qualité, complétude et lisibilité du dossier

Le rapport de présentation, globalement conforme au Code de l'environnement, aborde les principaux enjeux environnementaux concernés par l'opération de renouvellement urbain envisagée.

Les éléments fournis dans le dossier ne permettent pas d'apprécier, dans une vision stratégique globale, les deux phases du projet CBGO dans son ensemble, et de façon plus large à l'échelle du projet d'aménagement de la Basse Vallée de la Siagne.

Le cumul des incidences de la modification n°3 du PLU est analysé de façon uniquement formelle, succincte et très générale sans préciser les projets concernés.

Le caractère succinct de l'étude de plusieurs thématiques environnementales importantes contribue au manque de justification des choix opérés pour la modification du PLU, ce qui constitue un manque au regard de l'envergure du projet que doit permettre l'évolution du document d'urbanisme. C'est le cas par exemple pour la qualité de l'air et le bruit, ainsi que pour l'assainissement et la ressource en eau (cf. partie 2).

1.4. Compatibilité avec le SCoT et cohérence avec le PADD

Le projet CBGO est identifié par le SCoT'Ouest comme « *une grande opération de renouvellement urbain autour de grands axes et d'une entrée de ville, en lien avec la future gare de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA)* ».

Il participe à la déclinaison opérationnelle de plusieurs orientations du PADD du PLU en vigueur, dont l'orientation 8 « *Affirmer toutes les centralités existantes ; développer l'ensemble des fonctions urbaines et recomposer les activités économiques dans l'ensemble urbain Cannes Grand Ouest* ».

2. Analyse de la prise en compte de l'environnement et des impacts du plan

2.1. Risques naturels

2.1.1. Risque d'inondation

Le secteur d'étude, en raison notamment de sa localisation à proximité du cours d'eau La Frayère, se situe partiellement dans une « *zone de crue de moyenne à forte probabilité* » du territoire à risque important d'inondation (TRI), et partiellement en zone rouge (portions situées au plus près des cours

d'eau) du plan de prévention des risques inondation (PPRi) de Cannes révisé le 15 octobre 2021. La prise en compte du risque d'inondation est un enjeu majeur du projet CBGO.

Selon le dossier, la modification n°3 du PLU de Cannes s'appuie sur la mise en œuvre de l'espace stratégique de requalification (ESR) inscrit dans le plan de prévention des risques inondation (PPRi), lequel permet à terme la requalification et le renouvellement de l'espace urbain existant « *Cannes Grand Ouest* ». Cette procédure dérogatoire comporte plusieurs conditions, notamment la réalisation d'une étude hydraulique et d'un schéma d'aménagement à intégrer au sein d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP).

Les principales mesures prévues suite à la simulation réalisée portent sur l'amélioration de la transparence hydraulique nord-sud du secteur de projet et la mise hors d'eau des bâtiments d'habitation et des équipements sensibles (voirie, aires de stationnement).

Selon la MRAe, la déclinaison opérationnelle de l'ESR exposée dans le dossier comporte plusieurs manquements importants concernant :

- la localisation précise des emprises au sol en zone rouge et zone bleue du PPRi ;
- la modélisation hydraulique sur certains secteurs compris dans le périmètre de l'OAP ;
- le phasage opérationnel.

L'articulation en matière de prévention des inondations entre la réalisation du projet CBGO et de la LNPCA n'est pas précisée.

La MRAe recommande de compléter l'évaluation liée au risque inondation sur la cartographie des emprises projetées par rapport au zonage du PPRi, le phasage opérationnel, et la modélisation hydraulique dans le secteur de l'OAP. La MRAe recommande également de démontrer que la modification du PLU n'expose pas des personnes et des biens supplémentaires au risque inondation.

2.1.2. Risque de submersion marine

La partie sud du secteur de projet est située en zone de plage de l'aléa submersion marine selon le porter à connaissance de l'État de novembre 2017.

Selon le dossier, le réaménagement prévu dans la modification n°3 du PLU ne prévoit pas de projet de renouvellement urbain sur ce secteur de l'OAP dédié en partie aux futurs aménagements SNCF. Il est indiqué également que les cotes NGF du terrain naturel sont plus hautes que celles figurant dans le porter à connaissance submersion marine de l'État pour les aléas de référence à l'horizon 2100. Ce qui, selon le dossier, exonère le secteur de projet d'étude particulière et de mesures d'évitement ou de réduction concernant la submersion marine.

Pour la MRAe cette argumentation n'est pas totalement justifiée dans la mesure où la réalisation de la future gare TER-LNPCA est partie intégrante du projet CBGO au titre notamment de la performance attendue des transports collectifs, garante d'une réduction forte du trafic routier et des nuisances associées (voir 2.8 cadre de vie et santé humaine). Par ailleurs, le dossier ne précise pas si le risque de submersion marine, en tant que facteur potentiellement aggravant du risque d'inondation sur la partie terrestre a été pris en compte dans les études hydrauliques justifiant la faisabilité de l'ESR.

La MRAe recommande de préciser les incidences potentielles du risque de submersion marine en lien avec le risque d'inondation, et de proposer le cas échéant des mesures visant à adapter le zonage fonctionnel de l'OAP.

2.2. Cadre de vie et santé humaine

2.2.1. Pollution des sols

Le dossier indique : « Par ailleurs, le site « Ansaldobreda » inclus dans le périmètre du projet de la modification n°3 du PLU concerne des terrains contenant des pollutions résiduelles limitant leurs usages à des activités industrielles et artisanales. Ce secteur étant dédié dans le projet de renouvellement urbain à accueillir des logements et des activités économiques, une étude garantissant l'absence de risque pour la santé et l'environnement en fonction des travaux projetés, de l'usage envisagé et de l'état du site sera associé au futur permis de construire. Cette étude s'appuiera sur la méthodologie nationale du ministère en charge de l'environnement et notamment les prestations « étude de l'état des milieux » et « plan de gestion » de la norme NF X31-620-2. Les éventuels travaux de réhabilitation seront achevés préalablement à la réalisation de chacun des éléments du projet d'aménagement du site conformément aux prescriptions de l'arrêté préfectoral du 29 novembre 2017 instituant une servitude d'utilité publique sur le site « Ansaldobreda » ».

La MRAe note que l'analyse de la pollution des sols est totalement renvoyée au niveau des projets alors qu'elle aurait dû être étudiée au moins dans les grandes lignes dans le cadre du PLU, puis affinée dans un second temps au stade des projets.

La MRAe recommande de compléter l'évaluation environnementale sur la partie pollution des sols.

2.2.2. Mobilités et déplacements

Le périmètre de projet CBGO est desservi par un réseau viaire dense et hiérarchisé en connexion avec l'autoroute A8, comprenant des axes principaux orientés est-ouest⁶, des axes secondaires et une voirie de desserte locale.

L'étude de mobilités de 2023 portant sur le secteur de l'OAP CBGO met en exergue, en situation actuelle, des niveaux de trafic journalier importants (de l'ordre de 15 000 à 25 000 véh/jour) sur la voirie structurante, générant des difficultés de circulation aux heures de pointe du matin et du soir.

Selon les simulations effectuées, la réalisation du projet CBGO induit un volume élevé de trafic estimé à environ 12 000 véhicules/jour supplémentaires dans les deux sens de circulation.

L'évolution attendue du trafic routier doit être conduite dans le cadre d'une approche prospective à l'échelle de l'aménagement global de la Basse Vallée de la Siagne.

Les mesures prévues dans le dossier en vue de réduire ce niveau de trafic portent essentiellement sur :

- la réalisation d'une nouvelle bretelle d'accès à l'autoroute A8 en direction de Nice au niveau du giratoire Saint-Exupéry ;
- un « renforcement maîtrisé » du maillage viaire nord-sud ;
- le report modal de la voiture particulière sur les transports en commun, en lien notamment avec le projet de nouvelle gare TER-LGV et du pôle multimodal associé, et l'extension de la ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) sur l'avenue Francis Tonner ;
- l'absence de stationnement prévue sur l'espace public sur l'emprise de l'OAP afin de renforcer l'efficacité des transports en commun.

⁶ La RD 6007 (avenue Francis Tonner), le boulevard du Rivage, le boulevard du Midi-Louise Moreau.

Ces dispositions sont dans l'ensemble bien transcrites dans l'OAP CBGO.

Le phasage de l'aménagement du site avec la mise en place d'une offre adaptée en transports collectifs est un point crucial du projet CBGO insuffisamment explicité dans le rapport de présentation.

La MRAe regrette à ce sujet que l'évaluation de la partie de l'aménagement relative à la gare TER-LNPCA soit reportée en phase 2 du projet CBGO après la réalisation des unités à destination d'habitat et d'activités.

La MRAe recommande de démontrer la cohérence entre les aménagements du projet CBGO et le phasage de la desserte en transports collectifs.

2.2.3. Bruit et qualité de l'air

Concernant le bruit, le secteur d'étude est concerné par plusieurs voies fortement fréquentées, et sur sa partie ouest, par le plan d'exposition au bruit (zone D : bruit modéré) de l'aéroport Cannes-Mandelieu. Il est également soumis à une qualité de l'air moyenne à mauvaise, due elle aussi à l'action prédominante du trafic routier.

L'amélioration attendue en matière de réduction des nuisances routières est étroitement liée à la gestion des déplacements dans le cadre du réaménagement urbain projeté.

Au stade de la modification du PLU, cette stratégie exposée de façon sommaire et uniquement qualitative ne s'appuie sur aucune donnée technique, en dehors de l'étude d'impact pour le réaménagement de la gare⁷, selon laquelle « *quel que soit le polluant, l'opération de Cannes La Bocca ne provoque aucune évolution des concentrations environnementales et n'engendre aucun impact sur la qualité de l'air aux horizons 2035 et 2050* ».

Les principales mesures opérationnelles proposées pour limiter le niveau d'impact sur les populations riveraines, outre celles mentionnées ci-dessus au titre de la mobilité, portent sur « *l'instauration de marges de recul par rapport à la voirie, et la localisation préférentielle des îlots résidentiels le long des voies secondaires (moins bruyantes et moins polluantes)* ».

La MRAe souligne avec la plus grande insistance que la bonne déclinaison opérationnelle de ces orientations stratégiques, au niveau de la conception et de la réalisation du projet, appuyées par des études techniques appropriées, conditionne au premier chef la faisabilité et l'acceptabilité environnementale d'une opération urbaine de l'ampleur du projet CBGO.

La MRAe recommande de compléter l'évaluation environnementale de la modification n°3 sur la prise en compte de la qualité de l'air et du bruit.

2.3. Paysage en lien avec la Loi Littoral

Le secteur d'étude appartient à l'unité paysagère « *de la Napoule à Antibes au sud* » et plus largement aux « *Grandes Baies* » de l'atlas des paysages des Alpes-Maritimes. Inclus dans le site inscrit « *Bande côtière de Nice à Théoule* ». Il n'est toutefois concerné par aucun élément de patrimoine bâti classé, inscrit ou remarquable. Le site, actuellement inoccupé et non entretenu, dominé par des friches industrielles et une végétation spontanée envahissante, est identifié comme une zone de reconquête urbaine.

7 Dans le cadre de la DUP la ligne nouvelle PACA.

Hormis la mention récurrente d'un urbanisme localement très dégradé, les principaux enjeux et marqueurs paysagers de cette partie de l'agglomération cannoise située en entrée de ville ouest, entre littoral et reliefs collinaires de l'arrière-pays, ne sont pas mis en évidence clairement dans le dossier.

Le dossier souligne à juste titre l'incidence positive du projet d'aménagement CBGO sur l'amélioration de la qualité paysagère du site, actuellement occupé majoritairement par une zone d'activité peu qualitative. La désimperméabilisation progressive du site, la qualité de l'aménagement et des constructions, la recomposition de la trame viaire, et la création de nombreux espaces verts, sont les principales dispositions contribuant à cet objectif, confirmées par ailleurs dans l'OAP CBGO et dans le règlement de la nouvelle zone UCrt.

Toutefois, la MRAe note que la hauteur élevée des constructions (jusqu'à 33 m) autorisée par le règlement du PLU modifié en bordure nord de la future gare TER-LGV est de nature à créer un front bâti de grande hauteur parallèle au rivage, préjudiciable à l'ouverture visuelle du futur quartier sur le milieu marin.

Ces dispositions constructives du PLU modifié vont à l'encontre des objectifs de protection du paysage mentionnés dans la loi Littoral. En effet, le secteur de projet CBGO est identifié par la DTA des Alpes-Maritimes comme espace-enjeu⁸ de la bande côtière, pour lequel les relations avec le rivage doivent être privilégiées.

Le SCoT'Ouest confirme que cette intensification de l'urbanisation dans le secteur de la Bocca doit démontrer sa conformité avec le principe d'extension limitée dans les espaces proches du rivage, par son ouverture sur le littoral et le nouvel espace agri-urbain de la basse vallée de la Siagne.

La MRAe recommande d'identifier et de cartographier les principaux enjeux paysagers concernant le secteur de projet. Sur cette base, elle recommande de préciser les incidences paysagères de la modification du PLU dans le grand paysage, et de justifier que la hauteur des constructions (33 m) ne va pas à l'encontre des objectifs de préservation du paysage vis-à-vis de l'ouverture sur le littoral mentionnés dans la Loi Littoral, objectifs repris par la DTA et le SCoT'Ouest.

2.4. Changement climatique

2.4.1. Atténuation du changement climatique par la réduction des émissions de gaz à effet de serre

La MRAe relève que le dossier ne fixe aucun objectif chiffré à atteindre, en lien notamment avec ceux du SRADDET (- 27 % d'émissions de GES en 2030 et - 75 % en 2050 par rapport à 2012) ou avec la stratégie nationale bas carbone (SNBC) qui vise la neutralité carbone à l'horizon 2050. Une estimation du volume des émissions de gaz à effet de serre évitées grâce aux choix d'aménagement du PLU n'est pas présentée, par exemple sur la base de plusieurs scénarios évalués et comparés avec des outils tels que GES PLU⁹ ou équivalent.

8 Un espace-enjeu est défini au sein de la DTA des Alpes-Maritimes comme un espace constituant l'armature urbaine de la bande côtière s'agissant d'un secteur de structuration ou de restructuration. Les espaces-enjeux représentent les lieux stratégiques où le développement urbain peut être organisé en cohérence avec les objectifs retenus en matière de transports, d'habitat, d'activités et d'équipements de superstructures.

9 L'outil GES PLU, outil d'aide à la décision développé par le Cerema, est utile pour anticiper les effets des plans locaux d'urbanisme (PLU) en matière de gaz à effet de serre. Il « a vocation à aider les collectivités en charge de l'élaboration d'un plan local d'urbanisme (PLU) à s'inscrire dans une démarche de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) en jouant sur les leviers de leur compétence » (cf site internet du Cerema).

La MRAe recommande de quantifier la réduction des émissions de GES induite par la modification du PLU et de comparer ce résultat aux objectifs de réduction du SRADDET et de la SNBC.

2.4.2. Adaptation du territoire au changement climatique

Au vu du contenu du dossier, Il apparaît que les effets potentiels du changement climatique sur le renforcement d'évènements météorologiques exceptionnels, notamment liés aux risques naturels (inondation et submersion marine), n'ont pas été intégrés dans les réflexions concernant le projet urbain CBGO.

L'importance de la végétalisation (espace verts) et de la limitation de l'artificialisation des sols (espaces libres de pleine terre) dans le parti d'aménagement retenu (notamment dans l'OAP CBGO) constituent des moyens d'actions efficaces de lutte contre les îlots de chaleur. A ce propos, l'évaluation environnementale du projet pourra utilement se reporter à la méthodologie développée dans le guide du Cerema de mars 2022 « *Vers une cartographie des îlots de chaleur urbain dans la Métropole de Nice* ».

La MRAe recommande de compléter le dossier par des mesures d'adaptation au changement climatique (renforcement des risques naturels, îlots de chaleur)

2.5. Eau potable et assainissement

2.5.1. Eau potable

2.5.1.1. Sécurisation de la ressource en eau

Selon le dossier, la ville de Cannes est alimentée par sept captages (cités mais non localisés) fournissant une eau potable « *dont la qualité est conforme aux attentes réglementaires* ». Le secteur d'étude est concerné par plusieurs masses d'eau souterraines, affleurantes¹⁰ ou sous-couverture¹¹, en bon état écologique et chimique, « *dont la préservation est un enjeu de la modification du PLU* ».

Hormis ces considérations à caractère relativement général, le dossier ne fournit aucune indication plus circonstanciée concernant la ressource et ses enjeux sur la partie du territoire communal concernée par la modification n°3 du PLU en lien avec l'aménagement projeté.

2.5.1.2. Adéquation besoins – ressources

Selon le rapport de présentation, le développement urbain prévu dans le cadre de la modification n°3 du PLU prévoit, pour le seul volet habitat, l'accueil d'environ 1 500 logements et environ 509 logements étudiants, soit environ 3 270 résidents à long terme lorsque l'ensemble des îlots sera opérationnel. Les perspectives concernant le foncier d'activité ne sont pas précisées. Il est indiqué sans plus de précision que « *cette opération d'envergure va donc générer un besoin accru en eau potable sur le secteur, échelonné dans le temps au gré des réalisations des projets* ».

En particulier, le dossier ne fournit aucune indication sur le chiffrage du besoin supplémentaire et de la capacité de la ressource disponible pour y faire face, en dehors de la mention à caractère général de « *la réalisation des projets qui se fera nécessairement en cohérence avec le niveau d'équipements* ».

10 FRDG386 « *Alluvions des basses vallées littorales des Alpes-Maritimes Siagne, Loup et Paillon* », et FRDG609 « *Socle des massifs de l'Estérel, des Maures et Iles d'Hyères* ».

11 FRDG386 « *Socle des massifs de l'Estérel, des Maures et Iles d'Hyères* ».

réalisés par la collectivité », et de l'existence d'un « plan de gestion de la ressource en eau du bassin versant de la Siagne », en cours d'élaboration.

Il apparaît donc que le bilan besoins-ressource n'est pas suffisamment détaillé et étayé pour l'ensemble des usages (habitat, activités) ; il en est de même de la capacité technique des réseaux à desservir les différentes unités de distribution. La MRAe considère qu'il s'agit d'une lacune importante du dossier pour une opération de requalification urbaine de l'envergure de celle portée par le projet CBGO, et à une échelle plus large par le projet global d'aménagement de la Basse Vallée de la Siagne.

La MRAe recommande de présenter un bilan besoins-ressources exhaustif, précis et chiffré, et d'évaluer l'impact de la modification du PLU sur les capacités de production et de distribution d'eau potable.

2.5.2. Assainissement

Les deux sous-secteurs (Roubine et Tourrade) du projet CBGO faisant l'objet de la modification n°3 du PLU, bien que non concernés directement par le réseau hydrographique de surface de l'ouest cannois, jouxtent la petite Frayère ; cours d'eau dont le bon état actuel écologique et chimique doit être préservé.

Selon le dossier, le surcroît d'eaux usées générées par l'augmentation de la population attendue par la modification n°3 du PLU peut être traité par la station d'épuration Aquaviva située sur la commune voisine de Mandelieu, dont la capacité actuelle de 300 000 équivalents-habitants pourra être portée d'ici 2050 à 350 000 équivalents-habitants. Le règlement de la modification du PLU prévoit le raccordement aux réseaux (Article 1 des dispositions générales).

La MRAe, tout en prenant acte de ces éléments de contexte favorables, tient toutefois à souligner le caractère succinct de l'analyse de cette composante essentielle de la faisabilité de l'aménagement projeté. En particulier, le risque de surcharge susceptible d'affecter le fonctionnement de la station d'épuration intercommunale dans ce secteur très touristique du littoral méditerranéen en période estivale, n'est pas analysé ni même évoqué.

Par ailleurs, aucune indication n'est fournie sur l'état général du réseau d'eaux usées actuel aux abords du secteur de projet, et sur la nature et l'ampleur des travaux éventuellement nécessaires pour permettre d'assurer dans de bonnes conditions, la collecte des eaux usées sur le secteur de projet CBGO et leur acheminement jusqu'à l'installation de traitement avant rejet dans le milieu récepteur (terrestre ou marin).

La MRAe recommande de préciser les modalités de fonctionnement de la station d'épuration intercommunale, notamment en période estivale, et l'état actuel du réseau eaux usées dans le périmètre de projet CBGO.

2.6. Biodiversité (dont Natura 2000)

2.6.1. Habitats naturels, faune et flore : analyse des zones touchées

Compte tenu du caractère très artificialisé du site de projet, la protection de la biodiversité n'appelle pas de remarque particulière de la MRAe, en dehors de celles formulées ci-dessous au titre de la continuité écologique.

2.6.2. Préservation des continuités écologiques : les trames vertes, bleues et noires

Le secteur de projet CBGO, peu propice aux échanges écologiques en raison de son caractère urbain très marqué, n'est concerné par aucun élément (réservoir ou corridor) du SRADDET¹². De façon plus fine, la présence de poches de nature résiduelle très localisées confère à cet espace globalement minéralisé, des opportunités intéressantes pour le cycle de vie de certaines espèces biologiques. Le dossier identifie à ce titre, dans une aire d'étude large, plusieurs îlots végétalisés (dont le camping dans le sous-secteur nord), des alignements d'arbres et des tronçons de cours d'eau (dont la Frayère), favorables à la flore (alpiste aquatique), aux chiroptères et aux amphibiens. Ces éléments gagneraient à être mieux identifiés et localisés dans le cadre d'une caractérisation plus complète du réseau de continuités écologiques sur le secteur de projet.

Le projet d'aménagement CBGO prévoit plusieurs dispositions favorables à la perméabilité écologique du futur aménagement en lien avec le développement de la nature en ville, telles que le maintien du camping existant, la désimperméabilisation des sols ou encore la création de nombreux espaces verts et de « chemins d'eau » végétalisés. Ces dispositions sont retranscrites dans l'OAP CBGO et dans le règlement de la zone UCrt.

La MRAe considère que les mesures de protection réglementaire du réseau de continuité écologique (cours d'eau, espaces verts, alignements d'arbres) du secteur de projet ne sont pas nettement mises en évidence dans l'évaluation environnementale.

La question de la pollution lumineuse n'est pas abordée dans l'OAP CBGO, notamment par la mise en place d'une trame noire sur l'emprise du projet.

La MRAe recommande d'identifier et de cartographier de façon exhaustive le réseau de continuités écologiques présent sur l'aire d'études, et d'assurer la protection de celui-ci par des mesures réglementaires appropriées ; elle recommande également d'instaurer une trame noire sur le périmètre CBGO.

2.6.3. Étude des incidences Natura 2000

Cannes, bien que non concernée directement, est située à proximité de trois zones spéciales de conservation¹³ (ZSC) terrestres et marines¹⁴ à l'ouest, au nord et au sud du territoire communal.

Le dossier, conclut à l'absence d'incidences significatives de la modification n°3 du PLU sur Natura 2000, au vu de l'extériorité du secteur de projet CBGO, et des dispositions visant à « préserver et renforcer les corridors écologiques et les zones de transition (écotones) entre les espaces urbains et les espaces aquatiques ». La MRAe considère que cette assertion favorable n'est pas totalement justifiée en l'absence des compléments demandés sur l'identification et la protection du réseau local de continuités écologiques (voir supra 2.4.2).

La MRAe recommande de réévaluer la conclusion de l'étude d'incidence Natura 2000 sur la base d'une analyse plus détaillée des incidences de l'aménagement CBGO sur la continuité écologique locale.

12 Le SRADDET PACA approuvé le 15 octobre 2019 intègre le schéma régional de cohérence écologique (SRCE).

13 Au titre de la Directive Habitats.

14 ZSC FR9301628 « Estérel », ZSC FR9301574 « Gorges de la Siagne », ZSC FR9301573 « Baie et Cap d'Antibes les de Lérins ».

2.7. Besoins fonciers et la gestion économe de l'espace

Le projet d'aménagement urbain CBGO s'inscrit positivement dans une démarche durable de reconstruction de la ville sur elle-même et de gestion rationnelle de l'espace communal, sur un site bien desservi par les transports collectifs (actuels ou futurs), à proximité immédiate de plusieurs équipements structurants de l'agglomération cannoise (aéroport Cannes-Mandelieu, autoroute A8, future gare TER-LGV, pôle d'échange multimodal...).