

# CANNES

# PLU

Plan  
Local  
d'Urbanisme



P.L.U. APPROUVE LE 18 NOVEMBRE 2019

ET MODIFIE LE 19 JUILLET 2021, LE 28 NOVEMBRE 2022 ET LE  
26 JUIN 2023

MODIFICATION N°3 PRESCRITE LE 28 NOVEMBRE 2022

REPONSE A L'AVIS DE LA M.R.A.E.



Septembre 2023

## SYNTHESE

Dans ce document, la commune de Cannes apporte les réponses aux recommandations de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (M.R.A.E.) inscrites dans son avis délivré le 21 août 2023.

Le projet de modification n°3 du P.L.U. est en cohérence avec la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) du projet de création de la L.N.P.C.A dans le sens où les emprises du projet de la SNCF sont intégrées au schéma directeur de l'espace stratégique de requalification (E.S.R.). Ces emprises n'ont toutefois pas été intégrées au règlement du P.L.U. afin de ne pas démultiplier les outils réglementaires. En effet, les dispositions réglementaires développées dans la D.U.P. ont été intégrées au P.L.U. au travers de la modification n°2 du P.L.U. approuvée le 28 novembre 2022. Les futurs bâtiments voyageurs au nord et au sud des voies ferrées sont localisés dans la nouvelle orientation d'aménagement et de programmation (O.A.P.) qui permet également de présenter le nouveau schéma viaire et le futur pôle d'intermodalité.

Concernant la prise en compte des risques d'inondations et de submersion marine, l'évaluation environnementale sera complétée avec les cartographies présentant le zonage réglementaire du plan de prévention des risques d'inondation (P.P.R.I.) applicable sur les nouveaux plans de masses créés sur C.B.G.O. Chaque porteur de projet inscrit dans l'E.S.R. devra réaliser une modélisation pour s'assurer de la réduction de la vulnérabilité des biens et personnes face au risque d'inondation à chaque stade d'avancement du projet. Cette méthodologie sera contrôlée par les services de l'Etat. A noter que la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins (C.A.C.P.L.) met en œuvre des travaux visant à réduire le risque d'inondation à l'échelle du bassin versant de la Frayère. De même, le remblai de SNCF limite les risques de submersion marine.

Concernant les effets du changement climatique, le projet permet une adaptation au changement climatique via la valorisation des espaces de nature et la gestion des risques d'inondation par ruissellement (désimperméabilisation du sol, valorisation des zones de respiration). L'aménagement prévu permet de développer les mobilités douces et de limiter l'autosolisme. De plus, l'O.A.P. prescrit l'emploi de matériaux de qualité et pérennes pour les futurs bâtiments qui répondront aux exigences de performances énergétiques actuelles.

En matière d'insertion paysagère en lien avec la loi Littoral, le projet engage un processus de renouvellement urbain de grande ampleur sans extension urbaine avec une requalification du paysage urbain. Les outils de planification et réglementaires, développés dans le dispositif de l'E.S.R. ont été pensés pour optimiser les possibilités d'aménagement et favoriser le renouvellement urbain à condition de réduire la vulnérabilité du secteur. Seules deux émergences à 33 m sont rendues possibles afin de créer une intensité urbaine au niveau de ce futur hub multimodal.

Concernant la pollution des sols, le site Ansaldo Breda fait l'objet d'une servitude d'utilité publique qui définit des restrictions d'usage au niveau de certaines parcelles et interdit, entre autres, certaines occupations permanentes en sous-sol. En complément de cette servitude, un plan de gestion des sols est en cours d'élaboration ayant pour but de maîtriser les sources de pollution, les impacts environnementaux résiduels et les impacts sanitaires. Les autres secteurs soumis

à de potentielles pollutions des sols devront faire l'objet d'analyses en phase de constitution des demandes d'autorisation d'urbanisme, à la charge des porteurs de projet.

Concernant la qualité de l'air et du bruit, le choix du secteur de projet a été conditionné par la présence d'une desserte en transports collectifs performante qui permettra aux futurs habitants, employés ou chaland, de diminuer l'autosolisme. Les nouveaux éléments de l'étude de circulation et stationnement réalisée dans le cadre de la définition du projet de Cannes Bocca Grand Ouest (C.B.G.O.) phase 1 seront intégrés dans l'évaluation environnementale. Ces éléments intègrent de nouvelles mesures d'aménagement pour limiter les incidences sur la qualité de l'air via le trafic. De même, le projet est structuré autour d'un réseau de transports en commun performant (composé d'un bus à haut niveau de service et de la nouvelle gare TER) ainsi que d'un réseau de pistes cyclables déjà présent. Le nouveau réseau viaire prévu par le schéma d'ensemble répondra aux besoins de desserte et de livraisons des entreprises accueillies sur le secteur ou qui le seront à terme ainsi qu'aux enjeux de mixité fonctionnelle en limitant les nuisances pour les riverains. Des mesures complémentaires pourront être définies lors de la phase pré-opérationnelle du projet, lorsque l'ensemble des plans masses sera défini.

Concernant la ressource en eau, les capacités des unités de production d'eau potable et des réseaux de distribution du Syndicat Mixte des Communes Alimentées par les Canaux de la Siagne et du Loup (S.I.C.A.S.I.L.) sont suffisantes pour répondre aux besoins du projet. Au niveau de la gestion des eaux usées pilotée par la C.A.C.P.L., les équipements destinés à la collecte et au traitement des effluents supplémentaires générés par le projet sont également adaptés.

Le présent document a également permis d'identifier les continuités écologiques du secteur et a indiqué les mesures complémentaires prévues en complément de celles déjà explicitées dans le projet de modification n°3 du P.L.U. (noues et franges paysagères, réduction de l'emprise au sol, etc.).

Recommandations	Réponses
<p><i>La M.R.A.E. recommande d'expliquer l'articulation entre la mise en compatibilité du P.L.U. de Cannes suite à la D.U.P. et la présente modification n°3 du P.L.U.</i></p>	<p>Le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures de janvier 2018 a confirmé la création de la L.N.P.C.A. et validé le site du quartier de la Bocca pour la création d'une gare TER-LGV. Concrètement, sur le secteur de La Roubine-Frayère, l'objectif consiste en la création d'une gare TER à 4 voies à quai, avec origine terminus sur le site de Cannes Marchandises au droit du bâtiment du S.I.C.A.S.I.L. ainsi que la reconfiguration des installations de remisage TER à l'horizon 2030-2035. Cette gare est vouée à évoluer en gare LGV à l'horizon 2050.</p> <p>C'est dans ce cadre que la Déclaration d'utilité publique (D.U.P.) valant mise en compatibilité du P.L.U., prise par arrêté préfectoral en date du 13 octobre 2022, a pour objectif la réalisation des phases 1 et 2 de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (L.N.P.C.A.) par SNCF Réseau et SNCF Gares et connexions.</p> <p>Elle prévoit l'ensemble des dispositions réglementaires utiles pour la mise en œuvre du projet L.N.P.C.A. Des échanges techniques ont eu lieu avec les équipes de SNCF Réseau et SNCF gares et connexions afin de cadrer le contenu de ce projet de modification n° 3 du P.L.U. sur les emprises concernées par cette D.U.P. Il a été convenu que les polygones visibles sur le schéma directeur de l'espace stratégique de requalification (E.S.R.) pour la future gare et ses annexes ne soient pas reportés dans le règlement du P.L.U. afin de ne pas démultiplier les outils réglementaires. Il est à noter que le modèle hydraulique a bien intégré ce projet et qu'à ce titre, il ne s'agit pas d'une incohérence mais bien d'un choix sur le contenu réglementaire du P.L.U. Les emprises au sol des équipements ferroviaires prévus en amont du remblai sont prises en compte dans le modèle hydraulique et ceux prévus à l'aval n'ont aucune influence sur les écoulements.</p> <p>Il est également utile de rappeler que dans le cadre du projet de nouvelle gare TER est prévue la création d'un nouvel exutoire. Dans les premières études hydrauliques menées par la C.A.C.P.L., il a été observé que le nouvel émissaire du projet de la nouvelle gare L.N.P.C.A. permettra de réduire les hauteurs d'eau de manière plus significative sur le point bas du secteur. Cependant, en concertation avec la D.D.T.M.06, il a été convenu de ne pas intégrer ce futur exutoire dans les modélisations de l'actuel schéma directeur afin de prouver que l'E.S.R. est un projet autoportant.</p>

<p><i>La M.R.A.E. recommande de préciser pour quelles raisons la modification n°3 qui prévoit une O.A.P., n'intègre pas les futurs aménagements de la gare TER, alors que celle-ci est incluse dans l'O.A.P.</i></p>	<p>La D.U.P. valant mise en compatibilité du P.L.U. de Cannes du 13 octobre 2022 a intégré l'ensemble des dispositions règlementaires utiles pour la mise en œuvre du projet de L.N.P.C.A. Ces dernières ont été intégrées au P.L.U. en novembre 2022 à l'occasion de l'approbation de la modification n°2 du P.L.U. Aussi, le P.L.U. en vigueur prévoit d'ores et déjà l'ensemble des règles utiles à la réalisation du projet. La phase 1 de C.B.G.O. s'articule autour de la future gare TER, et c'est en ce sens que les futurs bâtiments voyageurs au nord et au sud des voies ferrées sont localisés dans la nouvelle orientation d'aménagement et de programmation (O.A.P.). Sur l'aspect des déplacements, l'objectif de l'O.A.P. est bien de rendre lisible le nouveau schéma viaire et le futur pôle d'intermodalité. Notamment, la levée de S.A.P. au droit des locaux du S.I.C.A.S.I.L. marque la localisation du débouché de la passerelle piétonne à créer par la SNCF pour le franchissement des voies et la localisation du bâtiment voyageurs sud.</p> <p>L'Autorité environnementale sollicite également une clarification des surfaces annoncées pour le projet. L'ambition portée sur le secteur de C.B.G.O. s'étend sur une centaine d'hectares. La servitude d'attente de projet (S.A.P.) initialement instaurée en 2019 présente une surface de 68 ha. Le projet de modification du P.L.U. est de 34,4 ha, correspondant à la phase 1 de C.B.G.O. incluant la gare.</p>
<p><i>La M.R.A.E. recommande de compléter l'évaluation liée au risque inondation sur la cartographie des emprises projetées par rapport au zonage du P.P.R.I., le phasage opérationnel, et la modélisation hydraulique dans le secteur de l'O.A.P. La M.R.A.E. recommande également de démontrer que la modification du P.L.U. n'expose pas des personnes et des biens supplémentaires au risque inondation.</i></p>	<p>En introduction des fiches de secteur de plan de masse (page 207 du projet de règlement), est présenté le zonage réglementaire du plan de prévention des risques d'inondation (P.P.R.I.) applicable sur les nouveaux plans de masses créés sur C.B.G.O. ; les zones bleues (B1-E.S.R.) et rouges (R1-E.S.R.) apparaissent clairement. De plus, dans chaque fiche de plans de masses est insérée une capture du zonage du P.P.R.I. applicable sur l'îlot. En réponse à l'Autorité environnementale, il est proposé de compléter l'évaluation environnementale de cette même cartographie réglementaire.</p> <p>Dans le cadre de l'élaboration du P.P.R.I., la C.A.C.P.L. a entamé depuis 2019 un travail collaboratif et itératif avec la Direction Départementale des Territoires et de la Mer des Alpes-Maritimes (D.D.T.M.06) notamment sur ce projet de renouvellement urbain de grande ampleur.</p> <p>Pour des raisons temporelles et techniques, l'E.S.R. inscrit au P.P.R.I. a été découpé en deux phases. Afin de s'assurer de la pertinence hydraulique de ce renouvellement urbain et de respecter les contraintes inscrites au P.P.R.I., il a été choisi de modéliser la phase 1 de l'E.S.R. sur la zone industrielle</p>

	<p>de la Roubine renouvelé selon les plans de masses, pour ainsi démontrer la cohérence d'un tel renouvellement urbain vis-à-vis de la réduction de la vulnérabilité. Par soucis de sécurité et de planification, il a été décidé, en accord avec les services de la D.D.T.M.06, que chaque porteur de projet qui s'inscrira dans l'E.S.R. devra réaliser une modélisation hydraulique. Cette obligation permet de s'assurer de la réduction du risque inondation à n'importe quel stade d'avancement du projet global d'aménagement.</p> <p>La C.A.C.P.L. a pris en compte une étape intermédiaire dans sa modélisation hydraulique, qui comprend trois projets connus à ce jour, précurseurs de l'aménagement de l'E.S.R. :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Le projet Novelty, sur la friche AnsaldoBreda</li><li>- Le projet Vatel, sur le site de l'A.F.P.A.</li><li>- Le projet Cannes Lérins H2 de production et distribution d'hydrogène, sur le site des cars Palm'Bus.</li></ul> <p>De cette manière, la méthodologie mise en place et contrôlée par les services de l'Etat permet de vérifier à tous les stades d'avancement de la phase 1 du projet que les nouvelles constructions n'exposent pas les personnes ou les biens au risque inondation.</p> <p>De plus, il semble pertinent de rappeler la stratégie globale mise en place par la C.A.C.P.L. sur le bassin versant de la Frayère afin de réduire considérablement le risque inondation causé par ce cours d'eau notamment à travers les projets d'aménagements suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Les travaux de recalibrage de la Frayère aval (phase 1) pour une crue centennale sur un linéaire de 415 mètres – début des travaux en septembre 2023 ;</li><li>- Le recalibrage de la Frayère aval (phase 2) pour une crue centennale sur un linéaire de 415 mètre – travaux prévus en septembre 2024 ;</li><li>- La création du bassin écrêteur de crue au lieu-dit de Carimai – travaux prévus en 2025.</li></ul>
--	--

# FRAYÈRE

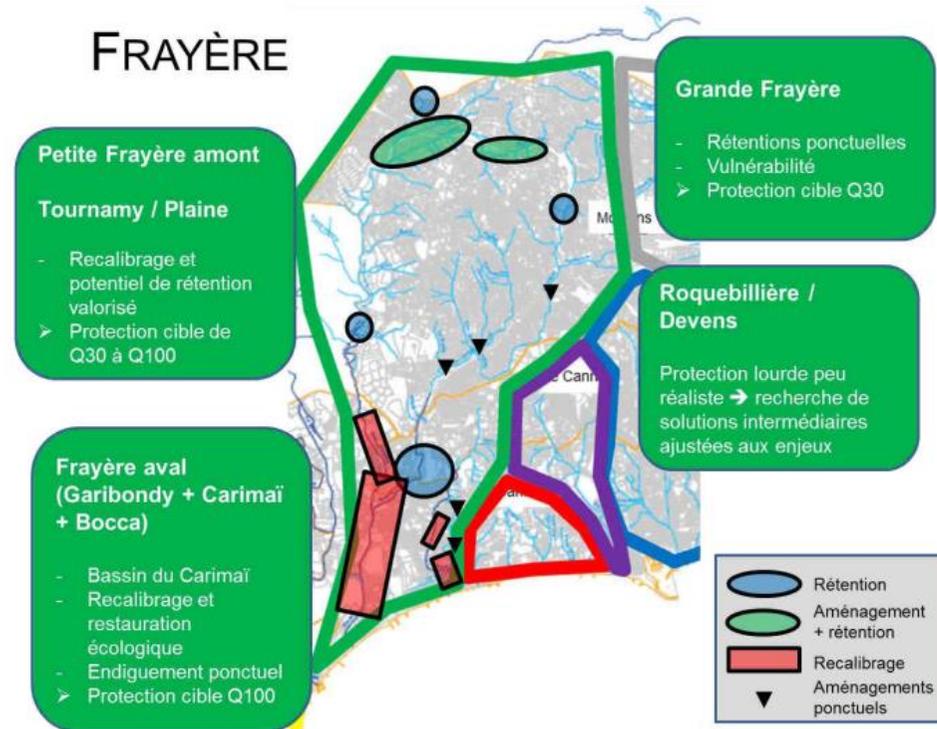


Figure 1 : Aménagements prévus dans le cadre du programme d'actions de prévention des inondations (P.A.P.I.) sur le bassin versant de la Frayère

Concernant le Nord Tourrades ne comprenant pas de modélisation hydraulique, l'E.S.R. tel que délimité au P.P.R.I. intègre l'aléa débordement provoqué par deux bassins versants différents, celui de la Siagne-Béal et celui de la Frayère.

L'aléa induit par le cours d'eau Frayère est l'objet même de la modélisation hydraulique explicitée par le schéma directeur de l'E.S.R. et intégré au projet de modification n°3 pour la phase 1 du développement de C.B.G.O. sur la partie Est de la zone industrielle de la Roubine. Le nord de la zone d'activités économiques des Tourrades est quant à lui concerné par l'aléa débordement de la Siagne-Béal et n'est donc pas intégré à cette modélisation hydraulique. N'ayant pas de volonté d'activer l'E.S.R. sur ce secteur dans la phase 1 de C.B.G.O., la ville de Cannes et la C.A.C.P.L. n'ont à ce stade

	pas développé de modélisation hydraulique pour les débordements Siagne-Béal. Dans ce contexte, tout projet réalisé sur ce secteur devra se conformer aux règles du P.P.R.I. en vigueur.
<i>La M.R.A.E. 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'O.A.P.</i>	La submersion marine ne présente aucun risque sur le secteur de C.B.G.O. phase 1. En effet, le remblai de la SNCF ralentit l'évacuation en mer des eaux de ruissellement ou de débordement provenant de l'amont mais fait aussi rempart face aux potentielles arrivées d'eaux maritimes.
<i>La M.R.A.E. recommande de compléter l'évaluation environnementale sur la partie pollution des sols.</i>	<p>L'analyse des sols ne peut être réalisée que via des études spécifiques qui ne peuvent être réalisées au stade du P.L.U.</p> <p>Le site Ansaldo Breda concerné par cette modification n°3 du P.L.U. fait l'objet d'un arrêté préfectoral instituant une servitude d'utilité publique sur ce terrain. Cette servitude définit des restrictions d'usage au niveau de certaines parcelles, qui ne pourront accueillir que des bâtiments à usage industriel et artisanal. En l'état actuel des sols, elle interdit également certaines occupations permanentes en sous-sol (logement, poste de travail, etc.) ou encore, impose la protection des canalisations d'eau. C'est dans ce contexte qu'un plan de gestion des sols est prescrit et en cours d'élaboration afin de maîtriser les sources de pollution, les impacts environnementaux résiduels et les impacts sanitaires dans le cadre de la réhabilitation de ce site et en vue de la programmation projetée.</p> <p>Une analyse des sols a été réalisée par le porteur de projet permettant de définir des mesures de gestion afin de limiter le risque sur la santé telles que le traitement sur site et hors site, des aménagements particuliers, la réalisation de diagnostics complémentaires ou encore des mesures de conservation et de surveillance. Des mesures complémentaires pourront être définies au stade des projets.</p> <p>Concernant les autres secteurs soumis à de potentielles pollutions des sols, les analyses devront être réalisées en phase de constitution des demandes d'autorisation d'urbanisme et sont à la charge des porteurs de projet.</p> <p><b>Suite à l'application de ces mesures, les incidences sur la santé humaine et la pollution des sols sont considérés comme faibles.</b></p>

<p><i>La M.R.A.E. recommande de démontrer la cohérence entre les aménagements du projet C.B.G.O. et le phasage de la desserte en transports collectifs.</i></p>	<p>Il est rappelé que le secteur en entrée Ouest du quartier de La Bocca bénéficie d'une desserte en transports en commun attractive avec six lignes du réseau de bus Palm Bus de l'agglomération de Cannes Pays de Lérins, en particulier les bus de la ligne A à haut niveau de service (B.H.N.S., par leur fréquence et régularité) circulant sur l'avenue F. Tonner, en bordure des secteurs d'aménagement, des points d'arrêt accessibles en moins de 5 mn à pied, etc.</p> <p>Le site présente ainsi une offre en transports collectifs déjà performante qui a conditionné le choix du secteur de projet. En effet, le B.H.N.S. parcourt l'avenue Francis Tonner et assure la liaison entre Le Cannet, le centre et le nord de Cannes et Mandelieu. L'arrivée de la nouvelle gare TER de la L.N.P.C.A. à l'horizon 2030 sera également un fort atout pour une desserte interdépartementale structurante. Le réseau de pistes cyclables est déjà dense à l'ouest de la Ville et se poursuit sur le littoral avec le programme municipal nommé Boccacabana et la véloroute V8.</p> <p>Le nouveau schéma viaire va favoriser le développement des déplacements doux, en raccourcissant les parcours, en organisant les rabattements vers d'autres modes vertueux, et en les sécurisant.</p>
---	--

<p><i>La M.R.A.E. 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.</i></p>	<p>Le secteur de projet se situe dans un contexte urbain, avec un trafic routier dense induisant donc une pollution atmosphérique. Le choix du secteur de projet a été conditionné par la présence d'une offre en transports collectifs performante qui permettra aux futurs habitants, employés ou chalands de diminuer l'autosolisme. En effet, l'offre de transports actuelle sur l'axe Francis Tonner est de qualité (fréquence), avec un bus toutes les 5 à 6 minutes en période de pointe par sens de circulation (lignes A et 1). Il est rappelé que le projet d'aménagement répond aux besoins de desserte et de livraisons des entreprises accueillies sur le secteur ou qui le seront à termes ainsi qu'aux enjeux de mixité fonctionnelle, en limitant les nuisances pour les riverains. Il vise le rééquilibrage des flux sur le périmètre de projet, ceci pour une amélioration des conditions générales de circulation. Ce nouveau réseau viaire décline une ambition forte de réduction des temps de parcours, notamment pour les modes doux en s'appuyant sur le projet de passerelle porté par la S.N.C.F. pour le franchissement des voies ferrées.</p> <p>L'étude de circulation et stationnement réalisée dans le cadre de cette modification a été complétée. Les nouveaux éléments seront intégrés dans l'évaluation environnementale de la modification n°3 du P.L.U. Cette dernière doit notamment intégrer les éléments suivants :</p> <p>Le passage de la ligne C sur l'avenue Pierre de Coubertin peut être envisagé en mode banalisé, sans site propre (priorité suivant la fréquence projetée) ou en mode dédié sur le futur axe à aménager (couloir bus intégral). L'étude propose de renforcer la fréquence des lignes 11 et 14 circulant sur l'avenue de la Roubine et desservant l'actuelle gare de Cannes La Bocca afin de favoriser l'usage des transports en communs en attendant l'aménagement du pôle d'échanges multimodal. L'accès au réseau ferroviaire régional s'en trouverait amélioré. Un accès piéton sécurisé aux arrêts des transports en commun est à anticiper dans le cadre des programmes d'aménagement sur le secteur.</p> <p>Ces aménagements piétons et cyclables prévus par le projet et traduits dans l'O.A.P. permettent de limiter l'utilisation de la voiture et de garantir un meilleur accès aux commerces de proximité. <b>L'ensemble de ces éléments limite ainsi les incidences sur les nuisances sonores et les pollutions atmosphériques.</b> Des mesures complémentaires pourront être définies lors de la phase pré-opérationnelle du projet, lorsque l'ensemble des secteurs de projet de l'O.A.P. présenteront des plans masses plus précis.</p>
---	---

*La M.R.A.E. 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 P.L.U. 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 D.T.A. et le SCOT'Ouest.*

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

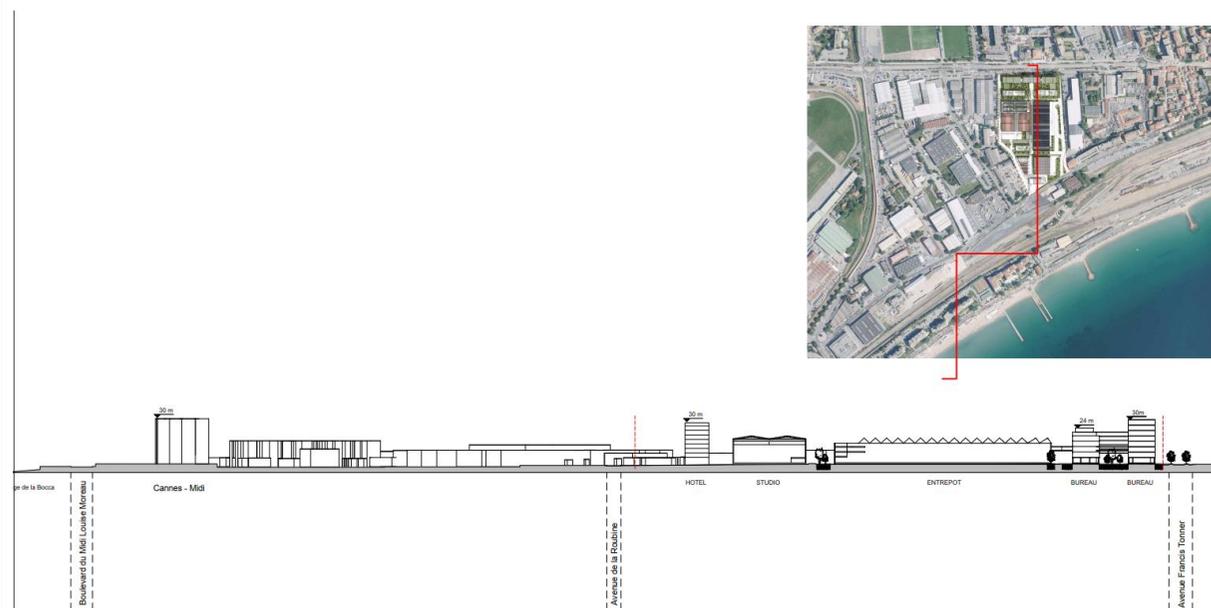
Au droit de cet espace-enjeu, le principe de l'urbanisation limitée dans les espaces proches du rivage est apprécié à la faveur des projets d'ensemble optimisant l'altimétrie du bâti tout en limitant les emprises au sol en zone inondable, et de fait l'artificialisation.

Le cadre donné par la D.T.A. pour cet espace-enjeu apparaît alors respecté au regard de l'évolution récente et engagée de C.B.G.O. C'est dans ce cadre que l'ambition édictée dans la D.T.A. de restructurer ce secteur est poursuivi par la Ville de Cannes et ses partenaires. Il est indiqué à la D.T.A. que « l'extension de l'urbanisation visera à requalifier le paysage urbain ». Il est à noter ici que le projet engage un processus de renouvellement urbain de grande ampleur sans extension urbaine et que le paysage urbain doit être requalifié en s'insérant dans l'environnement bâti existant tout en prenant en compte les défis du renouvellement urbain.

En effet, le projet de C.B.G.O. s'inscrit dans le dispositif de l'E.S.R. qui est intégré dans cet espace-enjeu de la D.T.A. Ces outils de planification et règlementaire ont été pensés pour optimiser les possibilités d'aménagement et favoriser le renouvellement urbain. Ils rendent alors possible un aménagement d'ensemble basé sur un principe d'opérations alliant démolitions et reconstructions, sous la réserve d'une réduction globale de la vulnérabilité. Ce grand projet d'aménagement d'ensemble est défini dans le respect des contraintes et objectifs de réduction de la vulnérabilité, c'est l'essence même du schéma directeur de l'E.S.R. placé en annexe du projet de la modification n°3 et qui a valeur de conformité.

Au sein du schéma directeur, le détail des emprises au sol existantes et des emprises projetés est donné afin que le respect des prescriptions du P.P.R.I. soit prouvé. Ce projet prévoit alors une réduction de 10% de l'emprise au sol ce qui est en faveur de la désimperméabilisation et du chemin de l'eau. Le renouvellement urbain n'est alors rendu possible que par une verticalité garantissant strictement une réalité opérationnelle tout en respectant le velum actuel. A ce titre, seules deux émergences à 33 mètres sont rendues possibles et ce, à proximité de la future gare SNCF et de l'entrée sud du projet Novelty. L'objectif est de créer une intensité urbaine au niveau de ce futur hub

multimodal. Les autres hauteurs sont travaillées en épannelage de 22 à 30 mètres. Le profil ci-après présente l'intégration du projet projeté sur le site AnsaldoBreda dans son environnement :



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

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

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

*La M.R.A.E. recommande de quantifier la réduction des émissions de gaz à effet de serre induite par la modification du P.L.U. et de comparer ce résultat aux objectifs de réduction du S.R.A.D.D.E.T. et de la S.N.B.C.*

A ce stade du projet, il est difficile de définir de manière précise les émissions de gaz à effet de serre du projet de modification n°3 du P.L.U. en ce sens qu'une partie de l'O.A.P. constitue un schéma d'aménagement. Dans la partie règlementaire, les plans masses déjà inscrits ont été définis dans le cadre de la modélisation hydraulique et ne peuvent être modulés autrement. Concernant les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (S.R.A.D.D.E.T.) et de la stratégie nationale bas-carbone (S.N.B.C.), ces derniers sont définis à l'échelle de territoire et non pas de projet. Le plan climat air-énergie territorial (P.C.A.E.T.) de la C.A.C.P.L. est en cours d'élaboration et définira des mesures devant être compatibles avec les objectifs du S.R.A.D.D.E.T. et de la S.N.B.C. Le P.L.U. de Cannes intégrera ces mesures dans le cadre de sa compatibilité avec le P.C.A.E.T.

L'analyse du trafic induit par le projet a permis de définir des mesures permettant de limiter l'impact du projet sur les émissions de gaz à effet de serre, notamment en renforçant la fréquence de certaines lignes qui desservent l'actuelle gare de Cannes La Bocca en attendant l'aménagement du pôle d'échanges multimodal.

En réponse aux recommandations de la M.R.A.E. sur la prise en compte des enjeux de qualité de l'air et du bruit, en page 10 du présent document, l'offre de transports actuelle ainsi que ces mesures complémentaires en vue de ce projet d'aménagement sont présentées.

**L'ensemble de ces mesures permet de minimiser les émissions de gaz à effet que pourrait engendrer le projet de renouvellement urbain.**

<p><i>La M.R.A.E. recommande de compléter le dossier par des mesures d'adaptation au changement climatique (renforcement des risques naturels, îlots de chaleur).</i></p>	<p>A l'échelle du projet, une analyse de l'adaptation du territoire au changement climatique sera ajoutée à l'évaluation environnementale lors de la phase d'approbation de la modification n°3 du PLU en développant les éléments suivants :</p> <p>Le projet de modification permet, au travers de l'O.A.P. créée et du règlement, de favoriser une désimperméabilisation du sol avec une réduction de 10% de l'emprise au sol par rapport aux constructions actuelles et la création de nature sur ce nouveau quartier (noues et franges paysagères). Ces nouveaux aménagements s'appuient sur le développement d'un réseau viaire pensé pour créer une plus grande urbanité, par la réduction des îlots urbains en créant ainsi des zones de respiration et dégageant des perspectives sur le paysage. Cette stratégie d'aménagement permet également de développer les mobilités douces et de limiter l'autosolisme tel que le futur P.C.A.E.T. l'objectivera.</p> <p>Au sein même des secteurs de plans de masses, les espaces non bâtis sont couverts par des noues accueillant l'eau et majoritairement végétalisées (sauf contrainte technique) ou par des espaces paysagers. Ces prescriptions règlementaires favorisent la gestion des eaux pluviales, la préservation des continuités écologiques et la création de nature en ville.</p> <p>De plus, l'O.A.P. prescrit l'emploi de matériaux de qualité et pérennes pour les futurs bâtiments qui répondront aux exigences de performances énergétiques actuelles.</p> <p><b>L'ensemble de ces mesures permet une adaptation au changement climatique via la valorisation des espaces de nature et la gestion des risques d'inondation par ruissellement.</b></p>
<p><i>La M.R.A.E. recommande de présenter un bilan besoins-ressources exhaustif, précis et chiffré, et d'évaluer l'impact de la modification du P.L.U. sur les capacités de production et de distribution d'eau potable.</i></p>	<p>Les éléments suivants viendront compléter l'évaluation environnementale lors de la phase d'approbation de la modification n°3 du P.L.U. :</p> <p>Selon le rapport annuel du S.I.C.A.S.I.L. (rapport sur le prix et la qualité du service, R.P.Q.S.), en 2022, la consommation moyenne journalière s'élève à 76 986 m<sup>3</sup>/j sur le périmètre des neuf communes composant le syndicat pour une capacité réelle de production du milieu naturel de 190 000 m<sup>3</sup>/j en période de sécheresse (juillet 2022).</p> <p>La consommation du jour de pointe de 2022 s'élevait à 146 777 m<sup>3</sup>/j.</p>

Par ailleurs, en prenant le scénario le plus défavorable (jour de pointe de la consommation avec réserves naturelles en période de sécheresse), la réserve de production disponible serait de 43 228 m<sup>3</sup>/j.

L'estimation de la consommation journalière d'un logement s'élève à 250 L sur la commune de Cannes. Cette valeur est complexe à déterminer de manière précise mais se base sur la logique suivante :

- La consommation moyenne par abonné s'élève à 262 m<sup>3</sup>/an soit 717 L/j (R.P.Q.S. de 2022) ;
- Cette moyenne n'est pas représentative de la consommation d'un logement en immeuble. En effet, ce chiffre tient également compte des nombreuses copropriétés avec des espaces verts arrosés, ainsi que des maisons individuelles avec jardins beaucoup plus consommatrices d'eau que des logements en centre urbain ;
- La moyenne nationale estime la consommation moyenne annuelle d'une personne en immeuble à 50 m<sup>3</sup> soit 137 L/j ;
- La moyenne nationale estime la consommation moyenne annuelle d'un foyer à 130 m<sup>3</sup> en immeuble et 160 m<sup>3</sup> en maison individuelle soit respectivement 356 et 438 L/j ;
- Ainsi, au regard de la destination des logements, il est pertinent d'estimer la future consommation moyenne journalière à 250 L par logement.

La constructibilité définie par le projet de modification n°3 du P.L.U. permet d'estimer la programmation suivante selon une ventilation par destination issue de l'étude programmatique confiée au bureau d'études ARTELIA :

- 2 000 logements dont la consommation moyenne journalière est estimée à 250 L par logement (voir ci-dessus) soit 500 m<sup>3</sup>/j.
- 100 000 m<sup>2</sup> de bureaux / commerces / services / activités dont la consommation moyenne journalière est très variable selon les destinations. La moyenne nationale indique que la consommation moyenne journalière pour les bureaux est de l'ordre de 4 L/m<sup>2</sup>/j environ soit 400 m<sup>3</sup>/j.

Ainsi le projet de modification n°3 du P.L.U. impliquerait une consommation de 900 m<sup>3</sup>/j sans prendre en compte la consommation actuelle sur le secteur. **Le réseau d'eau potable du territoire présente donc des capacités suffisantes pour accueillir ce nouveau projet.**

<p><i>La M.R.A.E. 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 C.B.G.O.</i></p>	<p>Les éléments suivants seront intégrés au document de modification lors de la phase d'approbation :</p> <p>La station d'épuration d'AQUAVIVA permet de traiter les volumes et charges de pollution de 250 000 équivalent-habitants. Elle a par ailleurs été conçue pour traiter à l'horizon 2040, les volumes et charges de pollution de 350 000 équivalent-habitants (arrêté préfectoral d'autorisation n°2016-04).</p> <p>Dans le bilan de la station de l'année 2022, la charge entrante a été estimée à 132 515 équivalent-habitants. Ainsi, les caractéristiques principales du système d'assainissement permettent amplement d'accueillir les effluents de ce nouveau projet.</p>
<p><i>La M.R.A.E. 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 C.B.G.O.</i></p>	<p>En réponse, il est proposé de compléter l'évaluation environnementale au niveau de l'analyse et l'identification des corridors écologiques au travers d'une cartographie. Les continuités pressenties sont présentées sur la carte suivante :</p>



	<p>Le site recense essentiellement des continuités arborées au niveau de l'avenue Francis Tonner et de la zone industrielle de la Robine dont l'enjeu est de les renforcer et les maintenir. Au niveau du cours d'eau de la Grande Frayère, une continuité écologique aquatique et terrestre a été identifiée. Cette dernière longe le secteur de projet à l'ouest et est en partie dégradée à partir de l'avenue Francis Tonner.</p> <p>L'O.A.P. prévoit déjà de mettre en place des franges paysagères qui dans la partie réglementaire sont prescrites en réponse au risque d'inondation sous la forme d'espaces surcreusés (noues paysagères) qui seront, autant que possible, réalisés à ciel ouvert et végétalisés. Ces franges participeront ainsi à un maillage cohérent profitant à la biodiversité et renforceront les continuités arborées existantes. De même, les espaces paysagers en cœur d'îlot participeront à ce maillage.</p> <p>Le règlement du P.L.U. déjà en vigueur permet la préservation des arbres au travers des règles suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Recul de constructions par rapport aux arbres de hautes tiges afin de protéger les systèmes racinaires et la frondaison des arbres et d'assurer leur pérennisation ;</li> <li>- Tout projet doit comprendre la plantation d'un arbre de haute tige pour 200 m<sup>2</sup> d'espaces verts à aménager avec une distance minimale entre le bâti et le pied des arbres.</li> </ul> <p>Concernant l'instauration de la trame noire, il ne semble pas pertinent de définir une trame noire à l'échelle du projet mais plutôt à plus large échelle. La constitution d'un nouveau schéma viaire et la reprise de certains axes existants sera l'occasion de rénover l'éclairage public. Ce dernier devra alors respecter les nouvelles normes de l'arrêté du 24 décembre 2019 à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Une réglementation sur le matériel ayant un pourcentage très faible d'émission vers le ciel</li> <li>- Une limitation de température de couleur des luminaires &lt; à 3000k</li> <li>- Un respect de flux lumineux émis selon des zones</li> <li>- Une limitation d'éclairage notamment pour le décoratif et les squares fermés</li> </ul> <p>Les indications du futur P.C.A.E.T. seront par ailleurs respectées.</p>
--	--

<p><i>La M.R.A.E. 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 C.B.G.O. sur la continuité écologique locale.</i></p>	<p>L'analyse des incidences au sein de l'évaluation environnementale sera complétée, en phase d'approbation de la modification n°3 du P.L.U., en développant les éléments suivants :</p> <p>Les continuités écologiques ne constituent pas des corridors structurants ayant une incidence significative sur la fonctionnalité du réseau des sites Natura 2000. En effet, ces continuités restent fragmentées et nécessitent un renforcement ou un maintien.</p> <p>Le projet d'O.A.P. et le règlement permettent, au travers des différentes mesures développées ci-dessus, de renforcer la composante naturelle du secteur et de créer des continuités écologiques au sein du tissu urbain.</p>
---	--