



05 - Suivi projet modification PLU n°3

Pilote	Copies pour information
PRIBOLLET	EVERAN
Copies Services associés	TMIGOULE
<input type="checkbox"/>	KTOPIN
<input type="checkbox"/>	VLECUYER
<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	

**Monsieur David LISNARD**  
**Hôtel de Ville**  
**1 Place Bernard Cornut Gentile**  
**06400 CANNES**



**Chambre d'agriculture  
des Alpes-Maritimes**  
M.I.N. Fleurs 17 - Box 85  
06296 Nice Cedex 3  
Tél. : 04 93 18 45 00  
Fax : 04 93 17 64 04  
Email : accueil@alpes-maritimes.chambagri.fr

Nice, le 31 mai 2023

Monsieur le Maire,

Nos réf. : MD/LR/AG

2023 04696

Vous nous avez adressé pour avis, par courrier en date du 24 mai 2023, <sup>23003852 DS / DURB</sup> reçu le 26 mai 2023, le projet de modification de droit commun n°3 du plan local d'urbanisme de la commune de Cannes.

Objet : Avis modification n°3 du  
PLU de Cannes

Dossier suivi par : Aileen GABERT  
06.22.50.91.50

Ce projet de modification vise à développer et renouveler le secteur Frayère/Roubine par la reconversion de friches et de valorisation de fonciers déjà bâtis et notamment la phase 1 du projet Cannes Bocca Grand Ouest.

Les évolutions présentées visent à :

- Lever une partie de la servitude d'attente de projet ;
- Créer une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) sectorielle ;
- Créer des secteurs de plans de masses ;
- Modifier le zonage et le règlement ;
- Supprimer et créer des emplacements réservés ;
- Supprimer des marges de recul et des perspectives sensibles ;
- Transformer un arbre remarquable en espace vert à protéger ;
- Intégrer le schéma directeur hydraulique en annexe du PLU.

Ces évolutions n'ayant pas d'impact sur les espaces et les activités agricoles, la Chambre d'Agriculture n'a pas d'observation à émettre sur ce dossier.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de nos sentiments distingués.

Le Président,

  
**Michel DESSUS**



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
Établissement public  
loi n° 83-633 du 26 juillet 1983  
Siret 1806002500035

APE9411 Z

N° Déclaration d'activité: 93.06.P0003.06

Agrément pour conseil à l'utilisation des produits  
phytopharmaceutiques : PA 01584

www.chambre-agriculture06.fr



OS - Avis Scot'Ouest Modification n°3 PLU

Pilote	Copies pour information
▶ PRIBOUCT	▶ EVERAN
Copies Services associés	▶ IMISGAULE
▶ <input type="checkbox"/>	▶ KTOAN
▶ <input type="checkbox"/>	▶ YULECOUJER
▶ <input type="checkbox"/>	
▶ <input type="checkbox"/>	
▶ <input type="checkbox"/>	

PLU

MAIRIE de CANNES - 06  
Reçu le.  
28 JUN 2023  
URBANISME  
Monsieur David LISNARD

Maire de CANNES  
CS 30140  
06414 CANNES Cedex

Grasse, le 8 Juin 2023  
Réf : JV/NC/MT/Ci - 019 /2023  
Aff suivie par : Mme Marion THOMAS

**OBJET :** Avis sur Modification n°3 du PLU de CANNES

MAIRIE DE CANNES (06)  
ADMINISTRATION GÉNÉRALE  
27 JUN 2023  
N° 22006803 AS/DUBB

Monsieur le Maire,

Par courrier en date du 24 mai 2023, reçu par mes services le 01 juin 2023, vous me notifiez le dossier de la Modification n°3 du PLU de Cannes engagée afin d'intégrer les différentes études conduites sur le secteur de Cannes Bocca Grand Ouest (CBGO) et plus particulièrement pour permettre la mise en œuvre, dans un premier temps, du projet d'aménagement d'ensemble retenu sur le secteur Roubine/Frayère.

Conformément aux dispositions législatives en vigueur, les documents d'urbanisme communaux et leurs procédures d'évolution doivent s'inscrire dans un rapport de compatibilité avec les orientations du Schéma de Cohérence Territorial en vigueur.

Approuvé depuis le 20 mai 2021, puis modifié les 27 janvier et 27 octobre 2022, le SCoT'Ouest des Alpes-Maritimes définit, pour les 28 communes de son périmètre de compétence dans lequel s'inscrit la Commune de Cannes, les grandes orientations en matière d'aménagement et de développement du territoire, et plus particulièrement en matière de consommation d'espace et de préservation du grand cadre paysager et environnemental de son territoire.

Une analyse précise du dossier de Modification n°3 a ainsi été conduite afin de vérifier la compatibilité des évolutions portées dans le cadre de cette procédure avec les orientations du SCoT'Ouest actuellement opposable. Il ressort de cette étude que les évolutions réglementaires portées (suppression, pour partie, du périmètre de la SAP, création d'une OAP et adaptation des règles écrites et graphiques traduisant le projet) apparaissent cohérentes avec les dispositions du Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO).

Les modifications portées s'inscrivent pleinement dans les orientations du document intercommunal, identifiant le projet Cannes Bocca Grand Ouest comme une opération de renouvellement urbain majeure dans la Basse Vallée de la Siagne et plus largement à l'échelle du territoire du SCoT'Ouest.

../..

Vu le 30/06/23  
A

AL  
en attente retour  
MTC/YRL  
meil.



Le programme retenu, traduit au sein de la nouvelle OAP et des secteurs à plan de masse notamment, répond aux principes de renouvellement urbain à vocation mixte et de développement économique inscrits au SCoT (orientations 3A3 et 4D2). Espace Stratégique de Requalification (ESR), il permet également une évolution de cet espace urbain en tenant en compte les problématiques d'écoulement des eaux pluviales et d'inondation (orientations 9A1 et 9A2).

Enfin, les aménagements envisagés ont été réfléchis en lien avec le niveau de desserte du secteur, et notamment le déploiement du BHNS Cannes/La Bocca/Les Tourrades/Mandelieu et les futurs aménagements de la gare TER en lien avec l'arrivée de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA). L'intensification urbaine en lien avec l'offre de mobilité, telle que préconisée au SCoT, ressort clairement dans ce projet (orientation 4D3).

Plus spécifiquement, quelques observations pourraient être formulées sur le contenu du rapport de présentation :

- En page 52, il est indiqué que le SCoT est en vigueur depuis le 21 mai 2021. Cette information est erronée. Le SCoT a été approuvé le 20 mai 2021 et est opposable depuis le 4 août 2021. Il conviendrait de rectifier cette erreur.
- Le chapitre D.5 justifie de la compatibilité du projet et des évolutions portées par la procédure de Modification n°3 du PLU avec les orientations du SCoT. Dans cette partie, il est uniquement fait référence au PADD du document intercommunal. Or le DOO apparaît comme le document directement opposable aux documents d'urbanisme communaux. Aussi, il apparaît opportun qu'il y soit fait référence dans le rapport de présentation en y développant les arguments démontrant la compatibilité du projet CBGO et des évolutions projetées dans la M3 avec les orientations du SCoT'Ouest en vigueur (renouvellement urbain mixité/habitat, développement économique, centralité commerciale, mobilités, préservation de l'environnement, etc.).

Aussi, au regard des éléments déclinés ci-avant et sous couvert des compléments apportés au rapport de présentation quant à la justification du projet par rapport aux orientations du DOO, le Syndicat Mixte du SCoT'Ouest émet un **avis favorable** sur le dossier de la Modification n°3 du PLU de Cannes.

L'équipe du SCoT reste à votre entière disposition pour tout complément d'information.

Je vous prie de croire, Monsieur Le Maire, à l'assurance de mes meilleures salutations.



Le Président,  
Jérôme VIAUD

Maire de Grasse -

Vice-Président du Conseil Départemental des Alpes-Maritimes  
Président de la C.A du Pays de Grasse





DÉPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES

AL  
Courrier qui n'a efflué pas de réponse -

Direction Générale  
des Services Départementaux

DGA Développement

Direction de l'attractivité territoriale

Service du développement de l'attractivité territoriale  
Section aménagement et développement

Monsieur le Maire  
Mairie de Cannes  
CS 30140  
06414 CANNES CEDEX

Mairie de Cannes - 06  
Reçu le,  
16 JUIN 2023  
URBANISME

Nice, le 13 JUIN 2023

Monsieur le Maire,

& non trouvé dans Poséidon

Par courrier reçu le 26 mai 2023, vous avez adressé, pour avis, au Département des Alpes-Maritimes, la modification n°3 du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Cannes approuvé le 18 novembre 2019.

Dans le cadre de l'association des personnes publiques à l'élaboration du PLU (article L.153-40 du code de l'urbanisme), le Conseil départemental émet un avis favorable sur ce dossier.

Je vous invite, cependant, à vous rapprocher de la Direction des Routes et des Infrastructures du Conseil départemental afin d'intégrer les éléments suivants à votre projet :

- Le projet de bretelle d'entrée sur l'A8 au niveau des Tourrades depuis la RD 6007 qui sera à considérer dans le cadre du transfert et du développement de la déchetterie. Pour rappel, l'étude de circulation ne prend pas en compte l'évolution de la Bocca ;
- Le passage par la RD 6007 et les voies communales cannoises de transports exceptionnels pour la desserte de l'entreprise Thalès Alenia Space depuis le bord de mer ;
- L'ajout dans le règlement de règles de stationnement différentes entre deux roues motorisés et vélos (les besoins en stationnement sécurisé des vélos sont plus spécifiques).

Les demandes relatives au collège Gérard Philippe (modification des ER) émises dans le cadre de la procédure de modification n°2 pourraient être intégrées dans le cadre d'une nouvelle procédure d'évolution du document d'urbanisme.

Les services départementaux se tiennent à votre disposition pour tout complément d'information.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de ma parfaite considération.

05 - Suivi projet modification PU  
PLU n°3

Christelle BIZET

Directrice de l'attractivité territoriale

Pilote	Copies pour information
PRIBOLLET	EVERAN
Copies Services associés	TMIGOULE
<input type="checkbox"/>	KTOPIN
<input type="checkbox"/>	YVLECUYER
<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	

MAIRIE DE CANNES (06)  
ADMINISTRATION GÉNÉRALE  
15 JUIN 2023  
N° 23005355A5/2023





**PRÉFET  
DES ALPES-  
MARITIMES**

Liberté  
Égalité  
Fraternité

**Direction départementale  
des territoires et de la mer**

05- Avis modification 3 PLU

transféré

Pilote	Copies pour information
PRIBOLLET	EVERAN
	TMIGOULE
Copies Services associés	
<input type="checkbox"/>	KTOPIN
<input type="checkbox"/>	YVLECYER
<input type="checkbox"/>	ASUNERO
<input type="checkbox"/>	B. MALEUVRE (copie)
<input type="checkbox"/>	

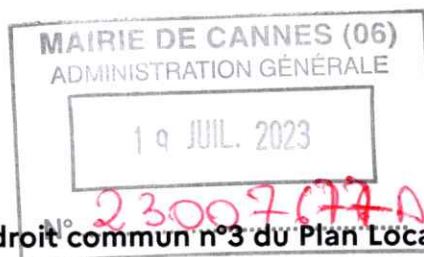
Nice, le 12 JUL. 2023

Le Préfet

à

Monsieur David LISNARD  
Maire de Cannes  
Hôtel de Ville  
Place Bernard Cornut-Gentille BP 140  
06 406 Cannes Principal CEDEX

100



LRAR n° 2C17701307369

**Objet :** modification de droit commun n°3 du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Cannes – avis des personnes publiques associées : avis des services de l'État.

**PL :** avis détaillé

23003915DS/DURB

Par courrier en date du 24 mai 2023, reçu le 28 mai 2023, vous m'avez transmis pour avis, le projet de modification de droit commun (MDC) n°3 du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Cannes, en application des dispositions de l'article L.153-40 du code de l'urbanisme.

Ce projet de modification, qui n'a fait l'objet d'aucun échange récent avec mes services avant sa notification, a été prescrit par le conseil municipal en date du 28 novembre 2022 et a pour objet :

- l'intégration des études hydrauliques menées sur le secteur de projet Cannes Bocca Grand Ouest dans le cadre de l'espace stratégique de requalification (ESR) prévu par le plan de prévention des risques inondations (PPRI) en vigueur,
- la mise en cohérence des dispositions du PLU en vue de la concrétisation opérationnelle de ce projet : intégration du schéma directeur ESR au PLU, réduction du périmètre de la servitude d'attente de projet (SAP) et création en lieu et place d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) dénommée « OAP Cannes Bocca Grand Ouest », ainsi que diverses évolutions du règlement écrit et graphique.

Après analyse du dossier notifié, j'émet un **avis favorable avec réserves** sur le projet de modification de droit commun n°3 du PLU de Cannes, détaillé dans l'annexe technique jointe au présent courrier et dont les principaux motifs sont repris ci-après en synthèse.



Réserve n°1: Le schéma directeur (page 30) présente un tableau récapitulatif des emprises des bâtiments en zone rouge (état actuel et projeté). Ces informations sont essentielles dans la mesure où elles conditionnent les surfaces potentiellement constructibles.

Dans le cadre des échanges techniques sur les études hydrauliques et leurs résultats, la DDTM avait relevé une évolution de ces surfaces entre la version du schéma directeur de novembre 2022 et celle d'avril 2023. Cette évolution est maintenue dans le schéma directeur dans sa version de mai 2023 jointe au dossier de MDC n°3, sans qu'aucune explication n'ait été partagée avec les services de l'Etat.

Compte tenu de l'importance de ces éléments du dossier et de la nécessité de garantir la non augmentation des surfaces constructibles en zone rouge, il est indispensable que les services de l'Etat disposent de justifications précises et claires sur les surfaces retenues.

Réserve n°2: L'ESR induit la nécessaire démolition d'un bâti en zone rouge, avant de prévoir la reconstruction d'un nouveau bâtiment en zone rouge.

Concernant le projet Novelty qui prévoit des constructions en zone rouge du PPRi, aucun élément du dossier n'identifie les surfaces qui doivent être démolies au sein de l'ESR en zone rouge pour permettre ce projet. Or, Le dossier doit être impérativement complété afin notamment de préciser le site de compensation à ce jour étudié par la CACPL, ainsi que le planning prévisionnel des opérations de démolition/construction sur les deux fonciers concernés, afin de garantir leur cohérence avec les dispositions de l'ESR et du PPRi.

En outre, le projet Novelty, tel que présenté sur le schéma en page 34 du schéma directeur ESR, inclut un bâtiment à droite du porte-signal, qui se situe en zone rouge du PPRi. La construction de logements en zone rouge est interdite. Il est donc impératif que le dossier présente de façon claire, l'absence de logements en zone rouge sur ce site de projet.

Réserve n°3: Le périmètre de l'OAP intègre notamment un foncier en zone rouge du PPRi (zone 1F de l'ESR), sans que le schéma directeur découlant des études hydrauliques tel qu'il est présenté dans le dossier de MDC3 ne l'ait intégré, ce qui ne respecte pas l'ESR.

Il convient donc de revoir le périmètre de l'OAP conformément à la phase 1 de l'ESR traité actuellement par le schéma directeur afin d'inclure cette zone.

Réserve n°4: Les articles D.1 et D.5 du rapport de présentation visent à justifier de la compatibilité de la modification avec la directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes et la loi littoral. Les justifications apportées ne permettent pas, en l'état, d'apprécier la cohérence des projets et notamment les hauteurs retenues au document graphique avec la loi littoral.

En effet, le dossier de MDC n°3 présentent des hauteurs des polygones d'implantation allant jusqu'à 33 mètres, ce qui à notre sens, nécessitent des justifications complémentaires au regard de la notion d'extension limitée de l'urbanisation existante dans ces espaces proches du rivage, identifié en tant qu'espaces à enjeux par la DTA. Notamment, il sera attendu des vues de la mer permettant de comparer l'urbanisation existante d'une part, et l'urbanisation projetée d'autre part. L'assemblage des illustrations schématiques en 3 D présentées dans le livret à plan masse sur un plan d'ensemble pourra participer à cette démonstration.



Réserve n°5 : Le projet de modification prévoit de créer des polygones d'implantation en zone UKb pour permettre le développement du camping Bellevue comme indiqué en page 28 du rapport de présentation.

La délibération du conseil municipal n°34 du 28 novembre 2022 portant sur la prescription de la MDC n°3 renvoie à un plan afin de définir le périmètre concerné par la procédure. Il s'avère que certains des polygones d'implantation sont situés hors de ce périmètre ce qui contrevient au contenu de cette délibération. Ces polygones devront donc être supprimés du dossier de MDC n°3.

\*\*\*\*

Au regard de ce qui précède, je vous invite à modifier et compléter votre dossier de modification de droit commun n°3, en apportant les justifications et pièces nécessaires à une meilleure compréhension des évolutions envisagées dans le dossier, afin de garantir leur cohérence avec les règles du PPRi et de l'ESR, le schéma directeur découlant des études hydrauliques menées, ainsi que leur compatibilité avec la loi littoral. Ces compléments permettront ensuite d'envisager la modification du PPRi une fois la procédure de MDC n°3 approuvée et exécutoire.

Enfin, au regard des observations formulées sur la présente procédure, j'attire votre attention sur l'intérêt de mieux associer mes services en amont du lancement des procédures d'évolutions de votre document d'urbanisme dans une phase moins formelle et vous encourage fortement à le faire pour l'ensemble de vos procédures à venir.

Mes services, et en particulier le service aménagement urbanisme et paysage de la DDTM, se tiennent à votre disposition pour échanger sur les compléments à apporter à votre dossier, afin de répondre au mieux aux observations formulées.

A ce titre, compte tenu de l'importance de cette procédure et de son lien intrinsèque avec la modification à venir du PPRi, il me semble utile de solliciter de votre part la transmission du dossier de MDC n°3 modifié, avant l'approbation de la procédure par votre conseil municipal, suffisamment en amont afin permettre à la DDTM de l'analyser. Cette phase permettra de consolider ensemble ce dossier qui conditionne l'engagement de la modification du PPRi.

Je vous rappelle que le présent avis, accompagné de son annexe, devra être intégré au dossier d'enquête publique, au titre de l'article R.153-8 du code de l'urbanisme.

Mes services se tiennent à votre disposition pour toute information que vous jugeriez nécessaire.

Le Préfet des Alpes-Maritimes  
CAB 4352

Bernard GONZALEZ

Copie : M le Sous-Préfet de Grasse  
M. le Secrétaire général de la Préfecture



**Annexe**

**Avis détaillé des services de l'État  
sur le projet de modification de droit commun (MDC) n°3  
du PLU de Cannes**

Le présent avis technique est émis dans le cadre de la notification du dossier de MDC n°3 du PLU de Cannes, en application des dispositions de l'article L.153-40 du code de l'Urbanisme.

**I- Concernant le schéma directeur ESR présenté dans le dossier de MDC3 (Pièce 6a)**

Le projet de modification de droit commun n°3 du PLU de Cannes est impulsé par le souhait de la commune de procéder à l'activation de l'espace stratégique de reconversion (ESR) inscrit dans le plan de prévention des risques inondation (PPRI) révisé, approuvé le 15 octobre 2021, lequel permet à terme la requalification et le renouvellement de l'espace urbain existant « Cannes Grand Ouest ».

Conformément au titre 7 du PPRI en vigueur, des études hydrauliques ont été préalablement menées par la commune, afin d'établir un schéma directeur ESR.

**Ces études hydrauliques font actuellement encore l'objet d'échanges et de validation entre les services de la commune, de la communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins et le service risques de la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM).**

Les résultats de ce schéma directeur ESR ont vocation à être traduits dans le PLU de la commune à travers une orientation d'aménagement et de programmation (OAP), objet du présent avis.

Le dossier de MDC n°3 appelle les observations suivantes sur le schéma directeur ESR :

- D'une part, le PPRI fixe des exigences en matière d'emprise au sol.
  - En page 30, le schéma directeur, tel qu'il est joint au dossier de MDC n°3, présente dans un tableau les emprises des bâtiments en zone rouge (état actuel et projeté). Ces informations sont essentielles dans la mesure où elles conditionnent les surfaces potentiellement constructibles. Dans le cadre des échanges techniques sur les études hydrauliques et leurs résultats, la DDTM avait relevé une évolution de ces surfaces entre la version du schéma directeur de novembre 2022 et celle d'avril 2023. Cette évolution est maintenue dans le schéma directeur dans sa version de mai 2023 jointe au dossier de MDC n°3, sans qu'aucune explication n'ait été partagée depuis avec les services de l'État.



- En pages 25 à 28, le schéma directeur présente des éléments concernant les surfaces en zone bleue. Il évoque notamment le projet de centrale H2 de Palm Bus dans la liste des trois projets connus dans l'ESR.

Pour autant, ce projet de centrale H2 de Palm Bus n'est pas précisé dans le tableau en page 28. Il convient donc de le compléter afin de disposer d'un bilan des emprises au sol complet, connues à ce stade.

- D'autre part, l'activation in fine du dispositif de l'ESR doit permettre une diminution globale de la vulnérabilité et une non augmentation de l'emprise au sol et des logements en zone rouge du PPR. Pour ce faire deux grands principes essentiels sont à respecter :
  - L'ESR impose la démolition d'un bâti en zone rouge préalable à la reconstruction d'un nouveau bâtiment en zone rouge.
  - Le PPRi interdit, par ailleurs, la construction de logements en zone rouge.

Le projet Novelty, présenté dans le dossier, prévoit des constructions en zone rouge du PPRi, ce qui soulève trois problématiques :

- Aucun élément du dossier ne permet d'identifier les surfaces qui doivent être démolies au sein de l'ESR en zone rouge, afin de garantir la faisabilité de ce projet au titre des règles du PPRi.
- De même, aucun élément de planning prévisionnel des opérations de démolition/construction en zone rouge sur les deux fonciers concernés ne figure dans le dossier, afin de garantir leur conformité avec les dispositions de l'ESR et du PPRi.
- A la lecture de la maquette de projet p. 34 du schéma directeur ESR, nous nous interrogeons sur la présence de logements dans le projet Novelty en zone rouge du PPRi. Cette interdiction doit impérativement être respectée, aussi bien par les éléments écrits que graphiques du dossier de MDC n°3. Des éléments permettant de lever toute ambiguïté sont donc indispensables, notamment avec un plan d'implantation des bâtiments avec leur vocation, superposés aux zones du PPRi sur ce secteur de projet.

**La traduction du schéma directeur, tel que projeté actuellement dans le dossier de MDC n°3, ne permet pas en l'état de lever un des critères nécessaires à la mise en œuvre de l'ESR, dans la mesure où il n'est pas possible de garantir la non aggravation du risque en phase 1 du dit schéma. En outre, l'absence de logements en zone rouge n'est pas garantie.**

**Le dossier doit donc être impérativement complété/précisé sur ces points afin de permettre l'engagement ultérieur de la modification du PPRi.**

- Par ailleurs, le schéma directeur ne traite pas de l'intégralité des tenements fonciers situés en zone rouge du PPRi, lesquels sont inclus dans le périmètre de l'OAP.

Cela concerne les secteurs 1D, 1F et 2D (gare). Si la situation des secteurs 1D (en zone blanche du PPRi) et 2D ne soulève pas de difficultés ; cela n'est pas le cas du secteur 1F situé en zone rouge.



En effet, le schéma directeur précise en page 6 que la zone 1F, laquelle est située en zone rouge du PPRI, ne prévoit pas de constructibilité. Le règlement de la zone (UE) y autorise les équipements d'intérêts collectif et services publics.

Le périmètre de l'OAP intègre ce foncier, sans que le schéma directeur, tel qu'il est présenté dans le dossier de MDC3 ne l'ait intégré et qu'il ait été pris en compte la modélisation hydraulique, ce qui ne respecte pas l'ESR.

**Il convient donc de revoir le périmètre de l'OAP conformément à la phase 1 de l'ESR traité actuellement par le schéma directeur (cf point II-a).**

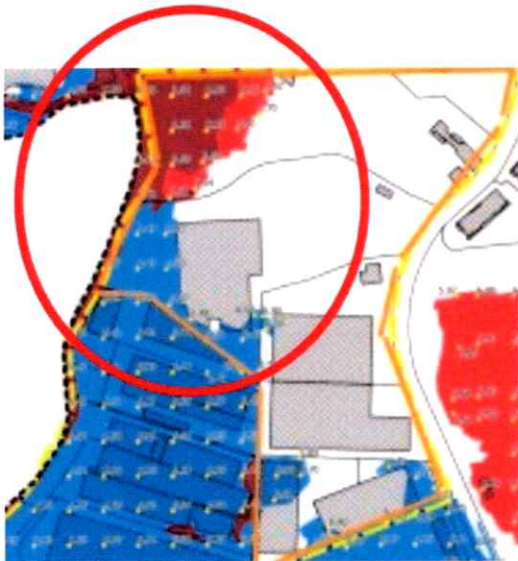
- En outre, comme précisé en page 6 du schéma directeur, le secteur Tourradas Nord, zone 1D, est partiellement exposé au risque inondation au titre du PPRI révisé, approuvé le 15 octobre 2021.

Selon le plan de zonage du PPRI en vigueur l'extrémité Nord-Ouest est soumise à un aléa fort à très fort et à un aléa modéré.

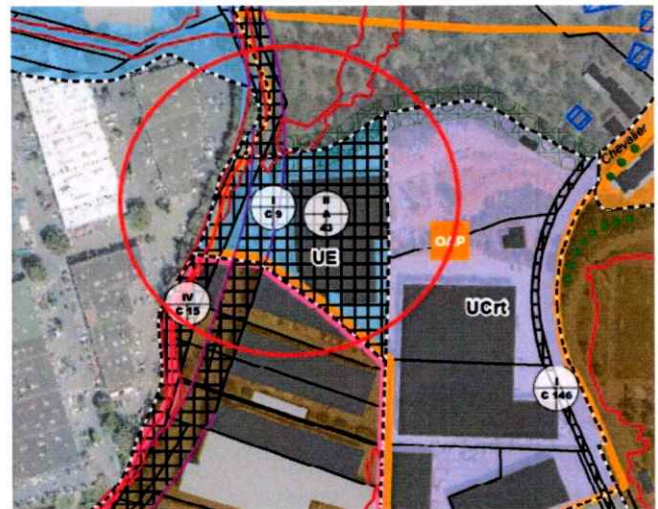
Le dossier de MDC n°3 vise notamment à instaurer un emplacement réservé n°II. A.43 en vue de l'aménagement d'un site à destination principale de collecte des déchets, lequel se situe en zone d'aléa (très) fort.

**Aucun élément n'est fournie dans le dossier de MDC n°3 afin de justifier l'absence de réalisation d'une modélisation hydraulique. Dès lors que ce secteur est inclus dans le périmètre de l'ESR, des justifications sont nécessaires et pourraient notamment viser à expliquer l'absence de construction sur la zone rouge.**

Extrait du plan de zonage du PPRI



Extrait du projet de plan de zonage de la MDC 3



- De plus, si les dispositifs de l'ESR et les règles de droit commun du PPRI ne sont pas opposables en zone blanche hors PPRI, il n'en est rien concernant la partie du secteur situé dans les zones d'aléa modéré à fort. **Il convient d'en faire le rappel.**



- De surcroît, le dossier de MDC n°3 indique que pour répondre aux attentes hydrauliques en vue de la réduction de l'aléa et de la vulnérabilité, il est envisagé l'augmentation des surfaces et de la profondeur des espaces verts surcreusés au sein des îlots.  
Ce type d'aménagement permet, selon les conclusions des résultats hydrauliques, d'atteindre les objectifs précités.  
Néanmoins, à la lecture du dossier, le schéma directeur instaure ce dispositif, sans pour autant en définir les caractéristiques techniques (profondeur selon les résultats hydrauliques, représentation schématique, etc.).

**Ainsi, afin de garantir la mise en œuvre opérationnelle de ce dispositif dans le cadre de l'instruction des permis, en cohérence avec le schéma directeur ESR, il convient d'apporter des compléments techniques. En l'absence de précision, la pertinence de la modélisation et sa traduction dans le PLU peut se poser.**

- Sur le modèle à l'état projeté et les résultats des simulations hydrauliques, la création d'un ouvrage hydraulique en siphon sous la voie ferrée (ouvrage prévu dans le cadre des mesures compensatoires des travaux de la gare) n'est pas pris en compte. En effet seul l'ouvrage du SICASIL est pris en compte. Il convient d'en préciser la raison.
- Enfin, en page 6 du schéma directeur, figure n°3, il est indiqué que la phase 1 de l'ESR porte sur zones 1A, 1B et 1C. Or, selon la délimitation de ce périmètre, d'autres zones seraient concernées. Il convient de revoir cette mention.

## **II- Concernant l'OAP « Cannes Bocca Grand Ouest » présentée dans le dossier de MDC n°3 (Pièce 3)**

### **II-a/ sur le périmètre de l'OAP**

Il convient de préciser que les services de l'État ne se prononcent pas sur le phasage de la levée de la SAP, qui relève de la responsabilité de la commune.

Toutefois, après analyse du dossier, il s'avère qu'un décalage est observé entre le périmètre du schéma directeur découlant des études hydrauliques (phase 1 ESR) et le périmètre de l'OAP.

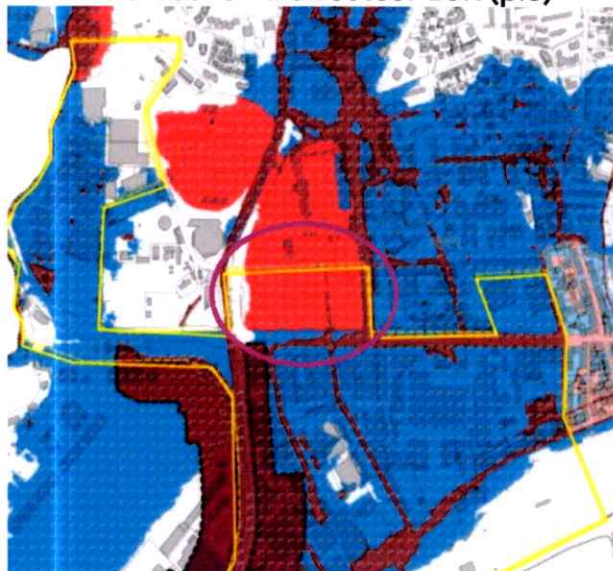
Ce décalage vient inclure une zone rouge du PPRi au sein de l'OAP, sans que le schéma directeur ne l'ait intégré, ce qui ne respecte pas l'ESR. Il s'agit de la zone 1F actuellement occupée par des terrains de sport.

**Il convient donc de revoir le périmètre de l'OAP conformément à la phase 1 de l'ESR traité actuellement par le schéma directeur, afin d'en exclure la zone rouge n'ayant pas fait l'objet des études hydrauliques à ce stade, (si les aménagements prévus dans cette zone impactent le fonctionnement hydraulique du secteur d'une quelconque manière).**

**Il convient donc d'inclure la zone 1F à la phase 1 de l'activation de l'ESR.**



Extrait schéma directeur ESR (p.6)



Extrait OAP (p.24)

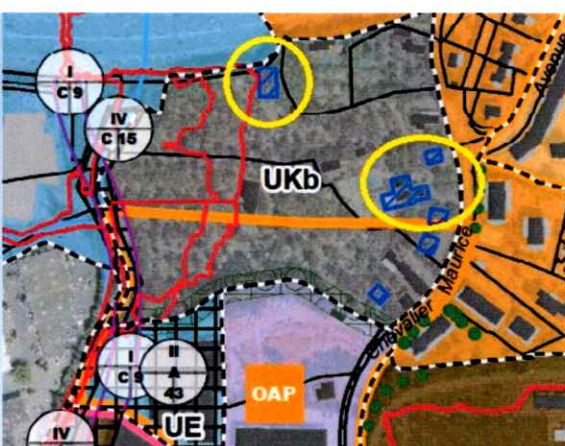
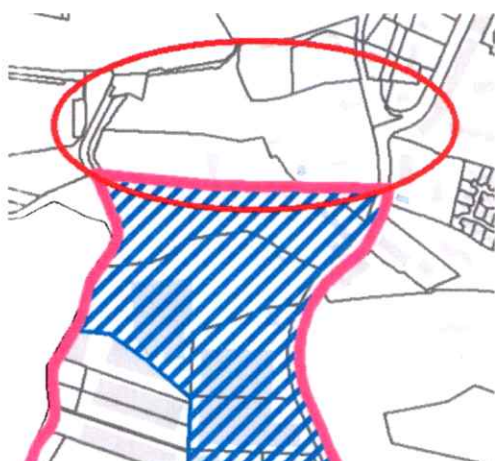


## II-b/ Sur les éléments hors périmètre de l'OAP

Le projet de modification prévoit de créer des polygones d'implantation en zone UKb pour permettre le développement du camping Bellevue (+ 1000 m<sup>2</sup> d'emprise au sol) (pages 28 et 53 du rapport de présentation).

D'une part, la délibération du conseil municipal n°34 du 28 novembre 2022 portant sur la prescription de la MDC n°3 renvoie à un plan, afin de définir le périmètre concerné par la procédure. Il s'avère que certains de ces polygones d'implantation sont situés hors de ce périmètre.

Extrait du plan joint à la délibération n°34 du 28/11/2022





D'autre part, ces polygones sont en contradiction avec les dispositions réglementaires de la zone UKb du PLU qui prévoient uniquement les démolitions / reconstructions des constructions existantes à surface de plancher équivalentes, les extensions et annexes des constructions existantes et légalement autorisées ou reconstruites dès lors qu'elles n'excèdent pas 40 m<sup>2</sup> d'emprise au sol en une seule fois à la date d'approbation du PLU.

**Ces polygones doivent donc être supprimés du dossier de MDC n°3.**

### II-c/ sur les prescriptions dans l'OAP

D'une part, à l'examen des principes d'aménagement de l'OAP, le futur pôle urbain « Cannes Bocca Grand Ouest » doit strictement respecter une physionomie de densité définie : « *progressive avec un épannelage des hauteurs à l'échelle globale du projet* ».

La densité y est d'ailleurs précisée en ce qu'elle «*sera mesurée à proximité des quartiers d'habitats existants tout en permettant des émergences ponctuelles afin de créer une ambiance architecturale ; elle se renforcera pour atteindre son paroxysme au niveau de la future gare TGV* ».

D'ailleurs, les documents graphiques du plan local d'urbanisme instaurent des polygones d'implantation et des hauteurs de construction entre 12, 24 et 33 mètres.

Pour autant, ce choix d'aménagement spatial et architectural, lequel est complémentaire à la traduction réglementaire du projet au sein du plan de zonage et du règlement du PLU, n'est pas retranscrit dans le schéma d'aménagement précisant les principales caractéristiques d'organisation spatiale du secteur représenté en page 24 du document 3 relatif aux OAP. En effet, seuls les destinations envisagées et les trames viaires sont reportées.

Nonobstant le seul seuil de compatibilité opposable de cette vision d'aménagement, les prescriptions développées et retranscrites graphiquement doivent être retranscrites graphiquement, de façon synthétique, sur le schéma d'aménagement reporté en page 24 de la pièce OAP.

D'autre part, au titre de la prévention des risques, les principes d'aménagement rappellent que le secteur fait partie de l'ESR inscrit au PPRI qui « *prévoit un renouvellement urbain d'envergure sous réserve de la réalisation d'une étude hydraulique démontrant la réduction de la vulnérabilité face au risque inondation* ». **En application de l'article 3 du titre 7 du règlement du PPRI, le renouvellement urbain est effectivement conditionné à la réalisation d'une étude hydraulique mais également à un diagnostic de vulnérabilité. Il appartient donc d'intégrer cet élément dans le dossier de MDC n°3.**

Par ailleurs, si les conclusions des résultats hydrauliques du schéma directeur recommandent d'ajuster les premiers planchers habitables au niveau d'eaux atteints, ils doivent cependant être situés au-dessus de la cote de références et de la ligne d'eau (page 21 du schéma directeur). **Cette précision doit être apportée dans le dossier de MDC n°3.**

Enfin, en application des dispositions applicables en zone rouge du PPRI retranscrits dans l'ESR (article 3 du titre 7), repris dans le schéma directeur en articles IV-2.1 et V, il convient de préciser de :



- la non augmentation du nombre de logement en zone rouge, voir l'absence de réalisation de logement tel que déclaré,
- de la concomitance des déblais et remblais.

**Sur ces motifs, il convient de mettre en concordance l'OAP avec le schéma directeur.**

### **III- Concernant le rapport de présentation (RP) (Pièce n°1)**

#### **III-a/ Sur l'historique du document d'urbanisme en vigueur (article A1, page 4)**

Le rapport de présentation indique l'historique des procédures antérieures.

Toutefois, les procédures suivantes ont été menées et doivent être mentionnées :

- les mises à jours du PLU révisé du 18 novembre 2019,
- la MDC n°1 du 19 juillet 2021,
- la DUP de la LNPCA du 13 octobre 2022,

**Concernant cette procédure de DUP, j'invite la commune à vérifier en lien avec l'autorité compétence pour la LNPCA la cohérence des modifications entérinées dans le dossier de MDC n°3 avec le projet tel qu'il a été intégré au PLU par le volet mise en compatibilité de la DUP.**

- la MDC n°2 du 28 novembre 2022,
- la mise à jour du 15 janvier 2023 concernant la ZAD Roubine.

En outre, il est d'intérêt de mentionner la procédure, actuellement en cours, sur le secteur de la Frayère (DP MEC prise en application de l'article R153-16 du code de l'urbanisme), son périmètre jouxtant le périmètre de l'OAP et les objectifs poursuivis se rejoignant.

#### **III-b/ Sur l'objet de la modification n°3 du PLU (article A1, page 4)**

Au titre du risque inondation, le rapport de présentation précise en page 6 qu'un plan de gestion de crise et des aménagements spécifiques seront, au droit de l'ESR établis pour faire face au risque inondation.

Or, comme exposé ci-avant, les principes d'aménagement rappellent que le secteur fait partie de l'ESR inscrit au PPRI qui « prévoit un renouvellement urbain d'envergure sous réserve de la réalisation d'une étude hydraulique démontrant la réduction de la vulnérabilité face au risque inondation ».

En application de l'article 3 du titre 7 du règlement du PPRI, le renouvellement urbain est effectivement conditionné à la réalisation d'une étude hydraulique mais également à un diagnostic de vulnérabilité. Il appartient donc d'intégrer cet élément d'information sine qua non dans le RP.

#### **III-c/ Sur le périmètre de la MDC n°3 (article B.3, page 18)**

Cf. point II-a.

#### **III-d/ Sur les évolutions portées au PLU (article C, pages 20 et suivantes)**



### **- Sur la modification du périmètre de la SAP (article C1, page 20)**

Le périmètre de la SAP « à lever » est à revoir à l'aune des observations formulées au point II a.

### **- Sur la création de l'OAP et de son périmètre (article C2, pages 22/23)**

Le rapport de présentation justifie de l'instauration d'une nouvelle OAP au titre du PPRI, en lien avec la réalisation d'un schéma directeur lequel comprend des études hydrauliques et de vulnérabilité sur une première phase de programmation.

Pour autant, le rapport de présentation n'est pas explicite concernant l'intégration des deux secteurs Roubine et Tourrades Nord dans la MDC n°3, ainsi que l'absence d'intégration dans le schéma directeur du le secteur Tourrades Nord (cf point 3 de la partie I).

**Le dossier de MDC n°3 doit être complété en ce sens.**

### **- Sur la création de secteurs à plan masse (article C3, page 24)**

Au titre de la végétalisation du secteur (page 26), comme indiqué supra, le dossier de MDC n°3 prévoit la création d'espaces surcreusés dont une définition est portée au lexique du règlement du PLU modifié.

**Tel qu'indiqué au point I, il apparaît nécessaire de compléter le schéma directeur sur ce point afin de pouvoir préciser la définition retenue dans le règlement écrit, en accord avec les résultats des modélisations (notamment à travers une représentation graphique et/ou une précision sur leur profondeur).**

De plus, il convient de préciser la nature et les caractéristiques des « retraits qui leur sont imposés vis-à-vis des constructions et des clôtures », aucun élément étant rapporté dans les dispositions générales, ni dans les dispositions relatives aux zones urbaines.

Concernant l'insertion dans son environnement, le rapport de présentation fait état de hauteurs importantes, signes d'un marqueur urbain. **En l'état de la volumétrie des bâtiments existants sur le secteur Roubine, on relève une hauteur des constructions deux fois moins importante que celles existantes. Le rapport de présentation ne motive pas du choix de ce parti architectural et de son impact.**

Certains îlots apparaissant dans le schéma directeur annexé à la présente modification ne sont pas repris dans le zonage de l'OAP. Il s'agira donc de mettre ces documents en cohérence en intégrant les îlots tels que prévu.

**Extrait du projet de plan de zonage de la  
MDC 3 du PLU**

**Extrait du schéma directeur de l'ESR**





Enfin, s'agissant des polygones d'implantation en zone UKb, il conviendra d'exclure cette proposition accompagnée d'un plan graphique en page 28 du rapport de présentation, en lien avec les observations présentées au II-b précité.

**- Sur la modification de zonage et de règlement (article C4, page 29) :**

Cet article est à revoir selon la modification du périmètre de l'OAP et l'exclusion des modifications opérées en zone UKb.

Le plan de zonage situé en page 30 du secteur Roubine doit être complété des dispositions graphiques particulières (emplacements réservés, polygones d'emprise, espaces paysagers et surcreusés).

Le plan de zonage situé en page 31 de la zone nord des Tourrades, doit être complété de l'espace boisé classé maintenu, en limite de zone UKb.

De plus, le plan de zonage situé en page 40 du rapport de présentation doit prendre acte de la non réalisation des polygones d'emprise en zone UKb.

**- Sur la définition des règles applicables au secteur UCrt (article C 4.2, pages 32 et suivantes) :**

Concernant les règles de stationnement, le projet prévoit une réduction des normes de stationnement au regard de sa proximité immédiate avec le transport en commun en site propre (TCSP).

Cette dérogation est effectivement tolérée en application des articles L151-30 et suivants du code de l'urbanisme.

**Néanmoins, le rapport de présentation ne vise pas dispositions de l'article L 151-36 du code de l'urbanisme qui permet cette réduction. Le dossier de MDC n°3 doit donc être complété sur la base des dispositions de cet article pour justifier de la réduction des normes de stationnements.**



### **III-e/ Concernant la compatibilité du projet de MDC n°3 avec les normes supra-communales et le PADD (article D, pages 47 et suivantes)**

#### **- Sur la compatibilité avec la loi littoral (article D1, page 47)**

Dans le cadre des échanges qui ont pu avoir lieu lors de la révision générale du PLU ayant aboutie en 2019, il avait notamment été indiqué que la partie sud du site classée en espace-enjeu de la DTA pouvait laisser une souplesse d'interprétation dans l'appréciation du principe de l'urbanisation limitée dans les espaces proches du rivage.

Pour autant, le rapport de présentation de la MDC n°3 aborde de manière très succincte ce volet. Des éléments complémentaires mériteraient d'être apportés afin de compléter le dossier.

En effet, le dossier de MDC n°3 présentent des hauteurs des polygones d'implantation allant jusqu'à 33 mètres, ce qui à notre sens, nécessitent des justifications complémentaires au regard de la notion d'extension limitée de l'urbanisation existante dans ces espaces proches du rivage, identifié en tant qu'espaces à enjeux par la DTA.

Notamment, il pourra être ajouté des vues de la mer permettant de comparer l'urbanisation existante d'une part, et l'urbanisation projetée d'autre part. L'assemblage des illustrations schématiques en 3 D présentées dans le livret à plan masse sur un plan d'ensemble pourra participer à cette démonstration.

#### **- Sur le PPRI (article D3, page 50) :**

Comme évoqué au point I, le secteur Tourrades nord, zone 1D, est effectivement partiellement exposé au risque inondation au titre du PPRI approuvé le 15 octobre 2021.

Cependant, selon le plan de zonage du PPRI en vigueur l'extrémité Nord Ouest est soumis à un aléa fort à très fort et à un aléa modéré. Il convient d'intégrer cet élément d'information.

#### **- Sur la compatibilité avec le SCOT Ouest (article D5, page 52) :**

La commune de Cannes est concernée par le schéma de cohérence territorial (SCOT) Ouest approuvé le 5 mai 2021 et devenu exécutoire le 4 août 2021.

Le rapport de présentation doit justifier de la compatibilité de la modification de droit commun avec les orientations du document d'orientation et d'objectifs (DOO) et non le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du Scot Ouest.

En outre, ce document prévoit d'affirmer les centralités commerciales historiques face à l'offre concurrentielle nouvelle et vise la polarisation de l'activité commerciale sur le secteur Ranguin (orientations 3E3 et suivants du DOO du Scot Ouest). Le projet semble toutefois omettre de traiter la centralité commerciale de centre urbain prévu au document d'orientation et d'aménagement (DOO) du SCOT Ouest. Des éléments complémentaires seront donc attendus.



**- Sur la compatibilité avec le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) :**

Le rapport de présentation indique que le projet de MDC n°3 permettra, de part les évolutions induites, la réalisation de 1500 logements et de 500 logements étudiants.

Cependant, le rapport de présentation ne justifie pas quantitativement du potentiel de réalisation de logements locatifs sociaux (LLS) sur ce secteur, ni de sa compatibilité avec le potentiel de développement de logements (dont sociaux) du PLU révisé de 2019.

**IV- Concernant le règlement écrit (Pièce n°5a)**

**- Sur la définition des espaces surcreusés (page 18 du règlement du PLU) :**

cf. point III-d

**- Sur l'intitulé de la sous-zone UCrt (page 70 du règlement du PLU) :**

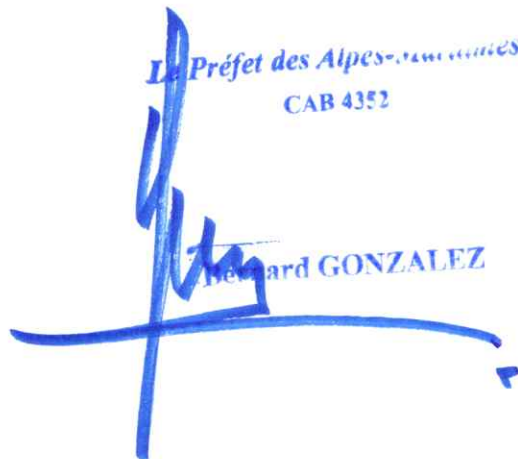
Le projet de MDC n°3 vise à créer une sous-zone UC, intitulée Ucart.

Cette sous zone étant uniquement créée au bénéfice de l'OAP Cannes Bocca Grand Ouest, il convient d'en faire référence dans le règlement écrit. Par ailleurs, il convient de compléter comme suit le secteur « zone des Tourrades Nord ».

Ce complément d'information devra être reporté en page 33 du rapport de présentation.

\*\*\*\*\*

Préfet des Alpes-Maritimes  
CAB 4352  
Nicolas GONZALEZ







**SNCF IMMOBILIER**  
Direction Immobilière Territoriale Grand Sud  
4 RUE LEON GOZLAN  
CS 70014  
13331 MARSEILLE CEDEX 03

**Monsieur le Maire  
Mairie de Cannes  
CS 30140  
06414 Cannes Cedex**

Marseille, le 21 Juillet 2023

**Objet :**

Avis sur projet – Notification personnes publiques associées  
Modification N°3 du Plan Local de l'Urbanisme (P.L.U) de Cannes

---

**Vos références :** DGA7/DURB – 23004047DS / Dossier suivi par PR/AL

**Contact :** documents.urbanisme.grandsud@sncf.fr

Monsieur Le Maire,

Dans le cadre de la modification n°3 du Plan Local de l'Urbanisme (P.L.U.) de Cannes, vous avez associé le Groupe Public Unifié par courrier en date du 24 Mai 2023.  
Par la présente, nous vous remercions de cette association.

SNCF, agissant tant en son nom et pour son compte qu'au nom et pour le compte de SNCF Réseau et/ou SNCF Voyageurs, vous prie de bien vouloir prendre en compte les demandes et observations qui suivent :

**S'agissant des servitudes d'utilité publique relatives au chemin de fer**

Le territoire de la commune de Cannes est traversé par les lignes ferroviaires suivantes :

- Ligne n° 930.000 dite de Marseille-St-Charles à Vintimille (frontière) ;
- Ligne n° 944.000 dite de Cannes-la-Bocca à Grasse.

Les emprises de ces sections de lignes appartiennent au domaine public ferroviaire.



De nouvelles règles de protection du domaine public ferroviaire sont entrées en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2022.

En effet, l'ordonnance 2021-444 du 14 avril 2021 et son décret d'application n°1772-2021 du 22 décembre 2021 modifient le régime de protection du domaine public ferroviaire, constitué des servitudes administratives établies dans l'intérêt de la protection, de la conservation ou de l'utilisation du domaine public ferroviaire.

Ce régime juridique était initialement issu de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer et/ou des règlements de grande voirie qui ont été abrogés par différents textes.

L'infrastructure ferroviaire n'étant plus comparable à celle qui existait en 1845, la plupart de ces servitudes ferroviaires étaient devenues incomplètes, obsolètes et en décalage avec les problématiques auxquelles est confronté le domaine public ferroviaire.

Il devenait donc indispensable, pour parvenir à une meilleure protection du domaine public ferroviaire, de moderniser ces règles, de les compléter, de les renforcer pour permettre d'assurer la sécurité de l'infrastructure ferroviaire d'aujourd'hui ainsi que les circulations et l'exploitation ferroviaires.

Un régime de protection propre au domaine public ferroviaire est créé avec l'insertion de dispositions dans la partie législative (L2231-1 à L2231-11-1) et la partie réglementaire (R2231-1 à R2231-8) du code des transports.

Les servitudes ferroviaires sont reprises dans la fiche relative aux servitudes d'utilité publiques dite « Fiche T1 – Servitudes relatives aux chemins de fer ».

Ces servitudes doivent figurer en annexes des documents d'urbanisme, au document graphique ainsi que dans la liste des servitudes d'utilité publique.

La Fiche T1 ainsi que la notice technique associée, de même que les croquis ont été actualisés en vue de leur numérisation sur le Géoportail de l'urbanisme.

Vous trouverez en annexe les éléments utiles.

Il s'agit notamment d'apporter des précisions sur les points suivants :

- Fixation et délimitation du domaine public ferroviaire ;
- Ecoulements, déversements, rejets sur le domaine public ferroviaire ;
- Gestion de la végétation ;
- Règles et prescriptions à appliquer pour les constructions, projets à proximité du domaine public ferroviaire ;
- Information préalable auprès du gestionnaire d'infrastructure.

En complément des servitudes mentionnées ci-avant il est utile de préciser qu'il existe des servitudes de visibilité aux abords des passages à niveaux.

Les dispositions mentionnées aux articles L. 114-1 à L. 114-6 du code de la voirie routière prescrivent des servitudes de visibilité « applicables, à la diligence de l'autorité gestionnaire de la voie, aux propriétés riveraines ou voisines du croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée ».

Les servitudes de visibilité comportent, suivant le cas :

1° L'obligation de supprimer les murs de clôtures ou de les remplacer par des grilles, de supprimer les plantations gênantes, de ramener et de tenir le terrain et toute superstructure à un niveau au plus égal



niveau qui est fixé par le plan de dégagement. Ce plan détermine, pour chaque parcelle, les terrains sur lesquels s'exercent des servitudes de visibilité et définit ces servitudes.

2° L'interdiction absolue de bâtir, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations quelconques au-dessus du niveau fixé par le plan de dégagement ;

3° Le droit pour l'autorité gestionnaire de la voie d'opérer la résection des talus, remblais et de tous obstacles naturels de manière à réaliser des conditions de vue satisfaisantes.

#### Autres dispositions à proximité des passages à niveaux :

La sécurité est une priorité majeure de SNCF Réseau, particulièrement aux passages à niveau.

SNCF RESEAU doit être consulté préalablement à tout travaux d'urbanisation et/ou routier à proximité d'un passage à niveau car des prescriptions spécifiques sont à respecter.

La collectivité territoriale est tenue d'évaluer l'impact de ces projets sur le volume et la nature des flux appelés à franchir les passages à niveau de la zone d'étude.

Les préconisations de visibilité et de lisibilité routière doivent être préservées (aucune construction, aucune implantation de panneaux publicitaires, ...).

D'une manière générale, il convient de veiller à ce que toute opportunité soit l'occasion de supprimer les passages à niveau. Ainsi, les projets d'extension des zones urbaines ou d'aménagements ne devront en aucun cas aggraver la complexité des futures opérations de suppression des passages à niveau.

Ainsi, tout projet qui serait susceptible d'accroître le trafic et ou d'en modifier la nature doit faire l'objet d'une concertation avec SNCF Réseau, en vue de déterminer les aménagements nécessaires à la conformité du passage à niveau.

Ce sera le cas par exemple :

- Pour la création de trottoir ou l'élargissement de la voirie routière aux abords d'un passage à niveau. Pour mémoire, la signalisation devra être adaptée et/ou complétée à chaque création ou modification de voirie.
- Pour l'implantation d'un carrefour à sens giratoire à proximité d'un passage à niveau dont la construction est vivement déconseillée pour des raisons de sécurité, liées au risque de remontée de file sur la voie ferrée.
- Pour l'implantation d'un feu tricolore à proximité d'un passage à niveau. La coordination du feu tricolore avec les annonces automatiques du PN pourrait être envisagée.
- Pour une modification du sens de circulation, à proximité d'un passage à niveau.
- Pour les passages à niveau inscrits au Programme de Sécurisation National : la commune concernée devra veiller à ce que le trafic ne soit pas augmenté aux abords de ce passage.

#### Généralités - Constructions nouvelles dans l'environnement des voies ferrées :

Il paraît important de rappeler que chaque demande d'autorisation d'urbanisme, et d'une manière générale, toute intention d'occupation et/ou d'utilisation du sol sur une propriété riveraine des emprises ferroviaires doit systématiquement être soumise à l'examen de nos services.

À cet effet, nous vous précisons qu'il convient d'adresser les dossiers de demande d'autorisation d'urbanisme et autres sollicitations à proximité des emprises ferroviaires à la Direction Immobilière Territoriale Grand Sud dont voici les coordonnées :



**SNCF IMMOBILIER**

Direction Immobilière Territoriale Grand Sud  
4 rue Léon Gozlan  
CS 70014  
13 331 Marseille Cedex 03

En outre, il conviendra de préciser à toute personne ayant choisi de s'établir à proximité des emprises ferroviaires qu'elle supportera ou prendra toutes les mesures complémentaires d'isolation acoustique conformes à la législation en vigueur pour se prémunir contre les nuisances sonores ferroviaires.

Aussi, la circulaire n° 2000-5UHC/QC ¼ du 28 janvier 2000, ainsi que les décrets et arrêtés auxquels elle fait référence imposent des mesures de protection acoustique aux constructeurs de bâtiments en fonction des infrastructures de transport terrestre existantes ou prévues. Il sera notamment nécessaire de respecter :

1. L'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transport terrestre et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit en application du décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 pour les zones ayant fait l'objet d'un arrêté préfectoral de classement.
2. L'arrêté préfectoral pris en application de l'arrêté modifié du 6 octobre 1978 pour les autres zones.
3. L'arrêt du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement.

**S'agissant des projets ferroviaires**

La procédure de modification de droit commun N°3 du P.L.U de Cannes pour laquelle vous nous saisissez ne doit pas remettre en question les dispositions constructives des projets ferroviaires en cours et/ou à venir.

Projets ferroviaires pour lesquels un travail itératif d'études et de concertation est mené entre l'ensemble des partenaires dont nos services respectifs.

L'objectif poursuivi par le projet de modification du P.L.U. est de rendre opérationnelle la première phase du projet d'aménagement global « Cannes Bocca Grand Ouest ».

L'arrêté inter-préfectoral du 13 octobre 2022 a déclaré d'utilité publique le projet concernant la réalisation des Phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (L.N.P.C.A.) par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions et emporte la mise en compatibilité du P.L.U. de Cannes.

Sur le secteur de Cannes la Bocca, le projet LNPCA prévoit la réalisation d'une gare TER Origine/terminus des trains de la navette azurée, dont l'objectif est d'offrir un service TER plus fréquent et fiable entre Cannes et Menton.

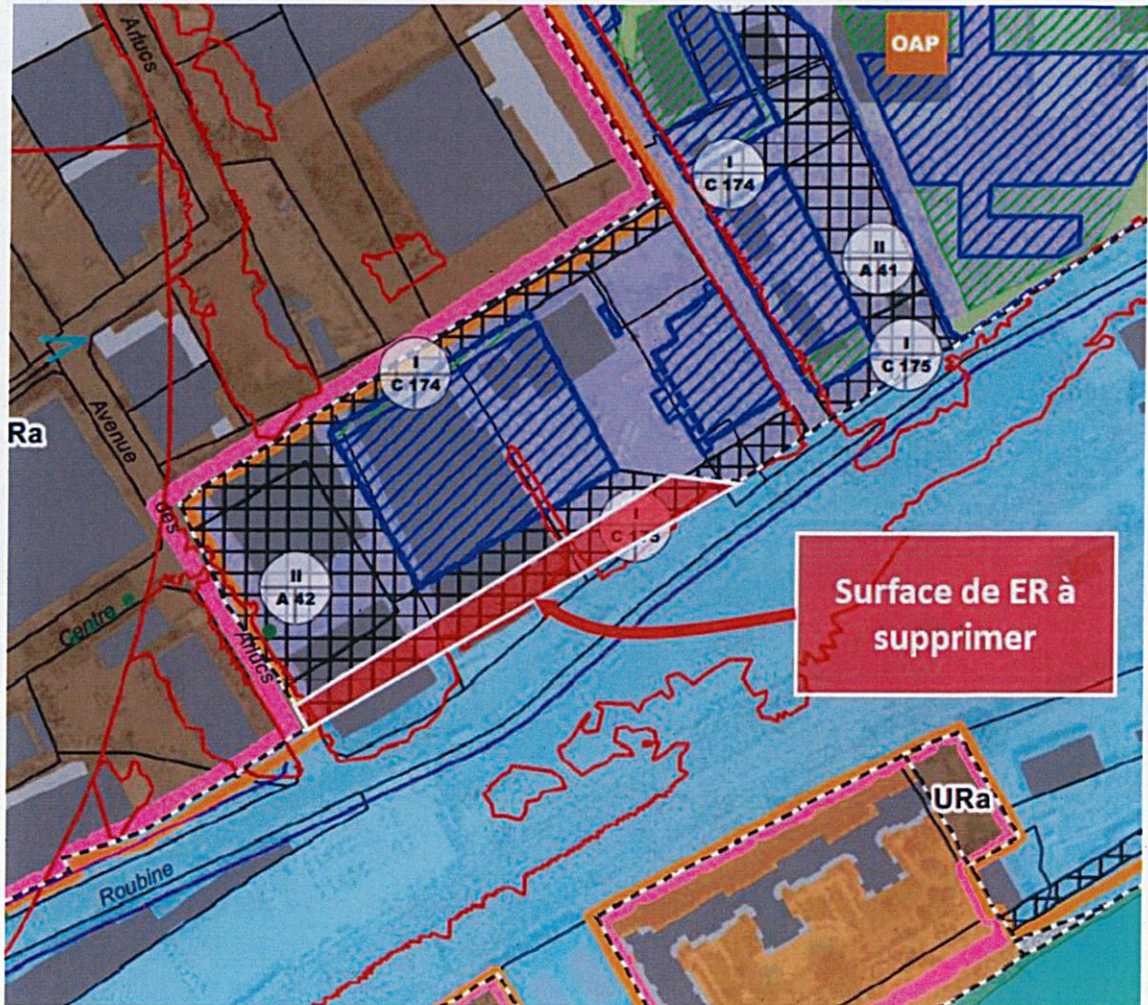
Cet aménagement s'inscrit dans le site ferroviaire de Cannes Marchandises et s'articule avec l'opération de renouvellement urbain Cannes Bocca Grand Ouest.

A cette fin, les services municipaux cannois ont été associés tout au long des études de la gare TER.



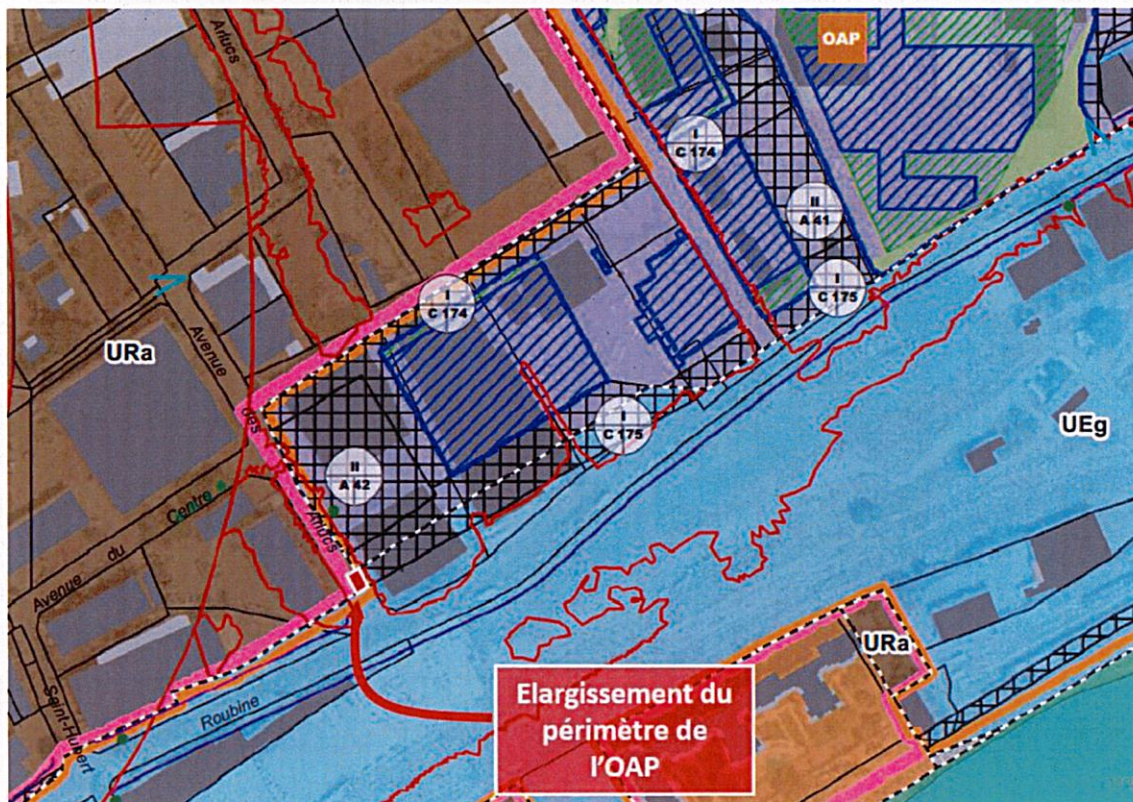
Ainsi, dans le cadre de la présente consultation des personnes publiques associées tendant à la modification du P.L.U., les services SNCF ont examiné prioritairement la compatibilité des évolutions à venir du P.L.U. avec le projet LNPCA, et expriment ci-après deux demandes afin d'atteindre cet objectif :

- Réduire le périmètre de l'emplacement réservé (ER) « I.C.175 » comme repris ci-dessous. Il convient de sortir de l'emprise de l'ER la zone matérialisée en rouge qui correspond aux aménagements du projet LNPCA (zonage Ueg).





- Ajuster les contours de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) sur le périmètre de la Servitude d'Attente de Projet (SAP) existante afin que l'ensemble des aménagements du projet LNPCA Phases 1&2 se situe à l'intérieur de l'OAP. Cette zone élargie est à qualifier en zone Ueg.



Nous vous remercions par avance pour la bonne prise en compte de nos retours et de bien vouloir nous tenir informé, nous associer au déroulement de la procédure.

Nous restons bien entendu à votre disposition, celle de vos services pour toute information complémentaire.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur Le Maire, l'expression de nos salutations distinguées.

SNCF IMMOBILIER  
 Direction Immobilière  
 Territoriale Grand Sud

  
 Gaëlle GRASSET  
 Directrice

Pièce jointe :

- « Fiche T1 – Servitudes relatives aux chemins de fer ».



## SERVITUDES DE TYPE T1

### SERVITUDES DE PROTECTION DU DOMAINE PUBLIC FERROVIAIRE

Servitudes reportées en annexe des PLU et des cartes communales en application des articles R. 151-51 et R. 161-8 du code de l'urbanisme et figurant en annexe au Livre I<sup>er</sup> dans les rubriques :

#### II – Servitudes relatives à l'utilisation de certaines ressources et équipements

##### D – Communications

##### c) Transport ferroviaire ou guidé

## 1 Fondements juridiques

### 1.1 Définition

#### 1.1.1 Servitudes le long de l'emprise de la voie ferrée applicables aux propriétés riveraines du domaine public ferroviaire

##### Définition de l'emprise de la voie ferrée

L'emprise de la voie ferrée est définie à l'article R. 2231-2 du code des transports, selon le cas, à partir :

- De l'arête supérieure du talus de déblai, ou du nu arrière du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée ;
- De l'arête inférieure du talus du remblai, ou du nu avant du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée ;
- Du bord extérieur des fossés ;
- Du bord extérieur de l'ouvrage d'art aérien ;
- Du bord extérieur du quai ;
- De la surface extérieure, ou extrados, de l'ouvrage d'art souterrain ;
- De la clôture de la sous-station électrique ;



- Du mur du poste d'aiguillage ;
- De la clôture de l'installation radio.

A défaut, à partir d'une ligne tracée, soit à :

- 2,20 m pour les lignes ou sections de ligne où il n'est pas circulé ou circulé jusqu'à 160 km/ h, à partir du bord extérieur du rail de la voie ferrée ;
- 3 m pour les lignes ou section de lignes où il est circulé à plus de 160 km/ h, à partir du bord extérieur du rail de la voie ferrée.

## **Servitudes le long de l'emprise de la voie ferrée**

### **Servitudes d'écoulement des eaux (article L. 2231-2 du code des transports)**

Les servitudes d'écoulement des eaux prévues par les articles 640 et 641 du code civil sont applicables aux propriétés riveraines du domaine public ferroviaire. Tout déversement, écoulement ou rejet direct ou indirect, qu'il soit diffus ou non, d'eaux usées, d'eaux industrielles ou de toute autre substance, notamment polluante ou portant atteinte au domaine public ferroviaire, est interdit sur le domaine public ferroviaire.

### **Servitudes portant sur les arbres, branches, haies ou racines empiétant sur le domaine public ferroviaire (article L. 2231-3 et R. 2231-3 du code des transports)**

Il est interdit d'avoir des arbres, branches, haies ou racines qui empiètent sur le domaine public ferroviaire, compromettent la sécurité des circulations ou gênant la visibilité de la signalisation ferroviaire. Les propriétaires sont tenus de les élaguer, de les tailler ou de les abattre afin de respecter cette interdiction.

Pour des raisons impérieuses tenant à la sécurité des circulations ferroviaires, les opérations d'élagage, de taille ou d'abattage des arbres, branches, haies ou racines peuvent être effectuées d'office, aux frais du propriétaire, par le gestionnaire.

### **Distances minimales à respecter pour les constructions (articles L. 2231-4 et R. 2231-4 du code des transports)**

Sont interdites les constructions (autres qu'un mur de clôture) ne respectant pas les distances minimales d'implantation mentionnées ci-dessous :

- 2 mètres à partir de l'emprise de la voie ferrée définie à l'article R. 2231-2 du code des transports ;
- 3 mètres à partir de la surface extérieure ou extrados des ouvrages d'arts souterrains ;
- 6 mètres à partir du bord extérieur des ouvrages d'art aériens.

Cette interdiction de construction ne s'applique pas aux procédés de production d'énergies renouvelables intégrés à la voie ferrée ou installés aux abords de la voie ferrée, dès lors qu'ils ne compromettent pas la sécurité des circulations ferroviaires, le bon fonctionnement des ouvrages, des systèmes et des équipements de transport ainsi que leur maintenabilité.

### **Distances minimales à respecter concernant les terrassements, excavations ou fondations (articles L. 2231-5 et R. 2231-5 du code des transports)**

Des distances minimales par rapport à l'emprise de la voie ferrée ou, le cas échéant, par rapport à l'ouvrage d'art, l'ouvrage en terre ou la sous-station électrique doivent être respectées.



Lorsque la voie se trouve en remblai de plus de 3 mètres au-dessus du terrain naturel, la distance est égale à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus.

Il est interdit de réaliser, dans une distance inférieure à 50 mètres de l'emprise de la voie ferrée et sans la mise en œuvre d'un système de blindage, tout terrassement, excavation ou fondation dont un point se trouverait à une profondeur égale ou supérieure aux deux tiers de la longueur de la projection horizontale du segment le plus court le reliant à l'emprise de la voie ferrée.

**Distances minimales à respecter concernant les dépôts et les installations de système de rétention d'eau (articles L. 2231-6 et R. 2231-6 du code des transports)**

Une distance minimale de 5 mètres par rapport à l'emprise de la voie ferrée doit être respectée concernant les dépôts, de quelque matière que ce soit, et les installations de système de rétention d'eau.

**Obligation d'information préalable auprès du gestionnaire d'infrastructure concernant les projets de construction, d'opération d'aménagement ou d'installation pérenne ou temporaire (articles L. 2231-7 et R. 2231-7 du code des transports)**

Les projets de construction, d'opération d'aménagement ou d'installation pérenne ou temporaire, y compris les installations de travaux routiers, envisagés à une distance de moins de 50 m par rapport à l'emprise de la voie ferrée ou à une distance de 300 à 3000 m d'un passage à niveau, font l'objet d'une information préalable auprès du gestionnaire d'infrastructure et, le cas échéant, du gestionnaire de voirie routière.

De plus, sur proposition du gestionnaire d'infrastructure et, le cas échéant, du gestionnaire de voirie routière, le représentant de l'Etat dans le département peut imposer des prescriptions à respecter pour préserver la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et, le cas échéant, routière et des propriétés riveraines.

Le gestionnaire d'infrastructure est informé par le maître d'ouvrage d'un projet de construction, d'opération d'aménagement, ou d'installation pérenne ou temporaire, y compris les installations de travaux routiers, dès lors que le projet est arrêté dans sa nature et ses caractéristiques essentielles et avant que les autorisations et les actes conduisant à sa réalisation effective ne soient pris.

Le gestionnaire d'infrastructure dispose d'un délai de deux mois à compter de la réception de l'information pour proposer au représentant de l'Etat dans le département d'imposer des prescriptions à respecter pour préserver la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et, le cas échéant, routière ainsi que celle des propriétés riveraines.

Ces dispositions n'entreront en vigueur qu'à compter de la publication de l'arrêté du ministre chargé des transports listant les catégories de projets de construction, d'opération d'aménagement ou d'installation pérenne ou temporaire soumis à cette obligation d'information ainsi que les distances à respecter.

**Servitudes permettant la destruction des constructions, terrassements, excavations, fondations ou dépôts, installations de système de rétention d'eau existants (article L. 2231-8 du code des transports)**

Lors de la construction d'une nouvelle infrastructure de transport ferroviaire, si la sécurité ou l'intérêt du service ferroviaire l'exigent, le représentant de l'Etat dans le département peut faire supprimer les constructions, terrassements, excavations, fondations ou dépôts, de quelque matière que ce soit, ainsi que les installations de système de rétention d'eau, existants dans les distances mentionnées aux articles L. 2231-4, L. 2231-5 et L. 2231-6 du code des transports.



### **Entretien des constructions existantes lors de la construction d'une nouvelle infrastructure de transport ferroviaire (article L. 2231-8 et R. 2231-8 du code des transports)**

Lors de la construction d'une nouvelle infrastructure de transport ferroviaire les constructions existantes qui ne respectent pas les dispositions de l'article L. 2231-4 et dont l'état a été constaté dans des conditions précisées à l'article R. 2231-8, peuvent uniquement être entretenues dans le but de les maintenir en l'état.

### **Possibilité de réduire les distances à respecter concernant les constructions, terrassements, excavations, fondations ou dépôts, installations de système de rétention d'eau (article L. 2231-9 du code des transports)**

Lorsque la sécurité et l'intérêt du domaine public ferroviaire le permettent, les distances mentionnées aux articles L. 2231-4, L. 2231-5 et L. 2231-6 peuvent être réduites en vertu d'une autorisation motivée délivrée par le représentant de l'Etat dans le département, après avoir recueilli l'avis du gestionnaire d'infrastructure et, le cas échéant, du gestionnaire de voirie routière. Cette autorisation peut éventuellement être assortie de prescriptions à respecter pour préserver la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et des propriétés riveraines.

## **1.1.2 Servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau**

Les servitudes de visibilité s'appliquent à la diligence de l'autorité gestionnaire de la voie aux propriétés riveraines ou voisines du croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée (article L. 114-6 code de la voirie routière).

Ces servitudes génèrent des obligations et des droits :

- L'obligation de supprimer les murs de clôtures ou de les remplacer par des grilles, de supprimer les plantations gênantes, de ramener et de tenir le terrain et toute superstructure à un niveau au plus égal niveau qui est fixé par le plan de dégagement (1° de l'article L.114-2) ;
- L'interdiction absolue de bâtir, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations quelconques au-dessus du niveau fixé par le plan de dégagement (2° de l'article L.114-2) ;
- Le droit pour l'autorité gestionnaire de la voie d'opérer la résection des talus, remblais et de tous obstacles naturels de manière à réaliser des conditions de vue satisfaisantes (3° de l'article L.114-2).

Un plan de dégagement détermine pour chaque parcelle les terrains sur lesquels s'exercent les servitudes de visibilité et définit ces servitudes. Ce plan est approuvé par le représentant de l'Etat dans le département, le conseil départemental ou le conseil municipal, selon qu'il s'agit d'une route nationale, d'une route départementale ou d'une voie communale (article L.114-3).



## **Servitudes en tréfonds (SUP T3)**

Conformément aux dispositions des articles L. 2113-1 et suivants du code des transports, le maître d'ouvrage d'une infrastructure souterraine de transport public ferroviaire peut demander à l'autorité administrative compétente d'établir une servitude d'utilité publique (SUP) en tréfonds.

La servitude en tréfonds confère à son bénéficiaire le droit d'occuper le volume en sous-sol nécessaire à l'établissement, l'aménagement, l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure souterraine de transport.

Elle ne peut être établie qu'à partir de 15 mètres au-dessous du point le plus bas du terrain naturel, est instituée dans les conditions fixées aux articles L. 2113-2 à L. 2113-5 du code des transports.

Cette catégorie de SUP distincte de la catégorie de SUP T1, fait l'objet de la fiche SUP T3 disponible sur Géoinformations.

## **1.2 Références législatives et réglementaires**

### **Anciens textes :**

- Décret-loi du 30 octobre 1935 modifié portant création de servitudes de visibilité sur les voies publiques, abrogé par la loi n°89-413 du 22 juin 1989 relative au code de la voirie routière (partie législative) et par le décret n°89-631 du 4 septembre 1989 relatif au code de la voirie routière (partie réglementaire) ;
- Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer - Titre Ier : mesures relatives à la conservation des chemins de fer (articles 1 à 11).

### **Textes en vigueur :**

- Articles L. 2231-1 à L. 2231-9 du code des transports ;
- Articles R. 2231-1 à R. 2231-8 du code des transports ;
- Articles L. 114-1 à L. 114-3, L.114-6 du code de la voirie routière ;
- Articles R. 114-1, R.131-1 et s.et R. 141-1 et suivants du code de la voirie routière.

## **1.3 Décision**

- Pour les servitudes le long de l'emprise de la voie ferrée : instituées de plein droit par les textes législatifs et réglementaires ;
- Pour les servitudes de visibilité : plan de dégagement approuvé par le représentant de l'Etat dans le département, le conseil départemental ou le conseil municipal.

## **1.4 Restrictions de diffusion**

Aucune restriction de diffusion pour cette catégorie de SUP. La SUP peut être diffusée, est visible et téléchargeable dans la totalité de ses détails.

## 2 Processus de numérisation

### 2.1 Responsable de la numérisation et de la publication

#### 2.1.1 Précisions concernant le rôle des administrateurs locaux et des autorités compétentes

Les administrateurs locaux et les autorités compétentes jouent des rôles différents en matière de numérisation et de publication des SUP dans le portail national de l'urbanisme (<http://www.geoinformations.developpement-durable.gouv.fr/presentation-des-roles-et-responsabilites-r1072.html>).

Il existe plusieurs possibilités d'organisation variant selon que la catégorie de SUP relève de la compétence de l'Etat, de collectivités publiques ou d'opérateurs nationaux ou locaux : [http://www.geoinformations.developpement-durable.gouv.fr/fichier/pdf/organisation\\_sup\\_cle1c4755-1.pdf?arg=177835277&cle=1076c598d70e410cc53a94b4e666b09f1882d6b5&file=pdf%2Forganisation\\_sup\\_cle1c4755-1.pdf](http://www.geoinformations.developpement-durable.gouv.fr/fichier/pdf/organisation_sup_cle1c4755-1.pdf?arg=177835277&cle=1076c598d70e410cc53a94b4e666b09f1882d6b5&file=pdf%2Forganisation_sup_cle1c4755-1.pdf).

##### ◊ Administrateur local

L'administrateur local après avoir vérifié que la personne qui sollicite des droits de publication sur le portail national de l'urbanisme est bien gestionnaire de la catégorie de SUP, crée le compte de l'autorité compétente et lui donne les droits sur le territoire relevant de sa compétence (commune, département, région, etc.).

##### ◊ Autorité compétente

L'autorité compétente est responsable de la numérisation et de la publication des SUP sur le portail national de l'urbanisme. Elle peut, si elle le souhaite, confier la mission de numérisation à un prestataire privé ou à un autre service de l'État. Dans cette hypothèse, la publication restera de sa responsabilité.

##### ◊ Prestataire

Le prestataire peut tester la conformité du dossier numérique avec le standard CNIG. S'il est désigné par l'autorité compétente délégataire, il téléverse le dossier numérique dans le GPU.

#### 2.1.2 Administrateurs locaux et autorités compétentes

Concernant le réseau ferré géré par SNCF Réseau, l'autorité compétente est : SNCF Immobilier / Département Systèmes d'Information.

## 2.2 Où trouver les documents de base

Recueil des actes administratifs de la Préfecture pour les plans de dégagement.  
Annexes des PLU et des cartes communales.



## 2.3 Principes de numérisation

Application du standard CNIG SUP (Conseil national de l'information géolocalisée).

La dernière version du standard CNIG SUP est consultable et téléchargeable ici : <http://cnig.gouv.fr/ressources-dematerialisation-documents-d-urbanisme-a2732.html>

Création d'une fiche de métadonnées respectant les dernières consignes de saisie des métadonnées SUP via le [générateur de métadonnées en ligne sur le GPU](#).

## 2.4 Numérisation de l'acte

- Pour les servitudes instituées le long de l'emprise de la voie ferrée : copie des articles L. 2231-1 à L. 2231-9 du code des transports et coordonnées du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ;
- Pour les servitudes de visibilité : copie du plan de dégagement approuvé.

## 2.5 Référentiels géographiques et niveau de précision

Les informations ci-dessous précisent les types de référentiels géographiques et de méthodes d'acquisition à utiliser pour la numérisation des objets SUP de cette catégorie ainsi que la gamme de précision métrique correspondante. D'autres référentiels ou méthodes de précision équivalente peuvent également être utilisés.

Les informations de précision (mode de numérisation, échelle et nature du référentiel) relatives à chaque objet SUP seront à renseigner dans les attributs prévus à cet effet par le standard CNIG SUP.

Référentiels :	BD Ortho/PCI VECTEUR
Précision :	Métrique

## 2.6 Numérisation du générateur et de l'assiette

### Servitudes le long de l'emprise de la voie ferrée

#### Le générateur

Le générateur est l'infrastructure de transport ferroviaire. Il est défini de la manière suivante :

- La voie ferrée lorsqu'elle est localisée sur le domaine public ferroviaire (actifs fonciers de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions) ;
- Le passage à niveau.

Le générateur est de type linéaire concernant la voie ferrée. Il est ponctuel lorsqu'il est relatif à un passage à niveau.

### **L'assiette**

L'assiette des servitudes correspond à une bande de terrains dont la largeur varie en fonction du générateur :

- Ligne tracée à 50 m à partir de l'emprise de la voie ferrée correspondant à la distance de recul la plus importante visée à l'article R. 2231-7 du code des transports ;
- Distance de 300 à 3000 mètres autour des passages à niveau, selon l'importance des projets et celle de leur impact sur les infrastructures ferroviaires et les flux de circulation avoisinants (article R. 2231-7 du code des transports).

L'assiette est de type surfacique.

## **Servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau**

### **Le générateur**

Les générateurs sont l'infrastructure de transport ferroviaire et la voie publique.

Les générateurs sont de type linéaire.

### **L'assiette**

L'assiette correspond à la bande de terrains situés au croisement d'une voie ferrée et d'une voie publique sur lesquels s'exercent les servitudes de visibilité.

L'assiette est de type surfacique.

## **3 Référent métier**

Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires  
Direction générale des infrastructures de transport et des mobilités  
Tour Séquoia

92055 La Défense Cedex



## **Annexes**

### **1. Procédure d'institution du plan de dégagement**

Le plan de dégagement est soumis à une enquête publique ouverte par l'autorité exécutive de la collectivité territoriale ou de l'établissement public de coopération intercommunale, propriétaire de la voie. Elle est organisée conformément aux dispositions du code des relations entre le public et l'administration dans le respect des formes prévues par les plans d'alignement.

Le plan est notifié aux propriétaires intéressés et l'exercice des servitudes commence à la date de cette notification (article R.114-1 et R.114-4 du code de la voirie routière).

Le plan de dégagement est approuvé par le représentant de l'Etat dans le département, le conseil départemental ou le conseil municipal selon que la route est nationale, départementale ou communale (article L.114-3).

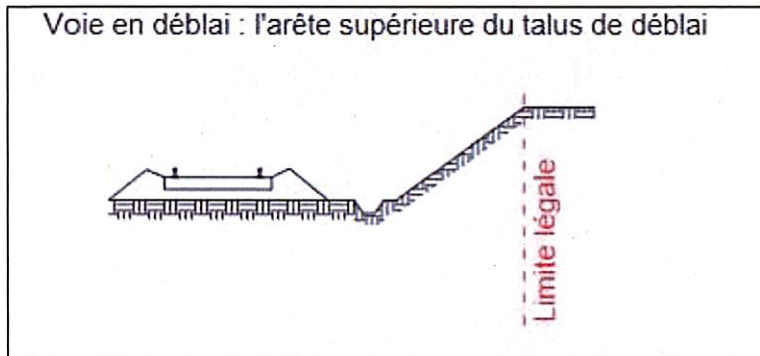
Lorsqu'un plan de dégagement a été institué par un arrêté préfectoral les propriétaires doivent se conformer à ses prescriptions.

## 2. Matérialisation de l'emprise de la voie ferrée pour le calcul des distances de recul à respecter

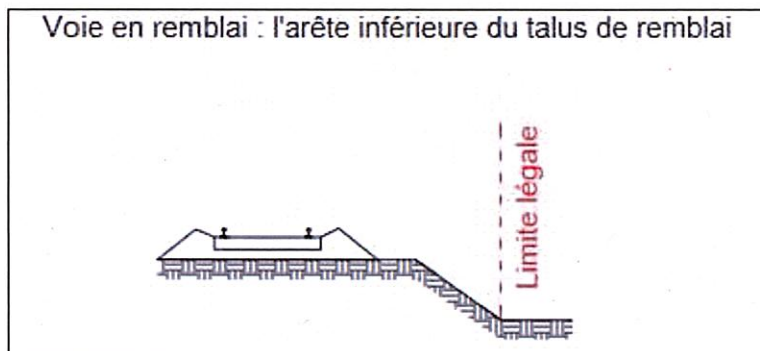
Les distances de recul précisées aux articles R. 2231-4 à R. 2231-6 du code des transports s'appliquent à partir de l'emprise de la voie ferrée définie à l'article R. 2231-2 du code des transports et représentée à titre illustratif par SNCF Réseau dans les schémas ci-dessous figurant la limite légale\*.

\* la limite légale correspond à l'emprise de la voie ferrée.

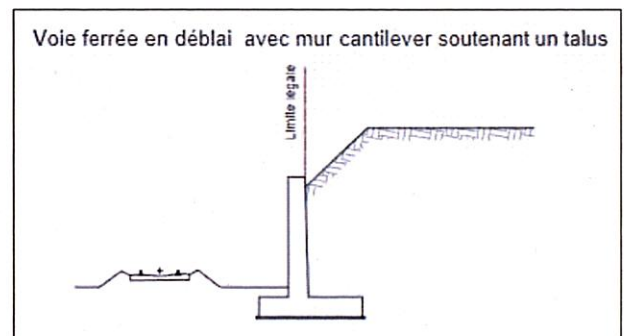
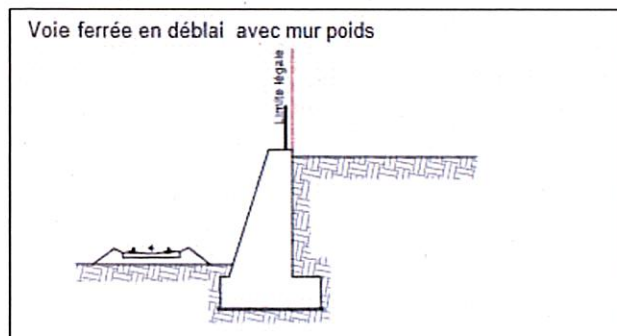
### - Arête supérieure du talus de déblai :



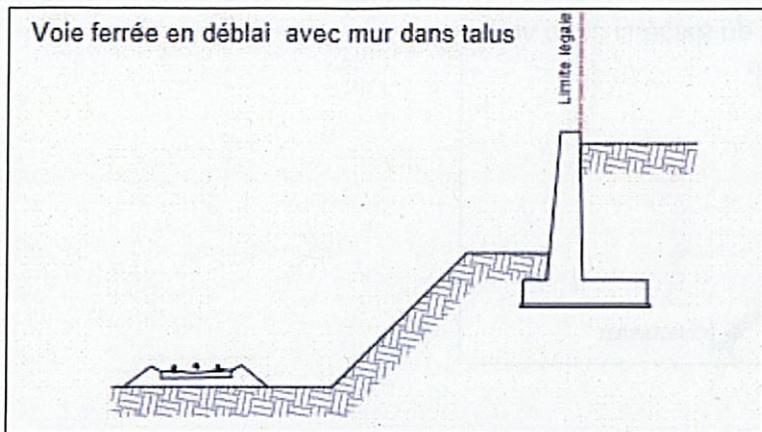
### - Arête inférieure du talus du remblai :



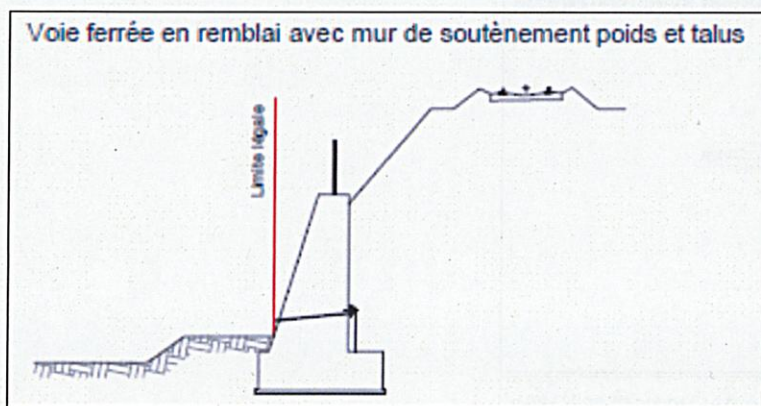
### - Nu arrière du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée :



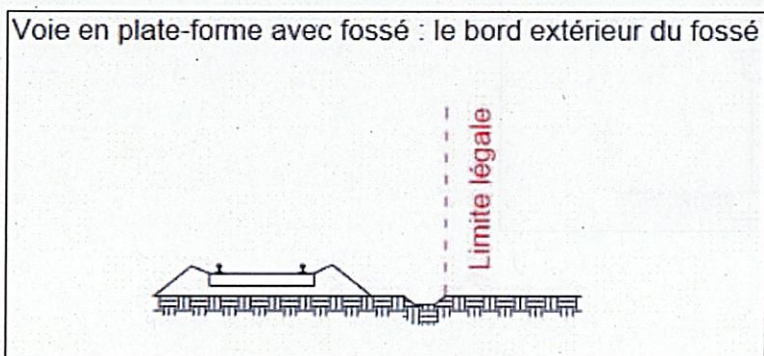




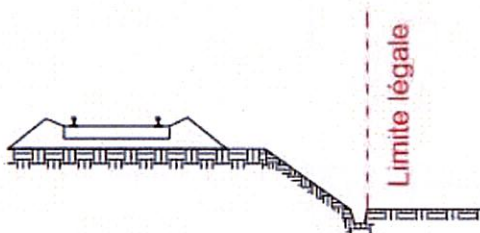
- Nu avant du mur de soutènement ou de la paroi revêtue associée :



- Du bord extérieur des fossés :

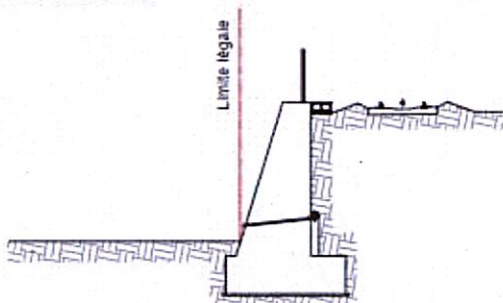


Voie en remblai : le bord extérieur du fossé si cette voie en comporte un

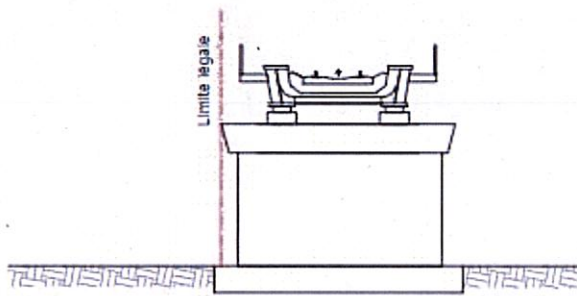


- Du bord extérieur de l'ouvrage d'art aérien :

Ouvrage d'art aérien : voie ferrée en remblai avec ouvrage de soutènement

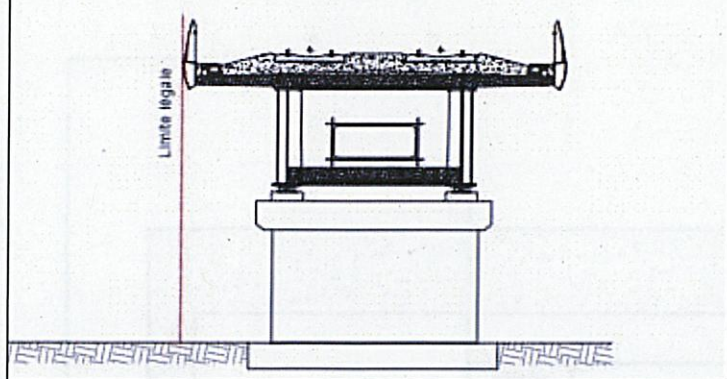


Ouvrage d'art aérien : voie ferrée portée par un pont-rail avec appui en saillie par rapport au tablier

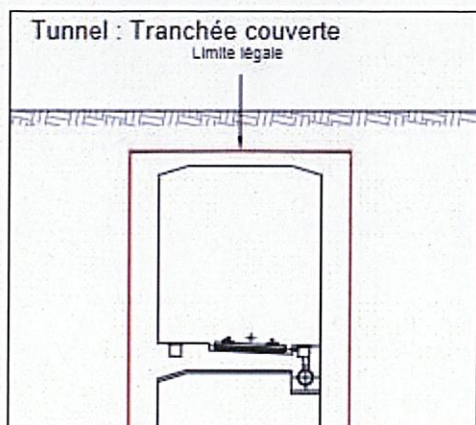
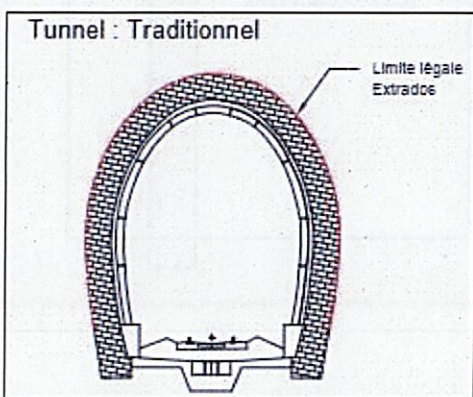




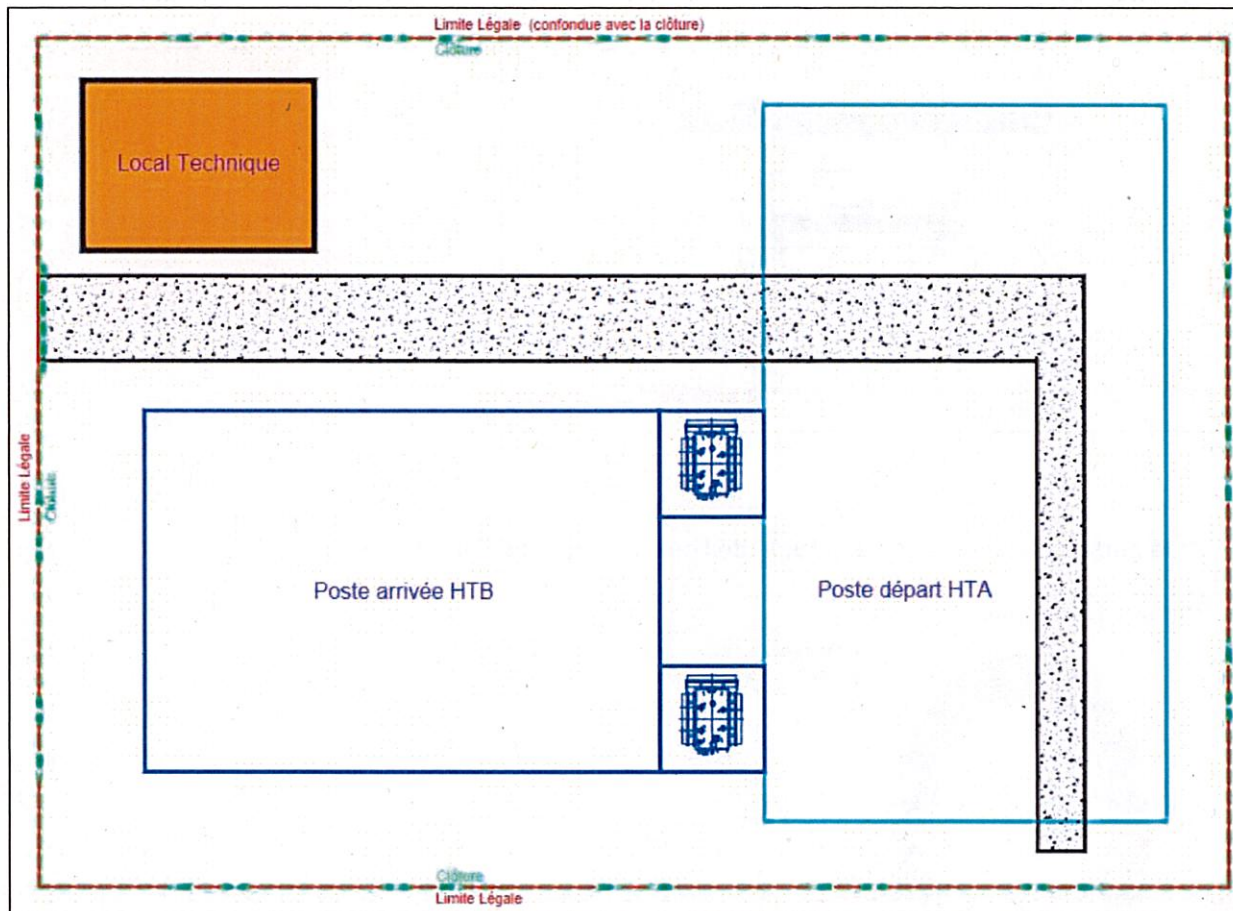
Ouvrage d'art aérien : voie ferrée portée par un pont-rail avec débord de tablier



- De la surface extérieure, ou extrados, de l'ouvrage d'art souterrain :

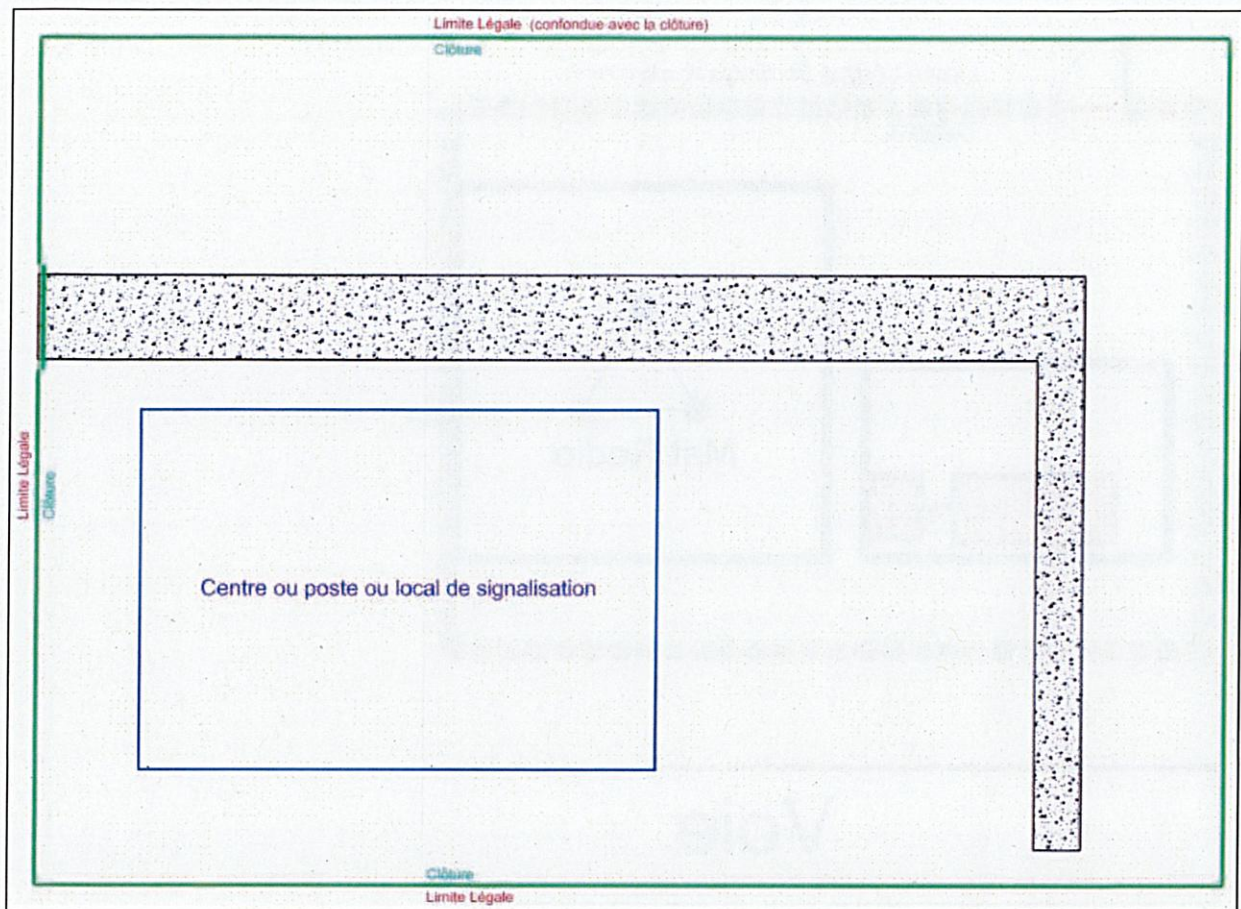


- De la clôture de la sous-station électrique :

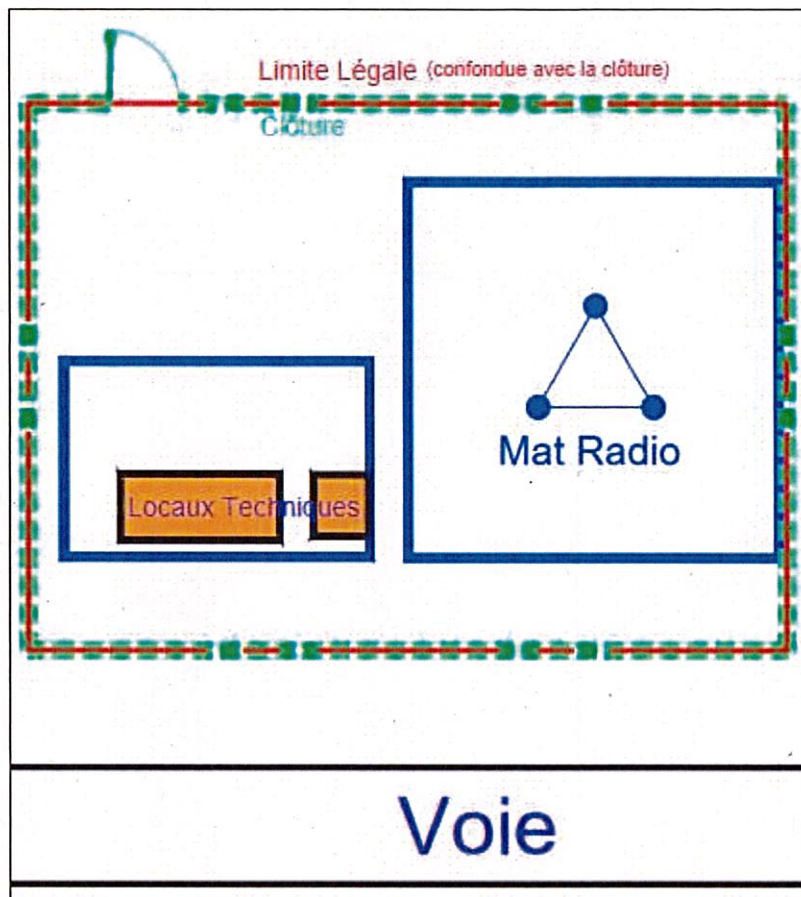




- Du mur du poste d'aiguillage :



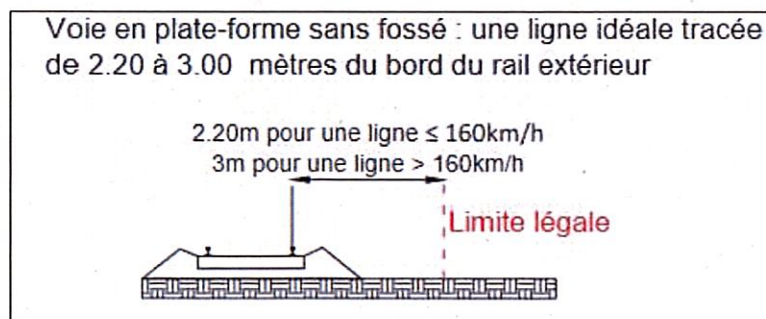
- De la clôture de l'installation radio :



- D'une ligne tracée à 2,20 mètres pour les lignes ou sections de ligne où il n'est pas circulé ou circulé jusqu'à 160 km/ h à partir du bord extérieur du rail de la voie ferrée :

Ou

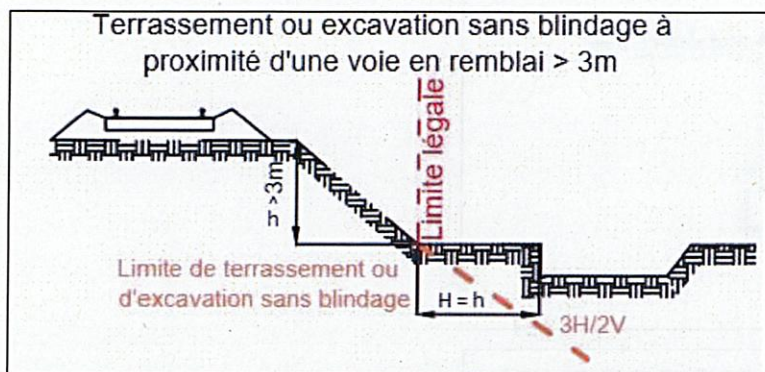
- D'une ligne tracée à trois mètres pour les lignes ou section de lignes où il est circulé à plus de 160 km/ h, à partir du bord extérieur du rail de la voie ferrée :





### 3. Exemples de matérialisation de la distance de recul définie à l'article R. 2231-5 du code des transports à respecter pour les projets de terrassement, excavation, fondation

**Situation 1** : cas de la voie en remblai pour laquelle s'applique les distances de recul définies aux I et II de l'article R. 2231-5 du code des transports :



**Nota** : les remblais de plus de 3 mètres de hauteur (h) bénéficient d'une double protection :

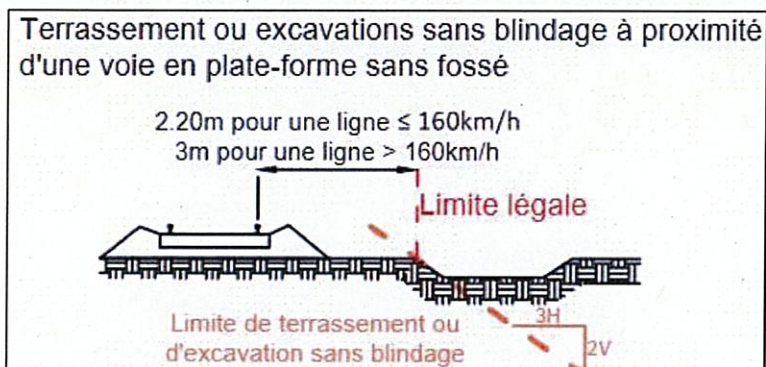
- une interdiction de terrasser dans une distance horizontale H inférieure à la hauteur du remblai h ;
- une interdiction de terrasser sans blindage sous un plan de 3 H (horizontal) pour 2 V (vertical), mesurée à partir de l'arrête inférieure du talus.

**Situation 2** : cas des autres composantes de l'emprise de la voie ferrée pour lesquelles s'appliquent la distance de recul prévue au I de l'article R. 2231-5 du code des transports :

Pour tous les autres éléments composant l'emprise de la voie ferrée (article R.2231-2 du code des transports), il est interdit de réaliser des terrassements, des excavations, des fondations sans la mise en œuvre d'une solution de blindage sous un plan incliné à 3H pour 2V, positionné de telle sorte qu'il passe par le point d'intersection de la limite de l'emprise de la voie ferrée et du terrain naturel (II de l'article R.2231-5).

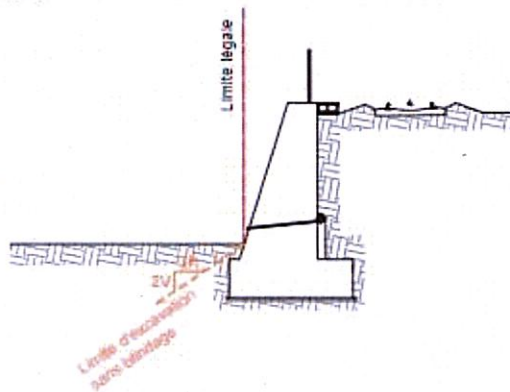
Le point de départ pour tirer ce trait correspondant au plan de 3H pour 2V, en dessous duquel une solution de blindage doit obligatoirement être mise en œuvre, est la limite de chaque composante de l'emprise de la voie ferrée définie à l'article R. 2231-2 du code des transports.

**Exemple 1** : matérialisation de la limite d'excavation, de terrassement et de fondation sans blindage à partir de l'emprise de la voie ferrée pour la plateforme ferroviaire.

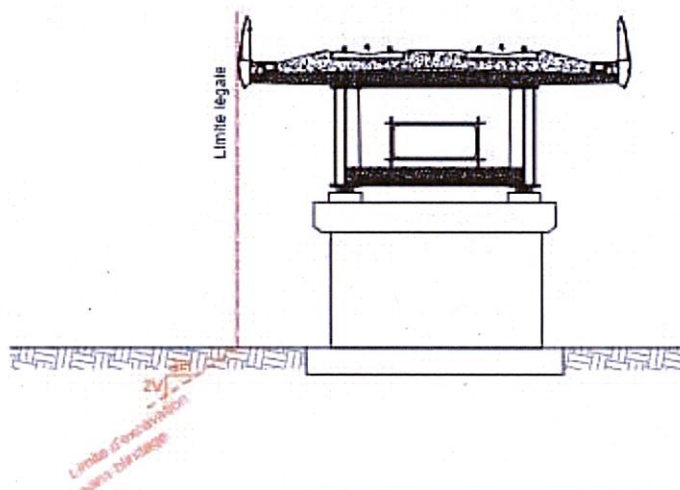


**Exemple 2 : matérialisation de la limite d'excavation, de terrassement et de fondation sans blindage à partir de l'emprise de la voie ferrée pour l'ouvrage d'art aérien.**

Ouvrage d'art aérien : voie ferrée en remblai avec ouvrage de soutènement

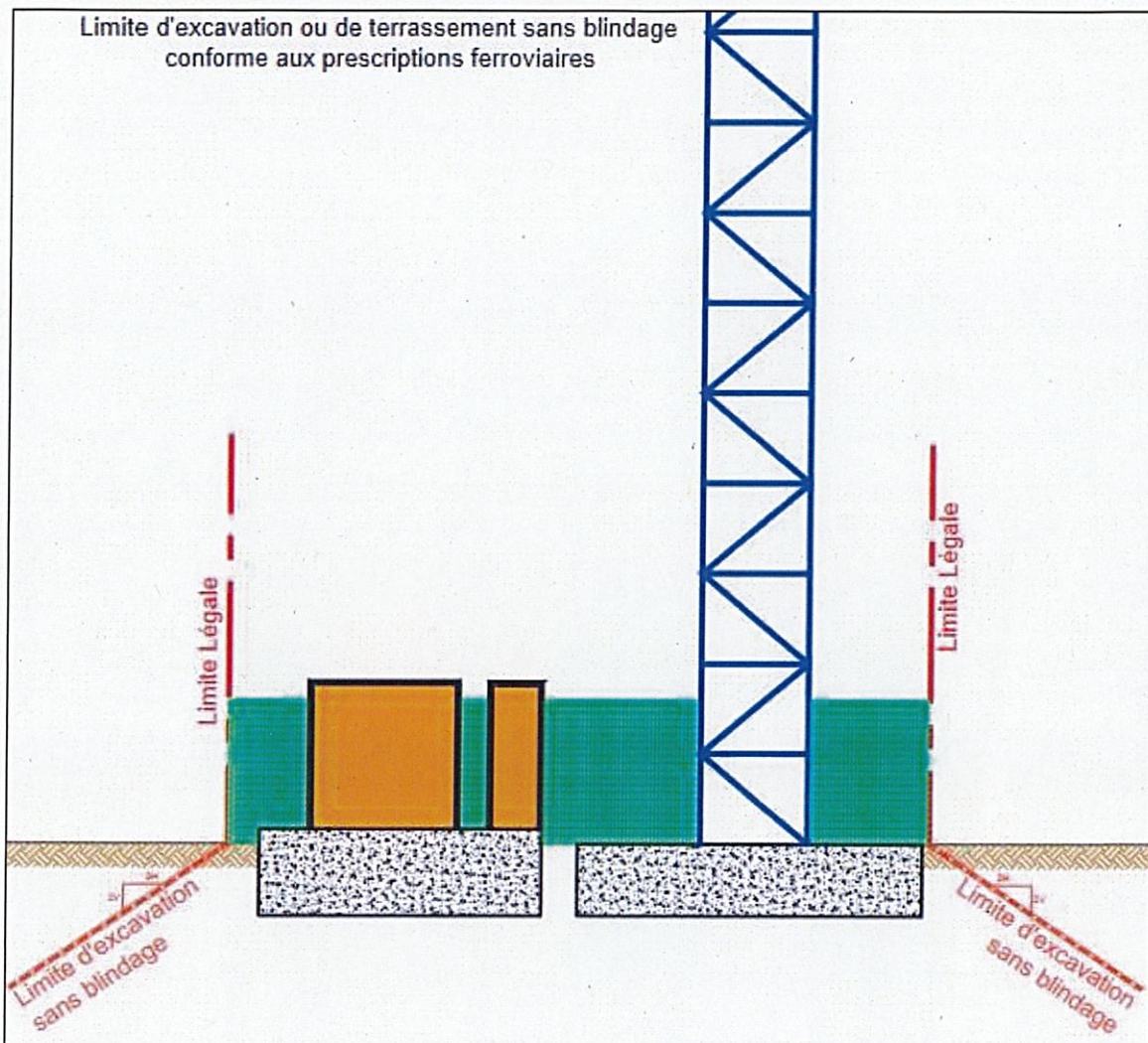


Ouvrage d'art aérien : voie ferrée portée par un pont-rail avec débord de tablier



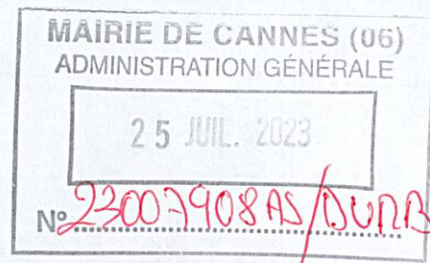


**Exemple 3 : matérialisation de la limite d'excavation, de terrassement et de fondation sans blindage à partir de l'emprise de la voie ferrée pour l'installation radio.**





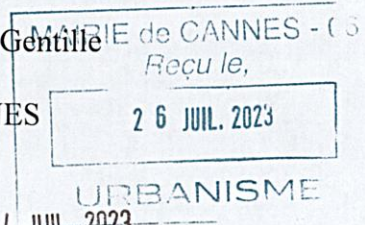




07-Avis SMIAGE modification PLU

Pilote	Copies pour information
DURB	▶ EVERAN
Copies Services associés	▶ TMIGOULE
▶ <input type="checkbox"/>	▶ KTOPIN
▶ <input type="checkbox"/>	▶ YVLECUYER
▶ <input type="checkbox"/>	▶
▶ <input type="checkbox"/>	▶
▶ <input type="checkbox"/>	▶

**Monsieur David LISNARD**  
Maire  
Place Cornut Gentile  
CS 30140  
06400 CANNES



Nice, le 24 JUL. 2023

Monsieur le Maire,

Vous avez sollicité l'avis du Syndicat Mixte Inondations Aménagement et Gestion de l'Eau Maralpin concernant le projet de modification du Plan Local d'Urbanisme de Cannes.

A la lumière des inondations du 3 octobre 2015, le secteur « Cannes Bocca Grand Ouest », a été identifié dans le Plan de Prévention des Risques d'inondation (PPRI) comme « Espace Stratégique de Requalification » (ESR) autorisant alors le renouvellement urbain, sous réserve qu'il permette une amélioration de la situation vis-à-vis du risque inondation. Aussi, le renouvellement urbain devra notamment présenter une emprise au sol limitée afin de ne pas augmenter l'imperméabilisation et donc le risque d'inondation par ruissellement.

Je porte à votre connaissance la stratégie de mise en résilience face au risque inondation de la plaine de la Siagne en cours d'élaboration avec l'ensemble des acteurs du territoire, dont vos services, dans le cadre du Programme d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI) du bassin versant de la Siagne porté par le SMIAGE. En effet, la reconquête et la restauration des milieux aquatiques sont des enjeux particulièrement mis en avant comme solutions fondées sur la nature permettant de lutter contre les inondations. Il conviendra donc de tenir compte dans votre projet de renouvellement urbain, des actions envisagées en faveur de la restauration d'une trame paysagère dessinée autour du Béal et la Vieille Siagne dans la traversée de la zone d'activité des Tourrades, notamment en conservant un espace suffisant autour de ces cours d'eau afin de pouvoir mettre en œuvre leur valorisation paysagère et renaturation.

Sous réserve de la prise en compte de cette action, le SMIAGE émet un avis favorable au projet de modification du PLU.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de ma considération distinguée.

  
**Cyril MARRO**  
Directeur général des services



## MESLI Nadia

---

**De:** Gilles GAVEAU <ggaveau@paysdegrasse.fr>  
**Envoyé:** lundi 24 juillet 2023 18:47  
**À:** MESLI Nadia  
**Cc:** RIBOLLET Philippe; 'Alexandra HERITEAU'  
**Objet:** RE: réunion des personnes publiques associées - Modification 3 du PLU de CANNES

Bonsoir Mme MESLI,

Pour faire suite à mon précédent mail, je vous confirme que la CAPG n'a pas d'observations concernant le projet de modification N°3 du PLU de Cannes.

Aussi, ce projet fera l'objet d'un avis favorable tacite de la part de la CAPG.

Bien cordialement,



---

**De :** Gilles GAVEAU <ggaveau@paysdegrasse.fr>  
**Envoyé :** jeudi 13 juillet 2023 19:49  
**À :** 'MESLI Nadia' <Nadia.MESLI@cannespaysdelerins.fr>  
**Cc :** 'RIBOLLET Philippe' <philippe.ribollet@ville-cannes.fr>; 'Alexandra HERITEAU' <aheriteau@paysdegrasse.fr>  
**Objet :** RE: réunion des personnes publiques associées - Modification 3 du PLU de CANNES

Bonjour Madame,

Je vous confirme bonne réception par la CAPG du courrier d'invitation à la présentation du projet de modification n°3 du PLU de Cannes du 12 juin 2023 à laquelle nous n'avons pas pu assister.

Dans l'hypothèse où la CAPG souhaiterait formuler des observations sur ce projet de modification n°3 du PLU de Cannes, nous vous les ferons parvenir par courrier avant la date d'échéance de la consultation des PPA.

Espérant avoir répondu à votre demande,

Bien cordialement,



---

**De :** MESLI Nadia <[Nadia.MESLI@cannespaysdelerins.fr](mailto:Nadia.MESLI@cannespaysdelerins.fr)>  
**Envoyé :** jeudi 13 juillet 2023 16:01  
**À :** [ggaveau@paysdegrasse.fr](mailto:ggaveau@paysdegrasse.fr)



Cc : RIBOLLET Philippe <[philippe.ribollet@ville-cannes.fr](mailto:philippe.ribollet@ville-cannes.fr)>

Objet : réunion des personnes publiques associées - Modification 3 du PLU de CANNES

Bonjour,

La Ville de CANNES a adressé le 24 mai dernier à l'ensemble des personnes publiques associées une invitation à la présentation du projet de modification n°3 du P.L.U. de Cannes, le 12 juin 2023, comme indiqué dans le courrier joint.

N'ayant pas reçu à ce jour l'accusé réception de ce courrier, je vous remercie par avance de m'en accuser réception par retour de mail, afin de finaliser cette formalité réglementaire.

Par ailleurs, en votre qualité de personne publique associée, je vous saurais gré de bien vouloir m'adresser d'ici la fin du mois de juillet votre avis sur le projet présenté, et dans le cas contraire me le signaler avant cette échéance. A votre disposition pour tout complément d'information

Bien cordialement



**Nadia MESLI**

Service Urbanisme Prévisionnel Ville de CANNES

DGA Développement territorial C.A.C.P.L.

Tél : (04) 97 06 46 43

[nadia.mesli@cannespaysdelerins.fr](mailto:nadia.mesli@cannespaysdelerins.fr)

C.A. Cannes Pays de Lérins

CS 50 044 - 06414 Cannes Cedex

31, Boulevard de la Ferrage - 06400 CANNES

Tél : 04 97 06 46 43 - Télécopie : 04 97 06 40 69

LE P A S'AFFICHE  
QUAND LES ARTISTES  
RÉINVENTENT LA PUBLICITÉ

16 juin  
1<sup>er</sup> oct. 2023  
**GRASSE**  
MUSÉE INTERNATIONAL de la PARFUMERIE  
FRANCE / CÔTE D'AZUR

WWW.MUSEESDEGRASSE.COM

## MESLI Nadia

---

**De:** Marie Gautier <marie.gautier@cnpf.fr>  
**Envoyé:** mercredi 26 juillet 2023 11:07  
**À:** MESLI Nadia; marie.gautier@crpf.fr; quentin.vanneste@cnpf.fr  
**Cc:** RIBOLLET Philippe  
**Objet:** RE: réunion des personnes publiques associées - Modification 3 du PLU de CANNES

Bonjour,  
J'accuse réception de votre courrier.  
Nous n'avons pas d'avis particulier à apporter sur le projet de modification n°3 du PLU de Cannes.

Cordialement.

**Marie GAUTIER**

Responsable documents de gestion durable  
Responsable développement forestier territorial  
Alpes-Maritimes et Var

Maison de la forêt, ZI les Lauves  
Rue Henri Becquerel  
83 340 LE LUC  
Tél. : 06 84 50 22 43  
[www.cnpf.fr](http://www.cnpf.fr)



---

**De :** MESLI Nadia [mailto:Nadia.MESLI@cannespaysdelerins.fr]  
**Envoyé :** jeudi 13 juillet 2023 16:09  
**À :** marie.gautier@crpf.fr; marie.gautier@cnpf.fr; quentin.vanneste@cnpf.fr  
**Cc :** RIBOLLET Philippe <Philippe.RIBOLLET@ville-cannes.fr>  
**Objet :** réunion des personnes publiques associées - Modification 3 du PLU de CANNES

Bonjour,  
La Ville de CANNES a adressé le 24 mai dernier à l'ensemble des personnes publiques associées une invitation à la présentation du projet de modification n°3 du P.L.U. de Cannes, le 12 juin 2023, comme indiqué dans le courrier joint.  
N'ayant pas reçu à ce jour l'accusé réception de ce courrier, je vous remercie par avance de m'en accuser réception par retour de mail, afin de finaliser cette formalité réglementaire.

Par ailleurs, en votre qualité de personne publique associée, je vous saurais gré de bien vouloir m'adresser d'ici la fin du mois de juillet votre avis sur le projet présenté, et dans le cas contraire me le signaler avant cette échéance.  
A votre disposition pour tout complément d'information

Bien cordialement





**Nadia MESLI**

Service Urbanisme Prévisionnel Ville de CANNES

DGA Développement territorial C.A.C.P.L.

Tél : (04) 97 06 46 43

[nadia.mesli@cannespaydelerins.fr](mailto:nadia.mesli@cannespaydelerins.fr)

C.A. Cannes Pays de Lérins

CS 50 044 - 06414 Cannes Cedex

31, Boulevard de la Ferrage - 06400 CANNES

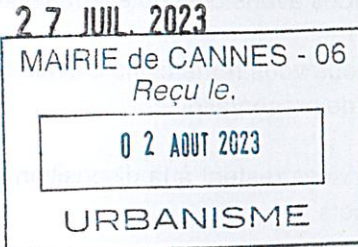
Tél : 04 97 06 46 43 - Télécopie : 04 97 06 40 69



Monsieur David LISNARD  
Maire de Cannes  
MAIRIE DE CANNES  
1 place Bernard Cornut Gentile  
06400 CANNES

Pilote	Copies pour information
DURB	EVERAN
Copies Services associés	OTARIC
LISNARD <input type="checkbox"/>	TAMIGOUX
<input type="checkbox"/>	KTOPIN
<input type="checkbox"/>	ULLECOUER
<input type="checkbox"/>	SIMONIANI CA
<input type="checkbox"/>	

Nice, le



**Objet : Modification n°3 du PLU de Cannes**

Monsieur le Maire,

Vous avez bien voulu nous associer à la modification n°3 du Plan Local d'Urbanisme de votre commune et nous vous en remercions.

Nous avons le plaisir de vous informer que la Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur émet un avis favorable avec un point de vigilance sur la prise en compte pendant les travaux, de l'impact sur les entreprises situées à proximité, et sur la complémentarité avec l'existant, des nouvelles implantations prévues dans le projet.

Nous avons bien relevé les évolutions réglementaires proposées qui permettront de concrétiser vos projets de développement et de renouvellement urbain.

Nous avons bien noté les enjeux de requalification du périmètre présenté dans la modification n°3. Celle-ci prévoit de la multifonctionnalité, notamment par la reconversion du site de l'A.F.P.A. qui accueillera une nouvelle école internationale dédiée aux métiers de l'hôtellerie & du tourisme, mais aussi la reconquête de la friche industrielle Ansaldobreda, que vous prévoyez de dédier à l'économie créative.

Nous soutenons votre souhait de développer les filières stratégiques d'avenir.

Nous saluons l'inscription de logements pour actifs dans votre projet, qui font aujourd'hui cruellement défaut sur l'ensemble du département. La crise structurelle de l'offre pénalise le développement des entreprises et l'attractivité du territoire.

Il est prévu à horizon 2030, environ 100 000 m<sup>2</sup> de surface utile qui seront dédiés aux bureaux, activités, services et commerces.

Nous vous invitons à réaliser des études de programmation commerciale afin de définir précisément les éventuels besoins en complémentarité avec le tissu économique existant.

.../...



Par ailleurs, il s'agira d'être vigilant quant à la période de travaux qui peut engendrer des nuisances et une baisse de fréquentation voire une réduction du chiffre d'affaires, par conséquent, fragiliser votre tissu économique.

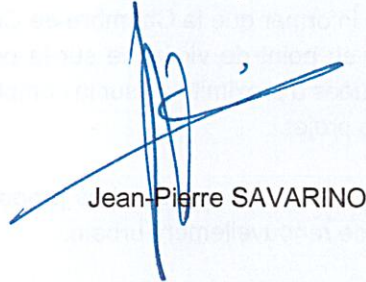
Aussi, nous avons bien noté le maintien du camping Bellevue.

Enfin, nous vous remercions d'avoir souligné le déficit d'espaces d'activités économiques dans votre rapport de présentation.

Mes services restent à la disposition des vôtres pour vous accompagner dans la mise en œuvre de vos projets.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Maire, en l'assurance de notre considération très distinguée.

Le Président,



Jean-Pierre SAVARINO



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



direction  
générale  
de l'Aviation  
civile

**Service national d'Ingénierie aéroportuaire**  
« Construire ensemble, durablement »

SNIA Sud-Est

Bureau Gestion Domaniale et  
Servitudes Aéronautiques

Nos réf. : 24363

Vos réf. :

Affaire suivie par : Vincent Selles

Mail : snia-bgd-aix-bf@aviation-civile.gouv.fr

Tél. : 04 42 33 78 57

**Objet : Modification n°3 PLU – Commune de Cannes (06)**

Aix-en-Provence; le **28 JUL. 2023**

**Communauté d'agglomération Cannes Pays  
de Lérins**

Service urbanisme Prévisionnel ville de Cannes

Mel : nadia.mesli@cannespaysdelerins.fr

Madame,

Dans le cadre de la modification simplifiée n°3 du PLU de la commune de Cannes (06), vous avez saisi mon service afin de vous faire part de nos observations.

Au regard des secteurs concernés par ce projet de modification, nous rappelons les contraintes aéronautiques pouvant impacter les hauteurs de construction notamment dans les axes de pistes de l'aérodrome et leurs abords.

Nous rappelons également que les différentes plantations projetées doivent tenir compte du plan des servitudes aéronautiques dans leur stade de développement ultime.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes meilleures salutations.

**Le chef du SNIA Sud-Est  
Joël TOURBOT**



