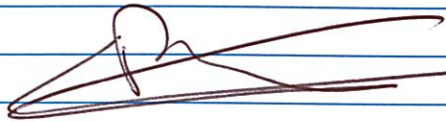
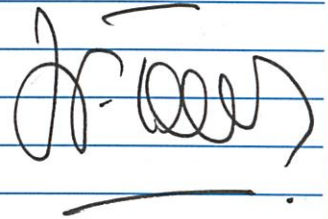


27 octobre 2023

Observations de M^r BENOIT, avocat de M^r
Touner, déposées le 27 octobre, de 24 pages,
à annexer au registre. Pour le camping Belleme
remis en main propre.



27/10/2023



27 octobre 2023

Observations de M^r Boudaoud, Responsable Développement chez
ART IMMOBILIER CONSTRUCTION, société de promotion engagés
sur la vente des terrains cadastrés A1 182, 185, 280. Le
dica mentionne une erreur de placement de l'un des
polygones d'implantation (au Nord) qui cherche une
parcelle d'immeuble.
composée

27/10/23



Parcelles concernées : AI 182, 184 à 190, 192, 247 partie, 280, 281



Principes du plan de masse :

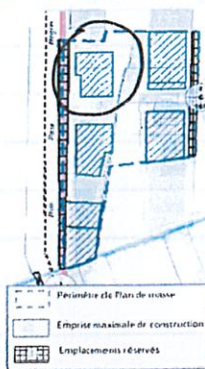
- Opération de restructuration urbaine grâce à l'outil du plan de masse. Les constructions neuves doivent être édifiées à l'intérieur du volume défini par le polygone d'implantation et les hauteurs maximales inscrites au PLU (carte générale et carte des hauteurs). Les balcons et terrasses peuvent être édifiés en dehors des volumes réglementaires ;
- Inscrire les volumétries en interface harmonieuse avec le bâti environnant ;
- Optimiser la perméabilité des sols ;
- Favoriser la double orientation intérieure des logements ;
- Valoriser les aménagements paysagers des espaces extérieurs pour le confort des habitants futurs et voisins, ainsi que l'agrément de l'espace public ;
- La plantation d'arbres de haute tige doit être optimisée en s'approchant au mieux de la proportion édictée au PLU d'un arbre par tranche de 200 m² de l'unité foncière concernée. Au besoin, le recours à des fosses de plantation avec choix d'essences adaptées pourra être envisagé sans entraver leur développement tout en respectant la qualité pérenne des aménagements publics et des bâtiments. La préservation des arbres existants sera privilégiée.



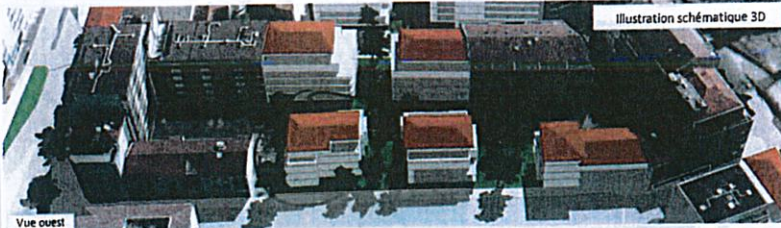
Extrait du PAC Submersion marine notifié le 7/12/2017
Tout projet devra respecter les contraintes édictées par le cahier de recommandations du PAC submersion marine.

LE VARDU DU MITTELSTADT

PLU zonage réglementaire



Carte des hauteurs



Vue ouest

Hôtel de Ville
Annexe La Ferrage
Service Urbanisme
31 bd de la Ferrage
06400 Cannes

Nice, le 27 Octobre 2023

OBJET : Enquête publique dans le cadre de la modification Modification simplifiée n°1 / Polygone d'implantation mal placé

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Nous sommes engagés avec les propriétaires des parcelles cadastrées AI 182-185-280, site 13-15-17 rue Paul Négrin à Cannes la Bocca (06140). Ces 3 parcelles font l'objet d'un plan gabaritaire (plan masse N°BC 3), représentant 3 polygones d'implantations distincts, consultable sur le site de la commune de Cannes.

Sur l'une de ces parcelles (AI 280), un polygone d'implantation a été mal positionné et se trouve à cheval sur notre parcelle et la parcelle voisine qui est un immeuble en copropriété.

Nous avons déjà signalé cette erreur au service urbanisme de la ville de Cannes qui nous a conseillé de vous en faire part lors de l'enquête publique concernant la modification en cours du PLU.

Aussi, nous vous informons de cette erreur et nous vous remercions de bien vouloir faire le nécessaire auprès des services pour la rectifier.

Restant à votre disposition pour toute information complément d'information,

Cordialement,

Romain BOUDAROU
Responsable Développement
ART IMMOBILIER CONSTRUCTION

W

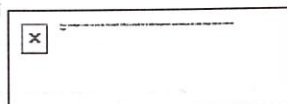
De: Magali NOBLET NOLLI <m.nobletnolli@verrecchia.com>
Envoyé: vendredi 27 octobre 2023 16:21
À: BP Urbanisme - Enquête Publique
Cc: LAHILLE Agnes; Jacques DELAGUILLONNIERE; Christian LORENZI; Stephane PAOLI; Julien SAUVE; Arthur PUISSESSEAU; Romain BELOTTI; CHEVALIER Laurent
Objet: CANNES Observations modif 3 PLU
Pièces jointes: CANNES Observations modif 3 PLU 231027.pdf
Importance: Haute

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Nous vous prions de bien vouloir trouver ci-après les observations qu'appellent de notre part le projet de 3^e modification du plan local d'urbanisme de Cannes, et à partir desquelles nous souhaiterions proposer de mener, de concert avec les services de la commune, des échanges plus approfondis en application de l'article L. 153-43 du code de l'urbanisme, avant l'approbation de la procédure.

Nous restons à votre disposition,

Bien à vous,



Magali NOBLET NOLLI

Directrice opérationnelle

06 78 01 92 00

m.nobletnolli@verrecchia.com

1 rue d'Aurion - 93110 Rosny-sous-Bois



A handwritten signature in blue ink, located at the bottom right of the page.

Renvoyé par CACPL dans le cadre de la permanence
du 27 octobre 2023 un dossier et 3 documents
en annex



stratem
avocats

Loïck Benoit
Avocat associé
Docteur en droit public
Spécialiste en droit public

Marc Alexandre
Avocat associé
Master II droit privé
spécialité contentieux

Clotilde de Saint Remy
Avocate
Master II droit pénal
et sciences criminelles

Clémentine Dachicourt
Avocate
Master II conseil et contentieux

Clara Battaglini
Juriste
Master II conseil et contentieux,
spécialité droit public

www.stratem-avocats.fr



62, avenue de Grammont
37000 Tours
Tel : 02 47 60 12 60
Fax : 02 47 05 59 71
contact@stratem-avocats.fr

Case n° 96
SELARL d'Avocats inscrit
au Barreau de Tours
au capital de 14 400 €

RCS de Tours n° 824 491 187

**Enquête publique dans le cadre
de la modification n°3 du P.L.U**
Hôtel de Ville de Cannes Direction
de l'Urbanisme
1, Place Cornut Gentille
06400 Cannes

**À l'attention de Monsieur le
Commissaire Enquêteur**

Tours, le 26 octobre 2023

Par courriel et remise en main propre le 27 octobre 2023

Nos Réf. : TONNER Jean-François c/ Cannes (LB CBA) PC3
(LB/LB/2023/577)

Objet : Observations dans le cadre de l'enquête publique – modification n°3
du PLU de CANNES

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Je vous adresse la présente en qualité de conseil de Monsieur Jean-François
TONNER.

Mon client est propriétaire en indivision, avec sa sœur Madame Françoise
TONNER, du camping Bellevue, situé à Cannes et d'une superficie de 5
hectares environ :

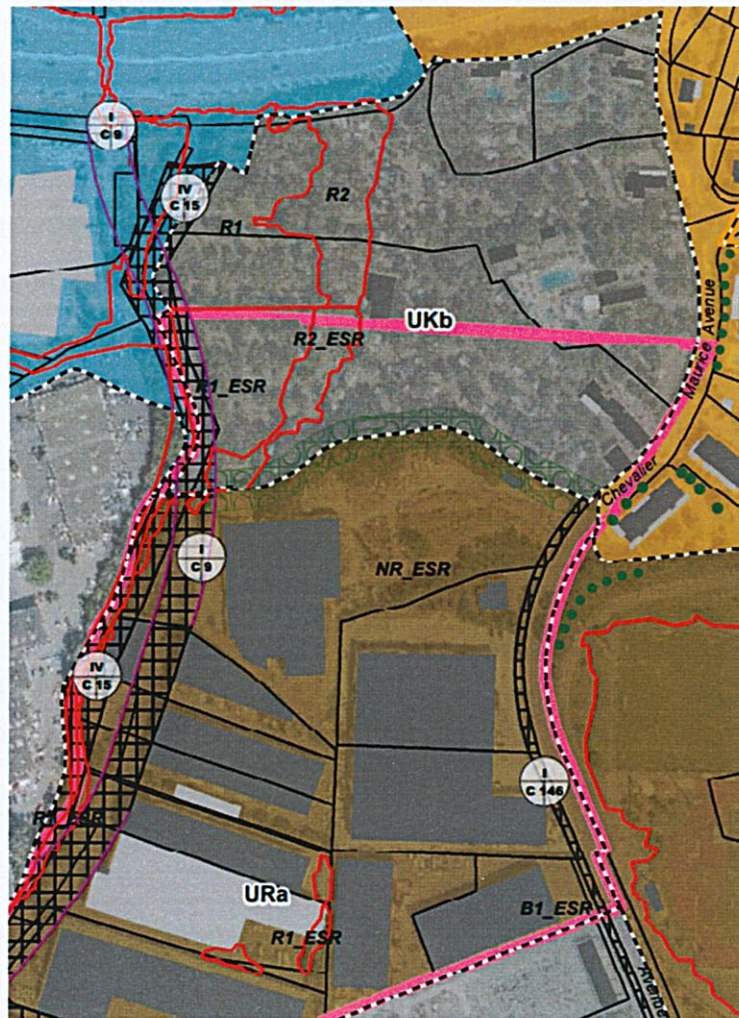


Extrait Géoportail

Ce terrain de camping est exploité par la SARL Camping Parc Bellevue Cannes.

Il s'agit du dernier terrain de camping sur le territoire communal de Cannes.

Depuis la révision du PLU de la commune de Cannes du 18 novembre 2019, modifié le 19 juillet 2021, le terrain est classé en zone UKb :



Extrait règlement graphique PLU 18.11.2019 – modifié le 19.07.2021

La zone UKb est alors définie par le règlement du PLU comme destinée exclusivement à l'exploitation de camping mais ne laisse que très peu de possibilité de développement de l'activité, la constructibilité étant limitée à 40% d'emprise au sol en sus de l'existant.

Le terrain était également affecté d'une servitude d'attente de projet (SAP).

Le terrain de camping est enfin concerné par le risque d'inondation, aléa R1 et R2 et à ce titre, il est en partie inclus dans le périmètre d'espace stratégique de requalification (ERS) qui doit permettre une réhabilitation d'ensemble du site tout en réduisant la vulnérabilité et donc l'exposition au risque.

C'est dans ce contexte que, par délibération du 28 novembre 2022, le conseil municipal de la commune de CANNES a prescrit la modification n°3 de son PLU.

En synthèse, le terrain de camping de mon client est impacté par la modification n°3 du PLU, qui emporte notamment la levée de la SAP au profit de la création d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) ainsi que l'insertion de polygones d'implantation liés à l'activité de camping.

Les personnes publiques associées ont déjà été interrogées et la DDTM a émis le 12 juillet 2023, un avis détaillé, sollicitant notamment la suppression des polygones d'implantation prévus sur le camping Bellevue.

Or, comme la commune de Cannes l'a d'ailleurs explicité dans sa réponse à l'avis de la DDTM, l'instauration de polygones d'implantation est parfaitement régulière et n'entre nullement en contradiction avec le classement en zone UKb des parcelles concernées (I.).

En outre, mon client souhaite formuler quelques observations sur les activités et constructions prévues au sein du périmètre de l'OAP Cannes Bocca Grand Ouest (II.).

I. Sur la régularité de l'instauration de polygones d'implantation

Aux termes de son avis émis le 12 juillet 2023, la DDTM fait grief aux auteurs du PLU de prévoir des polygones d'implantation sur le terrain de camping Bellevue pour deux motifs.

Elle estime, d'une part, que les parcelles ne sont pas incluses dans le périmètre de la modification n°3 du PLU et, d'autre part, que les polygones d'implantation seraient en contradiction avec le règlement de la zone UKb.

Toutefois, les arguments ne résistent pas à l'analyse.

A. En droit, l'article L.151-9 du Code de l'urbanisme dispose que :

« Le règlement délimite les zones urbaines ou à urbaniser et les zones naturelles ou agricoles et forestières à protéger.

Il peut préciser l'affectation des sols selon les usages principaux qui peuvent en être faits ou la nature des activités qui peuvent y être exercées et également prévoir l'interdiction de construire.

Il peut définir, en fonction des situations locales, les règles concernant la destination et la nature des constructions autorisées. »

L'article R.151-11 précise que :

« Les règles peuvent être écrites et graphiques.

Lorsqu'une règle fait exclusivement l'objet d'une représentation dans un document graphique, la partie écrite du règlement le mentionne expressément. Tout autre élément graphique ou figuratif compris dans la partie écrite du document est réputé constituer une illustration dépourvue de caractère contraignant, à moins qu'il en soit disposé autrement par une mention expresse. »

L'article R.151-17 du même code ajoute que :

« Le règlement délimite, sur le ou les documents graphiques, les zones urbaines, les zones à urbaniser, les zones agricoles, les zones naturelles et forestières.

Il fixe les règles applicables à l'intérieur de chacune de ces zones dans les conditions prévues par la présente section. »

Les polygones d'implantation sont décidés par les auteurs du PLU, dans le cadre de l'élaboration du règlement graphique.

A ce titre, les auteurs du PLU disposent d'une grande liberté pour délimiter et localiser des polygones d'implantation au sein du règlement graphique du PLU (CAA Lyon, 22 mars 2022, req. n°21LY00066).

Au sein du polygone d'implantation du règlement graphique du PLU, certaines dispositions du règlement écrit ne s'appliquent pas.

Voir en ce sens : « 3. Considérant qu'aux termes de l'article 17 du plan local d'urbanisme de la commune d'Annemasse : « Dans toutes les zones du plan local d'urbanisme pour les parcelles concernées par un polygone d'implantation délimité aux documents graphiques les constructions ne sont autorisées qu'à l'intérieur de la délimitation de l'emprise de ces polygones. Le polygone d'implantation se substitue aux règles d'implantation relevant des articles 6, 7 et 9, c'est-à-dire qu'à l'intérieur du polygone d'implantation, l'implantation des constructions est libre en ce qui concerne les règles relevant de ces articles. En revanche, les dispositions de l'article 8 restent applicables (...); qu'il ressort du document graphique joint au plan local d'urbanisme de la commune d'Annemasse que le projet de construction, objet du permis de construire attaqué, est situé dans les limites d'un polygone d'implantation; que, par suite, le moyen tiré de ce que le projet en cause méconnaîtrait les dispositions de l'article UD 7 du plan local d'urbanisme doit être écarté; » (TA Grenoble, 20 mars 2014, req. n°1300421); voir aussi TA Versailles, 17 janvier 2011, n°0804368)

De même, dans une seconde jurisprudence, le juge a déclaré que les articles 6 et 7 du règlement écrit de la zone, relatif à l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives et emprises publiques ou privées ne s'appliquent pas aux polygones :

« 17. Les dispositions des articles L. 151-17 et R. 123-9 du code de l'urbanisme n'interdisent pas aux auteurs du PLU de définir des règles concernant l'implantation des constructions en instituant des polygones d'implantation, positionnés dans les documents graphiques, dans lesquels ces constructions doivent obligatoirement s'inscrire. Par ailleurs, les dispositions du 9° de l'article R. 123-39 du même code n'excluent pas que soient prévues au règlement des règles maximales d'emprise au sol et de hauteur des constructions s'appliquant exclusivement à l'intérieur de ces polygones, y compris lorsque le règlement n'autorise que les constructions comprises dans l'emprise de ces derniers. Ainsi, le moyen tiré de ce que l'institution de polygones d'implantation serait dépourvue de base légale doit être écarté.

18. Les requérantes soutiennent que le positionnement d'un polygone d'emprise maximale sur les parcelles C 330, C 333, C 542, C 543, C 546 et C 547, parallèlement à la rue de la République, fait obstacle à ce que les constructions qui y seraient autorisées respectent les règles fixées par le règlement à l'article UA 6, en ce qui concerne l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques, et à l'article UA 7, qui porte sur l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives. Il résulte cependant de ces deux articles que les règles qu'ils fixent ne s'appliquent pas à l'intérieur

du polygone. Le moyen soulevé ne peut donc qu'être écarté. » (CAA Marseille, 28 octobre 2021, req. n°20MA04387)

B. En l'espèce, en premier lieu, la DDTM, dans son avis du 12 juillet 2023, prétend que le terrain de camping Bellevue ne serait pas inclus dans le périmètre de la modification n°3 du PLU, ce qui empêcherait d'y instaurer des polygones d'implantation :

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.

Toutefois, l'article L.153-36 du Code de l'urbanisme précité, prévoit que la modification de droit commun du PLU peut porter sur « *le règlement, les orientations d'aménagement et de programmation ou le programme d'orientations et d'actions.* », sans imposer de cartographier précisément le périmètre de la modification.

C'est ainsi au prix d'une lecture erronée, et en ajoutant à la lettre du texte, que la DDTM croit pouvoir limiter la modification n°3 au périmètre délimité dans le plan annexé pour information à la délibération du 28 novembre 2022 prescrivant la modification.

Autrement dit, la DDTM fonde sa réserve sur un plan annexé à la délibération qui est une simple illustration. Ce plan n'est attaché à aucune formalité substantielle ou réglementaire prévue par le code de l'urbanisme.

En réalité, la délibération précitée indique que la modification n°3 du PLU a pour objet de permettre la réalisation d'un projet d'aménagement d'ensemble dans le secteur Frayère/Roubine à la Bocca, en tenant compte notamment de l'ERS qui couvre une partie du secteur.

En effet, la commune de CANNES est partie du constat que :

« ... il existe une opportunité de développement et de renouvellement urbain sur le secteur Frayère/Roubine à la Bocca.

La rénovation urbaine dans ce secteur s'articule aujourd'hui autour d'opérations conduites par la Ville de Cannes et la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins (C.A.C.P.L.), consistant en l'aménagement, à Bastide Rouge, d'un technopôle de l'image, du multiplexe cinématographique Cannes Cineum, du campus universitaire et de la résidence étudiante. Ces équipements structurants s'accompagnent d'autres actions de requalification des espaces urbains, de développement des équipements sportifs et culturels sur le site de La Frayère dans le cadre du nouveau programme de renouvellement urbain (NPRU), de restructuration de l'habitat et d'un renforcement des transports en commun par la création d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS).

»

L'étude d'urbanisme et de faisabilité a identifié les enjeux suivants auxquels devra répondre le projet sur le secteur Frayère/Roubine :

- conforter l'écosystème local et développer de nouvelles activités économiques, industrielles et artisanales, cohérentes avec la stratégie de développement économique de Cannes et créer des emplois en développant notamment le secteur du numérique et de l'innovation en lien avec le technopôle de l'image,
- permettre aux actifs de résider sur la commune de Cannes alors qu'aujourd'hui 58% des personnes travaillant à Cannes résident dans une autre ville,
- impulser la structure d'un véritable quartier nouveau porteur de qualité urbaine et d'innovation bien relié au centre existant,
- redonner une façade littorale à cet espace par la valorisation du foncier ferroviaire et par de nouvelles liaisons avec la mer,
- développer un quartier respectant les dispositions réglementaires en matière d'environnement et de développement durable, traiter l'ensemble des thématiques y étant relatives.

La modification n°3 du PLU doit ainsi permettre la réalisation d'un tout nouveau quartier :

Cette étude a abouti à la conception d'un nouveau quartier se structurant autour de quatre grandes logiques :

- accompagner la transformation résidentielle du quartier en apportant les commerces, activités artisanales et de services de proximité nécessaires aux nouveaux habitants,
- poursuivre le développement des activités tertiaires, notamment autour des activités de la filière image en continuité du développement du pôle universitaire de Bastide Rouge,
- transformer le secteur autour de Thalès pour en faire un véritable pôle dédié aux industries de pointe, à forte valeur ajoutée, autour des activités phares du territoire que sont l'image et le nautisme,
- structurer une entrée de ville qualitative autour d'une nouvelle urbanité mixant des fonctions résidentielles et tertiaires.

En outre, ce secteur est affecté d'un risque d'inondation, et couvert par le PPRI approuvé le 15 octobre 2021, lequel délimite un espace stratégique de requalification (ESR).

En d'autres termes, l'ESR doit permettre la réalisation de ce projet d'aménagement d'ensemble, sous réserve de respecter un certain nombre de prescriptions destinées à réduire l'exposition des biens et des personnes au risque d'inondation.

Le projet de modification n°3 du PLU concerne donc l'ensemble du secteur Frayère/Roubine et doit emporter toutes les modifications nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement d'ensemble de la zone, tout en assurant le respect des exigences de l'ESR.

A ce titre, le camping Bellevue se trouve dans le périmètre de la modification, la parcelle AC n°148 accueillant toute la partie Sud du camping est même incluse dans le périmètre cartographique de la nouvelle OAP.

Ainsi, le camping en lui-même et en son intégralité est impacté par la modification du PLU.

De plus, le camping Bellevue est en partie concerné par le risque d'inondation.

Plus encore, il existe un espace boisé classé entre le camping de Bellevue et la zone d'activités mixtes se trouvant actuellement en contiguïté.

Dans ces conditions, tant la configuration que les caractéristiques des lieux imposent d'intégrer le camping Bellevue à la modification n°3 du PLU.

C'est d'ailleurs pour tenir compte des enjeux attachés à la modification n°3 du PLU que des polygones d'implantation ont été localisés dans le camping Bellevue, afin de prendre en compte et gérer le risque inondation :

Les gabarits et les prospects :

L'instauration de polygones d'implantation permet de définir des formes urbaines harmonieuses, s'intégrant dans l'environnement de Cannes La Bocca et dans le respect du schéma viaire et des gabarits de voies attendus. Déterminer ces gabarits par l'instauration de polygones et de hauteurs maximales permet de répondre au P.P.R.I. tant pour la maîtrise de l'évolution des emprises au sol cumulée et du nombre de logements en zone rouge, que pour la libération des espaces nécessaires à l'écoulement de l'eau (espaces laissés libres, bâtiments ciblés sur pilotis et hauteurs ajustées en conséquence).

Rapport de présentation projet modification n°3 – les polygones d'implantation
- page 25

Aux termes de sa note de réponse à la DDTM, la commune de Cannes insiste d'ailleurs sur la localisation du terrain de camping dans le périmètre de l'ESR et donc de la modification n°3 :

« Pour autant, le projet porté pour le développement et le fonctionnement de ce camping repose sur plusieurs unités bâties à créer, judicieusement réparties sur l'emprise du camping. Il est à noter la destination de stockage du bâtiment proposé le plus au nord, isolé de l'espace vert et de calme que constitue le cœur du camping. Des bâtis à vocation d'hébergement touristique sont positionnés le long de l'avenue Maurice Chevalier comme une transition urbaine avec le quartier résidentiel attenant. La proposition prévoit également une extension du bâtiment d'accueil ne répondant plus aux attentes. »

Les polygones d'implantation permettent ainsi la gestion du risque inondation, en assurant la libération des espaces nécessaires à l'écoulement des eaux.

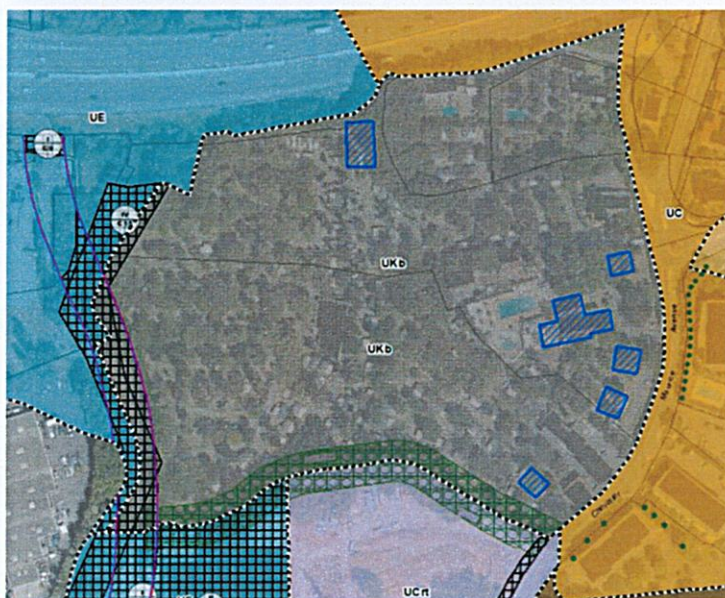
A la lumière de ce qui précède, sans aucune erreur d'appréciation que les auteurs du PLU ont intégré le périmètre du camping à la modification n°3 et qu'ils pouvaient prévoir des polygones d'implantation sur les parcelles accueillant le camping, ce même sur celles qui ne se situe pas au sein de l'OAP.

C. En second lieu, la DDTM estime que l'instauration de polygone d'implantation sur le terrain du camping s'inscrirait en contradiction avec le règlement de la zone UKb.

Or, le rapport de présentation justifie l'instauration des polygones d'implantation sur le terrain du camping Bellevue tout d'abord au regard de la nécessité de gérer le risque d'inondation.

En outre, ces polygones d'implantation permettent d'encadrer le développement du camping situé en zone UKb :

Enfin, la modification n° 3 du P.L.U. prévoit de définir des polygones d'implantation en zone UKb pour permettre le développement du camping Bellevue, comme suit :



Proposition de création de polygones d'implantation (forme hachurée bleue) – zoom nord
Tourrades, secteur du camping Bellevue

Rapport de présentation – page 28

A l'extrémité nord de la zone commerciale des Tourrades objet de la présente modification, le secteur UKb est en vigueur sur le terrain du camping Bellevue. Compte-tenu de l'ajout de polygones d'implantation (cf article C.3) et de l'adéquation des autres règles de ce secteur avec le projet de redynamisation de cet espace, ce zonage UKb est conservé.

Rapport de présentation - Page 30

La commune de Cannes propose encore de préciser la rédaction du règlement écrit du PLU, en apportant les mentions suivantes :

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

Surtout, il apparaît que même la rédaction du règlement écrit du PLU ne traduit aucune contradiction avec l'instauration des polygones d'implantation en zone UKb.

En effet, il ressort des dispositions générales du règlement écrit, modification n°3, un article 4 « Lexique » qui prévoit que :

Plan de masse : document présentant de manière suffisamment détaillée l'ensemble des informations répertoriées aux articles R431-9 (et R431-10), R431-36, R441-3 (et R441-4), et R 441-10 du code de l'urbanisme.

Ce plan présente notamment l'implantation et la hauteur d'une ou plusieurs constructions, le tracé des voies de desserte et des raccordements. Les constructions et les aménagements figurant dans un périmètre de plan de masse défini sur un plan de zonage réglementaire doivent être réalisés dans leur ensemble afin d'assurer une cohérence urbaine à l'échelle du périmètre et de son environnement proche.

Pour les unités foncières concernées par un plan de masse, le calcul des espaces libres, des espaces verts et des arbres de haute tige se fait suivant les pourcentages imposés dans chaque zone, sur la base de la superficie du terrain déduction faite de la superficie de l'emprise prévue pour les constructions (polygones d'implantation = emprises maximales des constructions), sauf si ces espaces sont clairement définis dans le périmètre du plan de masse.

Les constructions qui s'implantent dans l'emprise qui leur est dédiée ne sont pas tenues de respecter les dispositions réglementaires concernant les arbres existants ou à planter.

En outre, les dispositions générales, relatives à l'aménagement, précisent en leur article 1 « Règles d'urbanisme communes et modalités d'application » que :

« 2.Règles générales relatives aux implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

Les articles "implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques" concernent les limites qui séparent un terrain d'une voie (publique ou privée ouverte à la

circulation) ou d'une emprise publique. Lorsque le recul est matérialisé sur le document graphique par des polygones d'implantation, des emplacements réservés ou de recul minimal (marges de recul), les constructions doivent alors respecter ce recul.

(...)

3.Règles générales relatives aux implantations des constructions par rapport aux limites séparatives

Les articles "implantation des constructions par rapport aux limites séparatives" concernent les limites latérales et de fond de parcelles qui séparent un terrain privé d'autres terrains privés. Lorsque le recul est matérialisé sur le document graphique par des polygones d'implantation, les constructions doivent alors respecter ce recul. Dans les autres cas, elles doivent respecter les règles de recul définies aux articles 3.4 de chaque zone.»

Il est ainsi expressément prévu que les règles de prospect du règlement écrit du PLU ne s'appliquent pas dans les polygones d'implantation.

Plus encore, en zone U, l'article U3 « volumétrie et implantation des constructions » précise que :

« 3.1. Emprise au sol des constructions

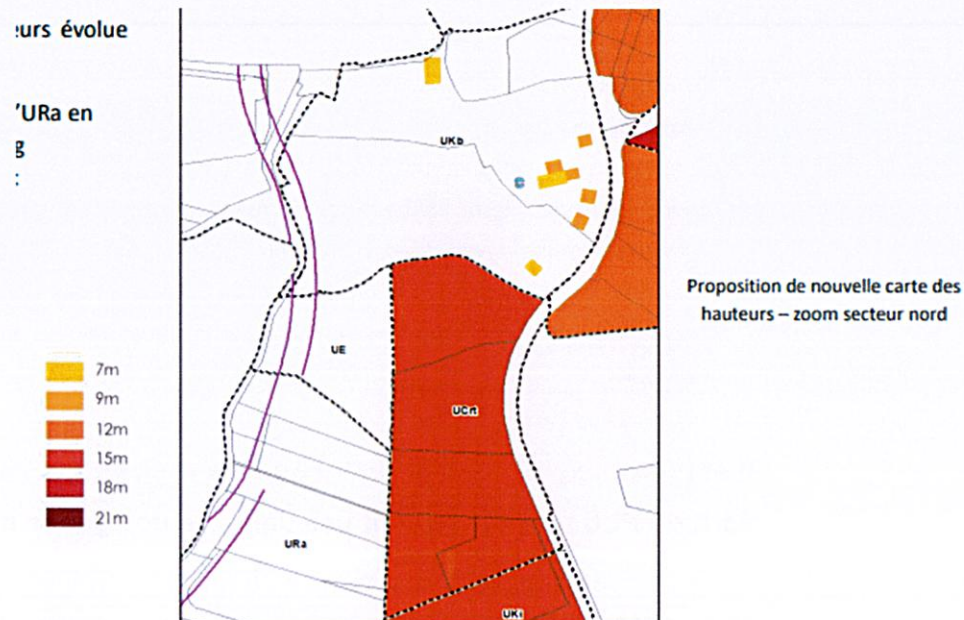
Les bâtiments doivent s'implanter dans les polygones d'implantation si ceux-ci sont portés sur les documents graphiques.

Les accès, piscines, bassins et aménagements des espaces extérieurs sont autorisées en dehors de ces polygones d'implantation. Il en est de même pour les balcons et oriels (bow windows) sauf en zone UCrt où ils doivent être intégrés aux polygones d'implantation si ceux-ci sont portés sur les documents graphiques. Les annexes et les parkings souterrains pourront également s'étendre en dehors des limites de ces polygones d'implantation. »

L'article U1 du règlement du PLU relatif aux destinations et sous-destinations ajoute encore que « Dans le secteur UKb, toutes les destinations non interdites sont autorisées à condition d'être en lien avec le fonctionnement et le développement du camping. »

S'agissant de l'article U4 relatif à la volumétrie et l'implantation des constructions et plus précisément le point 3.2 relatif à la hauteur des constructions, il est expressément prévu que « Règles générales LE REGLEMENT GRAPHIQUE (PLAN DES HAUTEURS) DEFINIT LES HAUTEURS MAXIMALES

AUTORISEES POUR LES CONSTRUCTIONS. CE REGLEMENT GRAPHIQUE PRIME SUR LES HAUTEURS DEFINIES CI DESSOUS. » :



Rapport présentation – Evolution de la carte des hauteurs -
page 35

En réalité, l'instauration de polygones d'implantation en zone UKb, concernée par la modification n°3 du PLU, ne s'inscrit nullement en contradiction avec les dispositions de la zone UKb du règlement du PLU.

Tout d'abord, il convient de rappeler que plusieurs dispositions du règlement écrit du PLU se voient substituer le polygone d'implantation et ne sont donc pas applicables aux projets situés dans les polygones.

D'ailleurs, le règlement écrit du PLU rappelle expressément que les règles de prospect et d'implantation ne s'appliquent pas au sein d'un polygones d'implantation, pas plus que les règles de hauteurs en présence d'une carte des hauteurs.

La modification n°3 du PLU ne traduit donc aucune incohérence en ce qu'elle introduit des polygones d'implantation en zone UKb.

La DDTM tire ainsi des conclusions erronées en considérant que les polygones d'implantation devaient être conformes aux dispositions du règlement du PLU applicables à la zone UKb, alors que précisément, les polygones d'implantation se substituent aux règles d'implantation, d'emprise et de hauteur de la zone UKb.

En conclusion, l'instauration de polygones d'implantation sur les parcelles du camping, en zone UKb laquelle n'est pas modifiée, répond pleinement aux objectifs de la modification n°3 du PLU de la commune de Cannes et ne s'inscrit nullement en contradiction avec ce classement des parcelles en zone UKb, destinées aux activités de camping.

II. Sur les projets prévus au sein de l'OAP Cannes Bocca Grand Ouest

Mon client souhaite attirer particulièrement votre attention sur deux points de l'OAP créée par la modification n°3 du PLU, à savoir la présence d'une déchetterie, ainsi que la hauteur significative des bâtiments situés au droit du terrain de camping.

A. En droit, l'article L.151-6 du Code de l'urbanisme dispose que :

« Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports, les déplacements et, en zone de montagne, sur les unités touristiques nouvelles. »

Le juge administratif rappelle qu'une OAP doit s'inscrire en cohérence avec un ou plusieurs objectifs et orientations du PADD, et comporter ainsi un certain degré de précision :

« 6. Considérant, d'une part, qu'en matière d'aménagement, une OAP implique un ensemble d'orientations définissant des actions ou opérations visant, dans un souci de cohérence à l'échelle du périmètre qu'elle couvre, à mettre en valeur des éléments de l'environnement naturel ou urbain ou à réhabiliter, restructurer ou aménager un quartier ou un secteur ; qu'elle ne peut se limiter à prévoir, sur l'essentiel de son périmètre, la

conservation de l'état actuel de l'occupation du sol en se bornant à définir des préconisations pour une partie très résiduelle de ce périmètre et sans qu'apparaisse, par ailleurs, un lien avec une orientation générale d'aménagement définie à l'échelle du secteur couvert ;» (CAA Lyon, 13 février 2018, req. N°16LY00375)

L'article L.151-7 du même Code précise les objectifs qui peuvent être poursuivis par l'instauration d'une OAP :

« I. - Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain, favoriser la densification et assurer le développement de la commune ;

2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;

3° (Abrogé) ;

4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, renaturer, restructurer ou aménager ;

5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;

6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36 ;

7° Définir les actions et opérations nécessaires pour protéger les franges urbaines et rurales. Elles peuvent définir les conditions dans lesquelles les projets de construction et d'aménagement situés en limite d'un espace agricole intègrent un espace de transition végétalisé non artificialisé entre les espaces agricoles et les espaces urbanisés, ainsi que la localisation préférentielle de cet espace de transition.

II. - En zone de montagne, ces orientations définissent la localisation, la nature et la capacité globale d'accueil et d'équipement des unités touristiques nouvelles locales.

III.-Dans les zones exposées au recul du trait de côte, les orientations d'aménagement et de programmation peuvent définir les actions et les opérations, ainsi que leur échéancier prévisionnel, nécessaires pour réorganiser le territoire au regard de la disparition progressive des aménagements, des équipements, des constructions et des installations. »

L'article R.151-8 du Code de l'urbanisme impose que certains éléments soient définis dans le cadre de l'OAP, à savoir :

« Les orientations d'aménagement et de programmation des secteurs de zones urbaines ou de zones à urbaniser mentionnées au deuxième alinéa du R. 151-20 dont les conditions d'aménagement et d'équipement ne sont pas définies par des dispositions réglementaires garantissent la cohérence des projets d'aménagement et de construction avec le projet d'aménagement et de développement durables.

Elles portent au moins sur :

1° La qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère ;

2° La mixité fonctionnelle et sociale ;

3° La qualité environnementale et la prévention des risques ;

4° Les besoins en matière de stationnement ;

5° La desserte par les transports en commun ;

6° La desserte des terrains par les voies et réseaux.

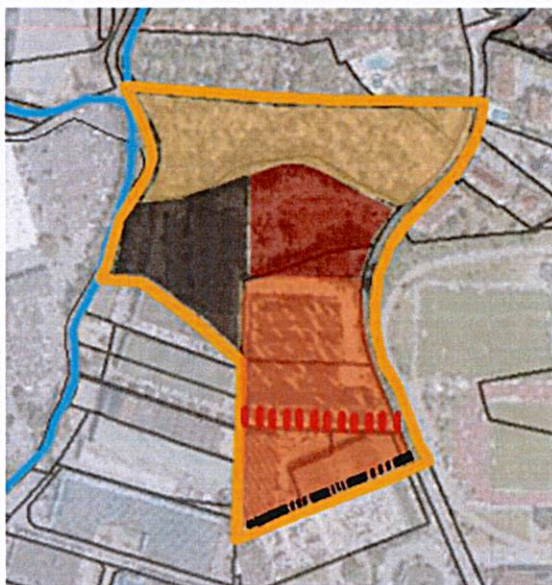
Ces orientations d'aménagement et de programmation comportent un schéma d'aménagement qui précise les principales caractéristiques d'organisation spatiale du secteur. »

B. En premier lieu, l'OAP poursuit un objectif de renouvellement urbain d'envergure, autour de la création d'un tout nouveau quartier, en deux phases de réalisation, qui doit permettre à terme d'accueillir :

- * nouveau quartier autour de la nouvelle gare TER
- * reconquête de la friche d'Ansaldo Breda
- * reconversion du site de l'AFPA
- * transfert et développement de la déchèterie
- * usine de production et de distribution d'hydrogène

En effet, le rapport de présentation indique que le terrain sis 55 avenue Maurice Chevalier présente un intérêt certain pour la réalisation du projet de gestion des déchets (rapport présentation - page 14).

A ce titre, la proximité du terrain de camping, et donc d'une activité d'hébergements touristiques au Nord, et d'une zone d'habitat au Sud, ne permettent pas de regarder le secteur comme propice à l'implantation d'une déchetterie :



OAP – projet modification n°3

En rouge : projet mixité fonctionnelle

En gris : équipement d'intérêt collectif et service public

En orange : mixité à dominante d'habitat

En effet, un projet de déchetterie entrainera des risques pour la sécurité des populations, outre de nombreuses nuisances, sonores et olfactives, auxquelles les habitants et résidants seront exposés.

Il apparaît d'ailleurs opportun de relever à cet égard que les auteurs du PLU insistent fortement, tant dans la délibération prescrivant la modification n°3 que dans le rapport de présentation modifié, sur l'importance attachée à la qualité de vie des futurs occupants de l'OAP.

D'ailleurs, l'avis de la MRAe évoque de nombreux risques insuffisamment pris en compte dans le cadre de l'instauration de l'OAP.

A ce titre, elle estime que l'étude hydraulique réalisée ne permet pas d'exclure le risque d'exposition des biens et des personnes dans le périmètre de l'OAP :

« La MRAe recommande de compléter l'évaluation liée au risque inondation sur la cartographie des emprises projetées par rapport au zonage du PPRi, le phasage

opérationnel, et la modélisation hydraulique dans le secteur de l'OAP. La MRAe recommande également de démontrer que la modification du PLU n'expose pas des personnes et des biens supplémentaires au risque inondation. »

(avis MRAe – page 10)

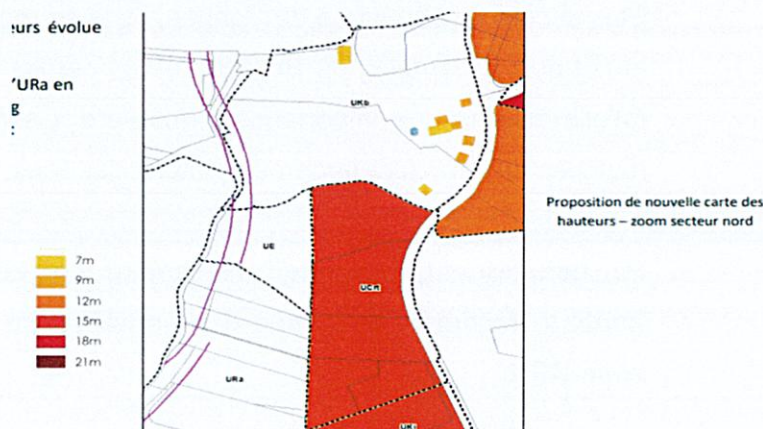
La MRAe déplore en outre l'insuffisance de prise en compte du risque de submersion marine, outre l'absence totale d'évaluation du risque de pollution des sols.

Le site étant situé entre l'aéroport de Cannes-Mandelieu et l'autoroute A7, la MRAe préconise également la réalisation d'un complément d'étude environnementale en tenant compte de la qualité de l'air et du bruit.

Dans ces conditions, l'inclusion d'un projet de déchetterie au sein de l'OAP Cannes Bocca Grand Ouest ne pourra se réaliser en proximité immédiate des activités d'hébergements touristiques (camping, hôtel), ni des habitations.

Aussi, il apparaît opportun d'émettre une réserve sur ce point et soit d'exclure un tel projet du périmètre de l'OAP, soit à tout le moins d'en conditionner la présence à une distance minimale des activités précitées d'habitation et d'hébergement.

C. En second lieu, S'agissant des constructions prévues au Nord du projet d'OAP, la carte des hauteurs prévoit :



La zone UCrt devant accueillir au sud du camping des activités mixtes et de l'habitat pourra comporter des constructions d'une hauteur de 15 mètres.

La zone UE, devant accueillir des activités d'intérêt collectif ou service public autorise une hauteur maximale de 12 mètres.

Le rapport de présentation rappelle avec insistance la nécessité de préserver le caractère des lieux.

Surtout, le secteur en cause accueille un important EBC, jouxtant le Nord des zones UCrt/UE et le terrain de camping.

La réalisation de constructions présentant une hauteur de 15 mètres en zone UCrt, en contiguïté d'un terrain de camping n'accueillant que très peu de constructions et dans tous les cas, de petit gabarit et disséminées dans la végétation, pourrait être de nature à porter atteinte à l'intérêt et aux caractéristiques des lieux.

D'ailleurs, pour la partie Sud de l'OAP, la DDTM rappelle les prescriptions de la Directive territoriale d'aménagement des Alpes Maritimes, ainsi que le SCOT qui identifie le secteur comme un espace proche du rivage, pour inviter la commune à prévoir une hauteur réduite des constructions afin de ne pas entraîner la réalisation d'un front bâti parallèle au littoral.

Plus encore, la commune de Cannes, dans sa réponse à la DDTM, insiste sur le fait que le camping de Bellevue est le dernier présent sur son territoire et qu'elle attache une importance particulière à son maintien, de même qu'au maintien du caractère largement naturel des lieux.

Par conséquent, il apparaît nécessaire d'émettre une réserve quant à la hauteur maximale autorisée des constructions dans la partie Nord de la zone UCrt.

A ce titre, la hauteur maximale autorisée devrait être réduite à 9 mètres, afin d'assurer une transition cohérente entre le terrain de camping inclus dans l'OAP et le reste du périmètre de l'OAP.

III. Remarques conclusives sur le maintien des polygones d'implantation dans le futur PLU

Il va sans dire que ces polygones sont vitaux pour l'avenir et de développement de l'activité des exploitants du camping Bellevue (A). En outre, le retrait des polygones entrainerait une rupture dans l'égalité de traitement des administrés au regard du droit des sols (B).

A. Les raisons économiques en faveur du maintien des polygones d'implantation

La délibération n°34 du conseil municipal de Cannes du 28 novembre 2022 indique que :

« Dès 2014, la municipalité mène une politique qui s'articule autour de deux objectifs majeurs, créer des emplois, notamment dans les domaines du tourisme, de la haute technologie, de l'industrie et de l'artisanat (...).

Il est donc évident, en 2014 comme en 2022, que la politique de la ville de Cannes est de créer des emplois, notamment dans les domaines du tourisme. Le maintien des polygones d'implantation s'inscrit dans cette politique de création des emplois.

En effet, pour répondre à l'évolution du marché du camping et à la spécificité de la Ville de Cannes, ce camping, créé il y a 60 ans, doit absolument évoluer. Depuis plusieurs années, le marché du camping connaît une double mutation.

1. L'allongement de la saison « estivale », avec comme conséquence d'ouvrir le camping plus tôt dans l'année (Mars) et de le fermer plus tard (Octobre)

La demande de courts séjours sur quasiment l'ensemble de l'année civile augmente considérablement et l'activité ne se concentre donc plus essentiellement sur la période de congés payés de juillet/août.

Cette forte demande est également fortement induite par la spécificité de la Ville de Cannes, qui accueille de nombreux événements et congrès sur l'ensemble de l'année. Il y a quelques années d'ailleurs, de manière peu humoristique, les responsables du Tourisme Cannois avaient un slogan qui résumait bien l'originalité de la ville : « *A CANNES, LA SAISON DURE TOUTE L'ANNEE* ».

2. La recherche d'équipements locatifs de qualité, modernes et écoresponsables, pour bénéficier de confort, d'espace et de nature

Il est donc nécessaire de faire évoluer l'établissement, en proposant à la clientèle un bâtiment d'accueil de qualité, une boutique et une salle polyvalente pour assurer l'animation attendue, sans générer des nuisances sonores aux voisins immédiats. **Ces projets de construction ne sont réalisables qu'avec les polygones d'implantation.**

Pour répondre à cette demande, il faudra également être capable de monter une équipe composée de contrats à durée indéterminée.

La création des locatifs permettra ainsi de proposer un hébergement à ces effectifs, en surmontant la difficulté notoire de recrutement de personnel saisonnier et **pérenniser une dizaine d'emplois à l'année.**

Le montant des investissements effectués et à réaliser (piscine, spa, toboggan, espace de jeux de détente, salle de réception) ne peuvent être financés par une saison traditionnelle. Une ouverture du camping quasi permanente permettra de financer cette évolution.

A terme, une véritable mutation des hébergements proposés actuellement (mobil-homes – habitation légère de loisirs) va se mettre en place, afin notamment de répondre aux normes environnementales (isolation, chauffage,

climatisation). Les coûts seront importants, les périodes d'amortissement aussi. Mais le défi climatique l'impose. Une fois de plus, **toutes ces réalisations et constructions ne pourront se faire qu'avec les polygones d'implantation.**

B. Le risque de rupture d'égalité de traitement des administrés en cas de retrait des polygones

Dans l'OAP projetée, quasiment toutes les parcelles bénéficient d'une évolution favorable du droit des sols dans le sens où les possibilités de construire sont élargies.

Autrement dit, avec l'OAP, tous les terrains concernés deviennent constructibles, dans le cadre naturellement de l'objectif de renouvellement urbain d'envergure, à l'exception notable de la parcelle

A une exception notable : la parcelle 0148 qui est classé en zone UKb et qui le reste dans le futur PLU. De fait, au sein de l'OAP, **seule la parcelle des consorts TONNER ne bénéficie pas d'une plus grande constructibilité.**

A tout le moins, il a été concédé les polygones d'implantation qui permettront aux exploitants du camping de construire des équipements pour développer l'accueil et l'hébergement du camping sur environ 1.000 m².

Si par extraordinaire ces polygones d'exploitation étaient finalement retirés de la version finale du PLU, les consorts TONNER seraient les seuls propriétaires à ne plus pouvoir construire sur leur parcelle. **Cela constituerait sans conteste une rupture de l'égalité de traitement entre les administrés propriétaires de parcelles sur l'OAP.**

Voici, Monsieur le Commissaire enquêteur, le sens des observations que je souhaitais formuler au soutien des intérêts de mon client, Monsieur TONNER, exploitant du camping de Bellevue.

Je vous remercie d'annexer la présente au recueil de l'enquête publique.

Je vous remercie de l'attention que vous ne manquerez pas d'y apporter.

Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire enquêteur, à l'assurance de ma considération.

Loïck BENOIT

Avocat Associé

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'L' followed by a series of loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Monsieur le Commissaire Enquêteur
Hôtel de Ville de Cannes
Direction de l'Urbanisme
1, Place Cornut Gentille
06400 Cannes

Cannes, le 27 octobre 2023

Courrier envoyé par courriel à : enquetepubliqueplum3@ville-cannes.fr

Objet : Formulation d'observations dans le recueil de l'enquête publique organisée à l'occasion de la 3^e procédure de modification du PLU de Cannes (8 pages)

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Notre société s'est portée acquéreuse auprès de l'établissement public foncier PACA de l'actuelle friche industrielle dite « *Ansaldo Breda* », située sur le terrain composé des parcelles cadastrées section AE n^{os} 88, 317 et 318, sises avenue Francis Tonner et avenue de la Roubine, en vue d'y développer un programme mixte dédié à l'économie créative.

Notre projet, qui a pour ambition de poursuivre le développement de l'économie créative sur la ville de Cannes, est situé au cœur du périmètre du projet de modification de son PLU, et est particulièrement concerné par cette procédure.

Nous vous prions de bien vouloir trouver ci-après les observations qu'appellent de notre part le projet de 3^e modification du plan local d'urbanisme de Cannes, et à partir desquelles nous souhaiterions proposer de mener, de concert avec les services de la commune, des échanges plus approfondis en application de l'article L. 153-43 du code de l'urbanisme, avant l'approbation de la procédure.

1) Concernant les règles de stationnement

Le projet de modification prévoit la création de normes de stationnement spécifiques en secteur UCrt pour les constructions à destination d'habitation et les résidences universitaires ainsi que des dispositions nouvelles en matière d'aires de livraison (cf. Rapport de présentation pages 33 et 35).

Le PLU, dans sa version actuellement applicable, permet pour les cinémas, les équipements d'intérêt collectif et services publics et les centre de congrès et d'exposition uniquement, la possibilité de déterminer le nombre d'aires de stationnement nécessaires en tenant compte de la nature de l'équipement, du taux et du rythme de sa fréquentation, de sa situation géographique au regard des parkings publics existant à proximité et de leur regroupement « *et du taux de foisonnement envisageable* ».

En revanche, il n'est pas prévu qu'une telle prise en compte globale des besoins en stationnement puisse être étudiée en secteur UCrt pour l'ensemble des constructions à destination de commerce et activité de service

ou des constructions à destination des autres activités des secteurs secondaire ou tertiaire dont le fonctionnement peut, dans certaines hypothèses, permettre un tel foisonnement des besoins en stationnement.

Il nous apparaît souhaitable que les règles de stationnement applicables en secteur UCrt permettent, sous réserve de conditions à définir, la mutualisation et le foisonnement des besoins en stationnement pour l'ensemble des constructions à destination de commerce et activité de service et les constructions à destination des autres activités des secteurs secondaire ou tertiaire.

2) Concernant les règles relatives aux toitures

Le projet de modification prévoit de définir une règle spécifique aux toitures, applicable en secteur UCrt, pour prendre en compte l'architecture des équipements publics et des bâtiments dédiés aux activités économiques (cf. Rapport de présentation p. 32).

Il est proposé de conserver l'obligation de toitures à pentes et en tuiles rondes uniquement pour les bâtiments à destination d'habitation et, pour les autres destinations autorisées, de permettre la réalisation de toitures terrasses dès lors qu'elles sont végétalisées ou qu'elles accueillent des installations liées aux énergies renouvelables.

4.3. Toitures

Les toitures à pentes et en tuiles rondes sont obligatoires. Des dérogations sont possibles dans les cas suivants :

- pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou répondant à un intérêt collectif ;
- en zones UB et UC, pour les constructions existantes ou autorisées d'une hauteur de moins de 6m, les toitures terrasses peuvent être autorisées dès lors qu'elles sont végétalisées à hauteur de 30% minimum de leur surface, avec une épaisseur de terre végétale d'au moins 80 centimètres. Les matériaux de revêtement hors surface végétale doivent présenter un aspect visuel similaire à celui de la terre cuite. Des équipements liés aux énergies renouvelables peuvent également être installés sous réserve que les ouvrages techniques soient dissimulés et parfaitement intégrés ;
- en zone UCf, les toitures à pentes ou en tuiles ne sont pas obligatoires sous réserve d'une intégration au paysage urbain environnant ;
- pour les constructions dont la hauteur est inférieure à 4 mètres et pour les vérandas ;
- En zones UE, UK et UR, les toitures terrasses peuvent être autorisées dès lors qu'elles sont végétalisées ou accueillent des installations liées aux énergies renouvelables. Les ouvrages techniques seront alors dissimulés et parfaitement intégrés ;
- En zone UCrt pour les destinations autres que l'habitation, les toitures terrasses peuvent être autorisées dès lors qu'elles sont végétalisées ou accueillent des installations liées aux énergies renouvelables. Les ouvrages techniques seront alors dissimulés et parfaitement intégrés,
- Dans les zones UF (collines) à condition de respecter un pourcentage minimal de toiture tuile ou de proposer une alternative qui permette d'obtenir le même résultat visuel dans le paysage (terre cuite par exemple).

Extrait – Projet de règlement du PLU soumis à l'enquête publique p. 82

Afin de permettre d'assurer la cohérence architecturale au sein de projets globaux réalisés en secteur UCrt, emportant création de bâtiments à destination d'habitation mais également de bâtiments figurant dans d'autres destinations autorisées, il apparaît souhaitable d'étendre l'application de cette disposition permissive à l'ensemble des destinations de constructions autorisées en secteur UCrt.

3) Concernant les règles de hauteur

Le projet de modification prévoit la modification des règles de hauteur et l'instauration d'une « *carte des hauteurs* » sur le site Ansaldo Breda, en cohérence avec le plan de masse (cf. Rapport de présentation p. 36).

L'article 1^{er} des dispositions générales du règlement du PLU définit les modalités de calcul de la hauteur sous réserve de « *dispositions spécifiques précisées dans la zone concernée* ».

Cet article prévoit en particulier des règles dérogatoires, définissant les éléments à ne pas prendre en compte dans le calcul de la hauteur maximale (cf. Extrait ci-dessous).

Règles dérogatoires :

Ne sont pas pris en compte dans le calcul de la hauteur maximale :

- les ouvrages et éléments techniques tels que cheminées, locaux d'ascenseur, réservoirs, machineries, chaufferies, ouvrages abritant des escaliers débouchant en toiture et autres ouvrages nécessaires au fonctionnement des installations, gaines de ventilation, dispositifs nécessaires à l'utilisation des énergies renouvelables (panneaux solaires photovoltaïques ou thermiques, etc.) et autres superstructures dans la limite de 2,20 m de hauteur tout compris à l'exception des cheminées, 3 mètres 50 pour les locaux d'ascenseur et 1 mètre 50 m pour les rampes d'accès P.M.R.. Ces dérogations s'appliquent également aux bâtiments existants qui dépassent la hauteur admise.
- Les entrées de garage et leurs rampes d'accès, les sous-sols situés intégralement sous le niveau du sol avant travaux et leurs entrées,
- les murs de soutènements enterrés dans la continuité des façades.
- les éléments architecturaux ponctuels ou les œuvres d'art avec une hauteur limitée à 21 mètres tout compris,
- les dispositifs d'isolation thermique par l'extérieur dans le cadre de la réhabilitation des bâtiments existants et dans la limite de trente centimètres, à l'exception du secteur historique du Suquet.

Extrait – Projet de règlement du PLU soumis à l'enquête publique p. 30

Et l'article U3 des dispositions applicables en zone urbaine de disposer que : « *le règlement graphique (plan des hauteurs) définit les hauteurs maximales autorisées pour les constructions* », précisant que « *ce règlement graphique prime sur les hauteurs définies [en zones urbaines]* », et prévoit des règles dérogatoires de mesure de la hauteur spécifiques aux zones urbaines.

Règles dérogatoires de mesure de la hauteur

Dans le cas de composition d'ensemble intéressant une unité foncière supérieure à 2000 m² située en contrebas d'une voie, et le long de la rive ouest du boulevard du Moulin qui surplombe le Riou, la hauteur des bâtiments est mesurée du point le plus bas de la limite d'emprise de la voie existante confrontant le bâtiment jusqu'au niveau de l'égout du toit le plus haut, ouvrage technique, cheminée et autres superstructures exclues.

Extrait – Projet de règlement du PLU soumis à l'enquête publique p. 76

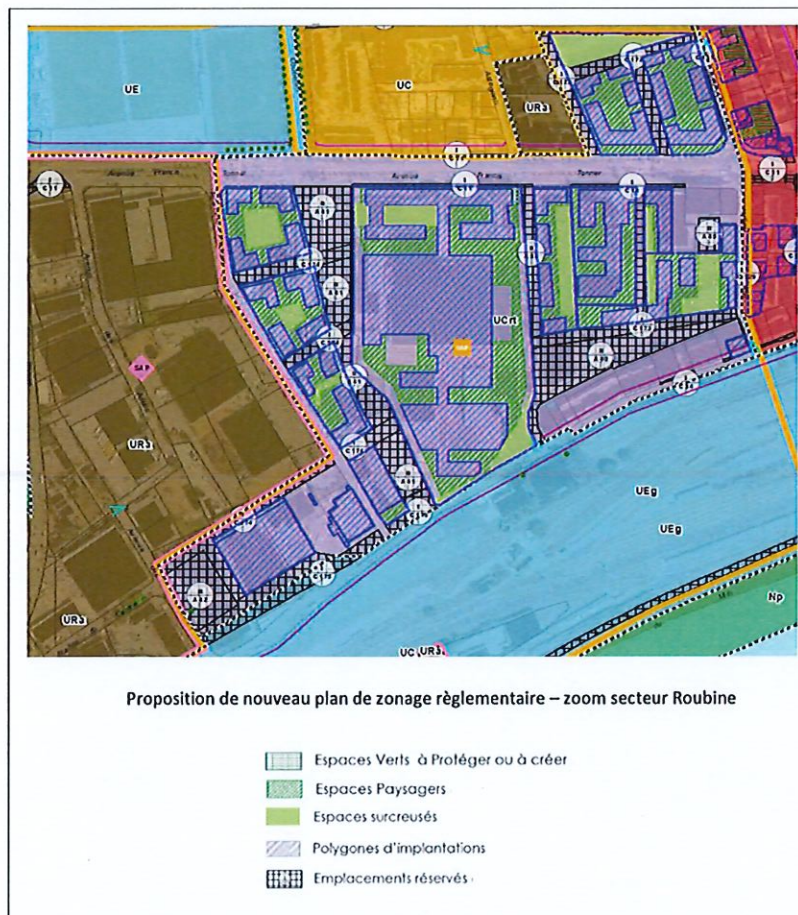
Cependant, il n'est pas précisé si les règles dérogatoires prévues au sein des dispositions générales s'ajoutent à celles prévues en zone urbaine.

Pour permettre une bonne intelligibilité de l'articulation des modalités d'application des règles de hauteur définies au sein des dispositions générales et applicables en zone urbaine, il pourrait être opportun de prévoir expressément que les règles dérogatoires générales – en particulier celles relatives aux éléments qui ne sont pas pris en compte dans le calcul de la hauteur maximale – demeurent applicables en zone urbaine et ce, même lorsque la hauteur maximale est définie par un plan de hauteur.

4) Concernant les secteurs à plan masse

Le projet de modification prévoit la création d'un secteur à plan masse « BRT 9 » sur le site Ansaldo Breda, définissant des « polygones d'implantation » permettant de figer les résultats des modèles hydrauliques présentés au sein du schéma directeur hydraulique sur l'espace stratégique de requalification, et de s'assurer de la cohérence entre les résultats présentés et les possibilités de construction offertes par le règlement du plan local d'urbanisme modifié.

Il ressort du lexique du règlement du PLU que le plan de masse « présente notamment l'implantation et la hauteur d'une ou plusieurs constructions, le tracé des voies de desserte et des raccordements. Les constructions et les aménagements figurant dans un périmètre de plan de masse défini sur un plan de zonage réglementaire doivent être réalisés dans leur ensemble afin d'assurer une cohérence urbaine à l'échelle du périmètre et de son environnement proche » (cf. Projet de règlement de PLU p. 23).



Extrait – Rapport de présentation de la 3^e modification p. 28

Le contour des polygones d'implantation jouxte un espace vert à protéger au sein duquel prend place un arbre existant à préserver (eucalyptus).

Une étude attentive des limites des polygones d'implantation nécessitera probablement des ajustements mineurs d'implantation des bâtiments.

Aussi, nous vous proposons, sur la base de plans dressés par géomètre, de procéder à un calage définitif des polygones d'implantation.

5) Concernant les modalités d'application des dispositions de l'article R. 151-21 du code de l'urbanisme au sein des secteurs à plan masse

Le PLU, dans sa version actuellement applicable, prévoit que dans le cas d'un lotissement ou dans celui de la construction, sur une ou plusieurs unités foncières, de plusieurs bâtiments dont le terrain d'assiette doit faire l'objet d'une division en propriété ou en jouissance, les dispositions du règlement du PLU sont applicables à chaque terrain issu des divisions projetées (cf. Extrait ci-dessous).

2. Opposition de l'article R151-21 du Code de l'Urbanisme

L'article R151-21 du Code de l'urbanisme dispose que dans le cas d'un lotissement ou dans celui de la construction, sur une unité foncière ou sur plusieurs unités foncières contiguës, de plusieurs bâtiments dont le terrain d'assiette doit faire l'objet d'une division en propriété ou en jouissance, l'ensemble du projet est apprécié au regard de la totalité des règles édictées par le Plan Local d'Urbanisme, sauf si le règlement de ce plan s'y oppose.

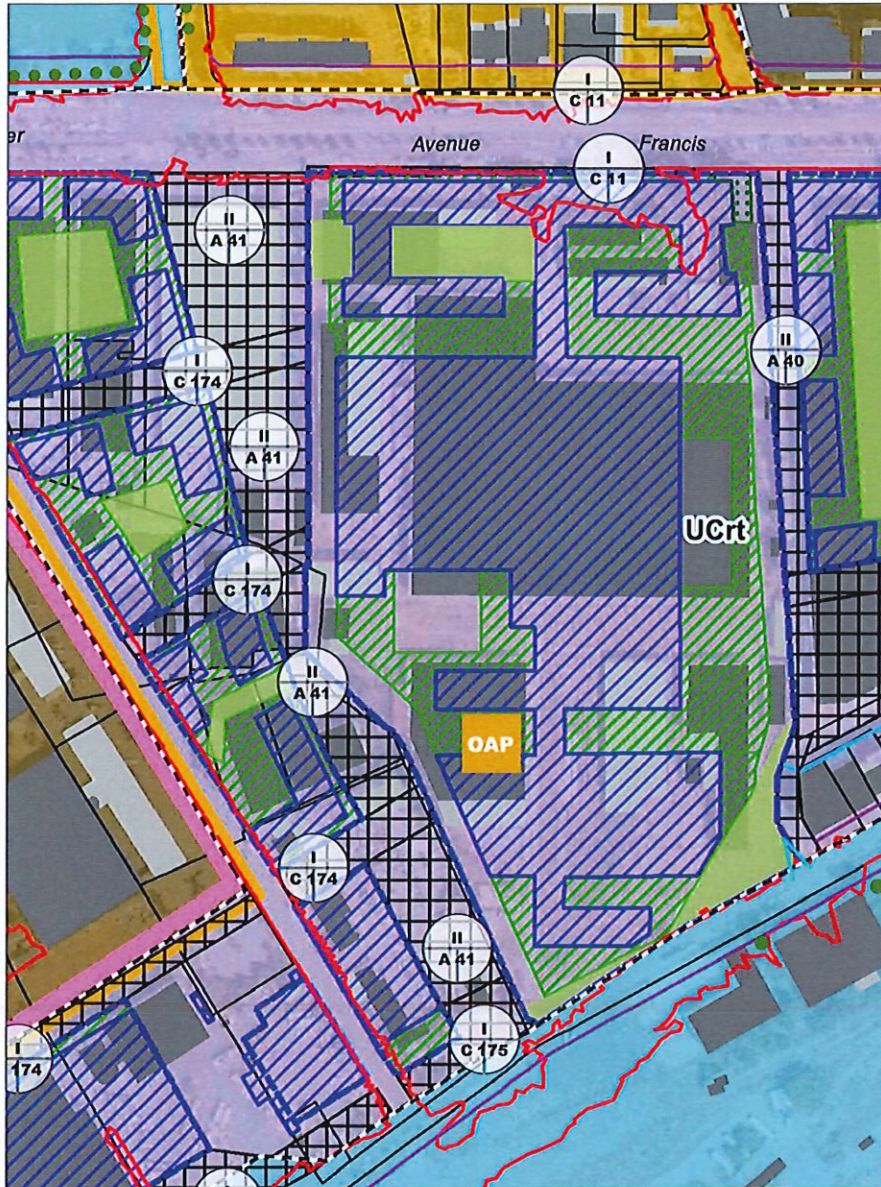
Le présent règlement du PLU s'oppose à ce principe dans toutes les zones du PLU, sauf pour les dispositions relatives à la gestion intégrée des eaux pluviales.

Extrait – Projet de règlement du PLU soumis à l'enquête publique p. 43

Compte tenu de la création d'un secteur à plan de masse sur le site Ansaldo Breda, et, partant, de polygones d'implantation, nous vous proposons d'écarter l'application de ces dispositions au sein du secteur UCrt.

6) Concernant les emplacements réservés

La modification du PLU de Cannes emporte une modification des emplacements réservés situés à proximité immédiate du site Ansaldo Breda en vue d'aménagement de voirie (I.C.174) et de la réalisation d'ouvrages hydrauliques en vue de la lutte contre les inondations (II.A.40 et II.A.41).



Extrait – Projet de plan de zonage – Planche Ouest

Numéro de l'emplacement réservé	Désignation de l'opération	Collectivité ou Service Public ayant demandé l'inscription	Adresse	Surface approximative de l'emplacement réservé (en m²)
II.C.26 ^a	Création d'une place	Commune	Av. Francis Tonner	4200
II.A.40	Ouvrages hydrauliques de lutte contre les inondations	CACPL	Entre avenue Francis Tonner, rue Paul Négrin et avenue de la Roubine	9949
II.A.41	Ouvrages hydrauliques de lutte contre les inondations	CACPL	Entre avenue Francis Tonner, rue de la Praderie et avenue de la Roubine	10631
II.A.42	Ouvrages hydrauliques de lutte	CACPL	Avenue des Adrets	2867

Extrait – Rapport de présentation de la 3^e modification p. 38

Il ressort du lexique du règlement du PLU que : « la construction pour un autre objet que celui de l'emplacement réservé est interdite sur les terrains, bâtis ou non, faisant l'objet d'un emplacement réservé au PLU ».

Aussi, afin de nous permettre d'appréhender pleinement la nature des ouvrages projetés par la collectivité, et l'étendue des contraintes applicables au sein des emplacements délimités, nous souhaiterions que soit précisé l'objet des emplacements réservés I.C.174, II.A.40 et II.A.41.

∴

Ces remarques – non détaillées – nous conduisent à solliciter une réunion de travail avec les élus et les services la commune de Cannes afin d'échanger sur le contenu du futur PLU et, le cas échéant, permettre des ajustements techniques en application de l'article L. 143-43 du code de l'urbanisme, afin d'améliorer la sécurité juridique du projet porté par notre société sur le site Ansaldo Breda.

Nous nous tenons à votre entière disposition pour toute précision complémentaire et vous prions de croire, Monsieur le Commissaire Enquêteur, en l'assurance de notre considération respectueuse.

Jacques de la Guillonnière
Président Groupe Novelty

pl




Cannes, le 27 octobre 2023

Monsieur Gérard RENAUD

Commissaire Enquêteur

Enquête publique dans le cadre de la
modification n°3 du PLU de Cannes

REF: 2023 10/4562

OBJET : Dire de la CACPL concernant l'enquête publique relative à la modification n°3 du PLU de la commune de Cannes

Dossier suivi par : Antoine GAZULL

PJ : Projet de nouveau Schéma Directeur ESR – CBGO

Relevé de décisions DDTM/CACPL du 24 août 2023

Courrier de demande de dérogation au PPRI du 25 septembre 2023

Copie(s) : Sans objet

Monsieur,

Le territoire Cannois, comme l'ensemble du littoral azuréen se caractérise par une forte pression foncière, notamment du fait des zones inondables et de la densité de l'urbanisation concentrée sur la bande côtière. Pour pallier le manque de foncier disponible, la ville de Cannes a pour ambition la restructuration ou la réhabilitation des espaces d'activités existants ou en friche notamment à travers l'un des plus grands projets de renouvellement urbain des Alpes-Maritimes intitulé « Cannes Bocca Grand Ouest » (CBGO).

Ce projet a pour objectif de poser les bases structurelles d'une opération d'ensemble portant sur 91 hectares afin de répondre aux besoins d'implantation de nouvelles entreprises qui relèvent des filières d'excellence du territoire, ainsi qu'aux besoins en logements des actifs du bassin cannois dans une approche cohérente et globale de réduction de la vulnérabilité face au risque inondation.

Le Plan de Prévention des Risques inondations (PPRI) de Cannes, approuvé fin 2021, a identifié les secteurs inondables et inscrit le projet « Cannes Bocca Grand Ouest » comme « Espace Stratégique de Requalification » (ESR), permettant ainsi de poursuivre les études d'aménagement du quartier en s'affranchissant du règlement du PPRI appliqué à la parcelle sur le secteur, pour appliquer les règles spécifiques de l'ESR à l'ensemble du territoire concerné garantissant ainsi une approche globale et cohérente de réduction de la vulnérabilité face au risque inondation.

Par ailleurs, pour que ces aménagements soient mis en œuvre, la CACPL met en place un Schéma Directeur hydraulique qui définit la stratégie opérationnelle des aménagements assurant la diminution globale de la vulnérabilité. L'activation de l'ESR inscrit au PPRI nécessite la modification du Plan Local d'Urbanisme de la ville de Cannes qui traduit le Schéma Directeur à travers une Orientation d'Aménagements et de Programmation (OAP).

Ainsi, l'avis du Préfet des Alpes Maritimes du 12 juillet 2023 sur le projet de modification du PLU implique une reprise du Schéma Directeur porté par l'Agglomération. Les principales modifications à apporter ont d'ores et déjà été étudiées par les services de l'Agglomération et inscrites dans un projet de nouveau Schéma Directeur joint au présent dire. Ce document servira de base de travail pour stabiliser le Schéma Directeur, soumis in fine à validation formelle des les services de l'Etat, notamment sur les points suivants :

- La DDTM demande la mise en cohérence des périmètres du Schéma Directeur et de l'OAP
 - La CACPL a retravaillé le périmètre de la Phase 1 de l'ESR et précisé les nouvelles limites des plans d'aménagements en cohérence avec l'OAP en page 8 du Projet de Schéma Directeur.
- La DDTM demande que le Schéma Directeur définisse des prescriptions en lien avec les aménagements prévus, notamment les noues paysagères
 - La CACPL propose d'intégrer dans le Schéma Directeur un nouveau chapitre « Prescriptions du PPRI et du Schéma Directeur » afin de regrouper toutes les contraintes d'aménagements imposées par ces documents et clarifier la lecture pour les futurs aménageurs, comme par exemple la définition des noues paysagères.
- La DDTM demande une explication sur les évolutions du bilan de surfaces observées entre les différentes versions connues du Schéma Directeur. Elle sollicite notamment une ligne dédiée au projet Cannes Lérins H2
 - Le travail itératif avec les services de l'Etat et les promoteurs a impliqué certaines modifications du plan de masse. La CACPL a donc intégré la mise à jour du bilan de surfaces avec les derniers plans d'aménagements stabilisés en pages 33 à 36.
- La DDTM demande des garanties sur la non-augmentation du nombre de logements en zone rouge
 - Un plan de masse 3D du projet NOVELTY au Schéma Directeur indique que des logements étaient prévus en zone rouge. La CACPL a donc substitué ce plan obsolète par le nouveau prévu sur NOVELTY en page 39 et rappelle les prescriptions du PPRI applicables en zone rouge dans le chapitre « Prescription du PPRI et du Schéma Directeur » en pages 29 à 32. Aucun ne sera construit en zone rouge.
- La CACPL propose par ailleurs d'ajouter un chapitre « Le modèle hydraulique et les hypothèses générales » en page 16. Cette proposition ne répond pas à une demande particulière de l'avis du Préfet sur le projet de modification du PLU mais permet de décrire la méthode de travail et démontrer la cohérence des résultats vis-à-vis de l'analyse de la vulnérabilité face au risque inondation pour faciliter la compréhension du document.

Pour conclure, les avis reçus au cours de l'enquête publique impliquent donc de poursuivre le travail itératif et collaboratif entre l'Agglomération Cannes Pays de Lérins et les services de l'Etat afin de stabiliser l'intégration des nouvelles modifications du Schéma Directeur.

Je joins néanmoins le schéma directeur **au stade projet** qui servira de base pour finaliser les échanges avec les services de l'Etat, intégrant d'ores et déjà les demandes de précisions de la DDTM, en vue de sa validation finale.

S'agissant, enfin, de la démolition/reconstruction en zone rouge, la Communauté d'Agglomération ne peut que confirmer qu'elle a sollicité une demande de dérogation au PPRi, solution privilégiée conjointement entre les Services de l'Etat et ceux de l'Agglomération à l'été 2023 (ci-joints le relevé de décisions de la réunion du 24 août 2023 et courrier de demande de dérogation du 25 septembre 2023).

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de ma haute considération.

Pour le Président et par délégation,
Le Directeur Général des Services

Michel TANI





**CANNES
PAYS DE
LÉRINS**

Président de l'Agglomération Cannes Lérins
Maire de Cannes
Vice-président délégué du Département
des Alpes-Maritimes

Cannes, le 25 SEP. 2023

Monsieur Hugues MOUTOUH
Préfet des Alpes-Maritimes
Préfecture des Alpes-Maritimes
CADAM
147 boulevard du Mercantour
06286 Nice Cedex 3

REF: 20230/3620

OBJET: Demande de dérogation au Plan de Prévention des Risques d'inondation - ESR CBGO

Dossier suivi par: Antoine GAZULL

PJ: Note détaillée argumentant la demande de dérogation au PPRI

Copie(s): Jean-Claude GENEY, Sous-préfet de l'arrondissement de Grasse
Eric LEFEBVRE, DDTMo6

Monsieur le Préfet,

Dans le cadre du projet de renouvellement urbain Cannes Bocca Grand Ouest (CBGO), il est prévu de réaménager, dans un premier temps, près de 24 ha situés dans le quartier de la Bocca, sur la commune de Cannes. Cet espace étant situé dans une zone où plusieurs cours d'eau et vallons sont susceptibles de déborder, le projet de renouvellement urbain se doit d'intégrer les problématiques hydrauliques.

Afin de répondre aux enjeux de protection des biens et des personnes, mais également de permettre la mutation nécessaire de ces espaces industriels et économiques déjà présents, le projet Cannes Bocca Grand Ouest s'inscrit dans un Espace Stratégique de Requalification (ESR) identifié dans le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) de Cannes approuvé fin 2021. Ces modalités innovantes et particulièrement adaptées à la situation ont été validées conjointement, en janvier 2019, par l'Etat, la Ville de Cannes et l'Agglomération Cannes Lérins. Cette démarche constitue une véritable opportunité de modernisation et de réaménagement du territoire, d'amélioration de son attractivité, tout en réduisant sa vulnérabilité face aux risques d'inondation. Enfin, ce mode opératoire a valeur d'exemple, à l'échelle nationale, en matière de constructibilité en zone inondable.

Dans ce contexte réglementaire, les services de l'Agglomération Cannes Lérins ont engagé un schéma directeur hydraulique qui démontre une réduction de la vulnérabilité du nouvel aménagement urbain, conformément aux prescriptions du PPRI. Ainsi, les bâtis projetés permettent une amélioration de la situation hydraulique sur la zone et donc une diminution de la hauteur d'eau lors des épisodes pluvieux.

Ainsi, grâce aux résultats explicites de cette modélisation hydraulique, établies sur les aménagements projetés, nous avons l'assurance que l'ensemble des dispositions du PPRI sont respectées, hormis celle relative à la déconstruction préalable à la construction en zone rouge, et cela transitoirement pendant la phase de réalisation intermédiaire (Cf. note détaillée en pièce jointe).

En effet, au sein du projet de renouvellement urbain, il est prévu la construction d'environ 1 500 m² d'emprise au sol, en zone rouge, sur les 73 000 m² projetés (dont 13 000 de construction sur pilotis), soit 2,05% de la surface totale. Selon les prescriptions du PPRI, afin de compenser cette nouvelle emprise en zone rouge, il serait nécessaire de démolir préalablement une surface équivalente. Or, seul le centre technique municipal et intercommunal, avenue Négrin, d'une surface de 1 700 m², est actuellement situé en zone rouge de l'ESR (phase 1 du projet CBGO). Vous comprendrez aisément que sa démolition n'est pas envisageable préalablement. A ce stade aucun site alternatif pouvant accueillir les services du garage, de la collecte des déchets et de la propreté urbaine n'a pu être identifié. L'approche menée auprès de la DDFIP/DGAC sur une partie du foncier aéroportuaire s'est d'ailleurs conclue, cet été, par une réponse négative. En outre, les délais de déplacement d'un centre technique, que l'on peut estimer *a minima* à 5 ans, ne sont pas compatibles avec la réalisation des premiers projets de Cannes Bocca Grand Ouest.

Néanmoins, les simulations hydrauliques réalisées confirment la non-aggravation du risque inondation à toutes les étapes du projet de renouvellement urbain, y compris avec le maintien du centre technique actuel. Nous sommes donc confrontés à un problème réglementaire de PPRI et aucunement à un enjeu de sécurité des biens ou des personnes au regard du risque inondation.

Aussi, j'ai l'honneur de solliciter officiellement par la présente, une dérogation au PPRI concernant la déconstruction préalable à la construction en zone rouge, dans le but d'activer l'ESR. De l'avis conjoint de nos équipes respectives, cela constitue la seule solution pour sortir de cette impasse réglementaire, en sachant, encore une fois, qu'il n'y a aucun enjeu hydraulique, puisque le modèle confirme bien une amélioration de l'écoulement des eaux, sur les 24 ha et en toutes hypothèses. Cette démarche est primordiale pour dérouler, comme nous l'avions imaginé conjointement en 2019, le projet de réaménagement de Cannes Bocca Grand Ouest et renforcer l'attractivité du territoire par l'accueil de nouveaux équipements publics, logements pour actifs et espaces économiques.

Vous remerciant par avance de votre indispensable soutien à la concrétisation de ce projet majeur, je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma parfaite considération.

Le Président



David LISNARD

Annexe

**Note détaillée sur la demande de dérogation au PPRI
concernant le projet de requalification urbaine Cannes Bocca Grand Ouest**

I. Préambule

Le territoire Cannois, comme l'ensemble du littoral azuréen se caractérise par une forte pression foncière, notamment du fait des zones inondables et de la densité de l'urbanisation concentrée sur la bande côtière. Pour pallier le manque de foncier disponible, la ville de Cannes a pour ambition la restructuration ou la réhabilitation des espaces d'activités existants ou en friche notamment à travers l'un des plus grands projets de renouvellement urbain des Alpes-Maritimes intitulé « Cannes Bocca Grand Ouest » (CBGO).

Le projet de renouvellement urbain de Cannes Bocca Grand Ouest prévoit les bases structurelles d'une opération d'ensemble de 91 ha inscrit en parfaite cohérence avec la stratégie globale définie :

- à l'échelle du SCoT'Ouest des Alpes-Maritimes, qui regroupe les deux EPCI de l'ouest du département : celui de Grasse (CAPG) et celui de Cannes (CACPL),
- à l'échelle de la ville de Cannes, dans son Plan Local d'Urbanisme et son Projet d'Aménagement et de Développement Durable.

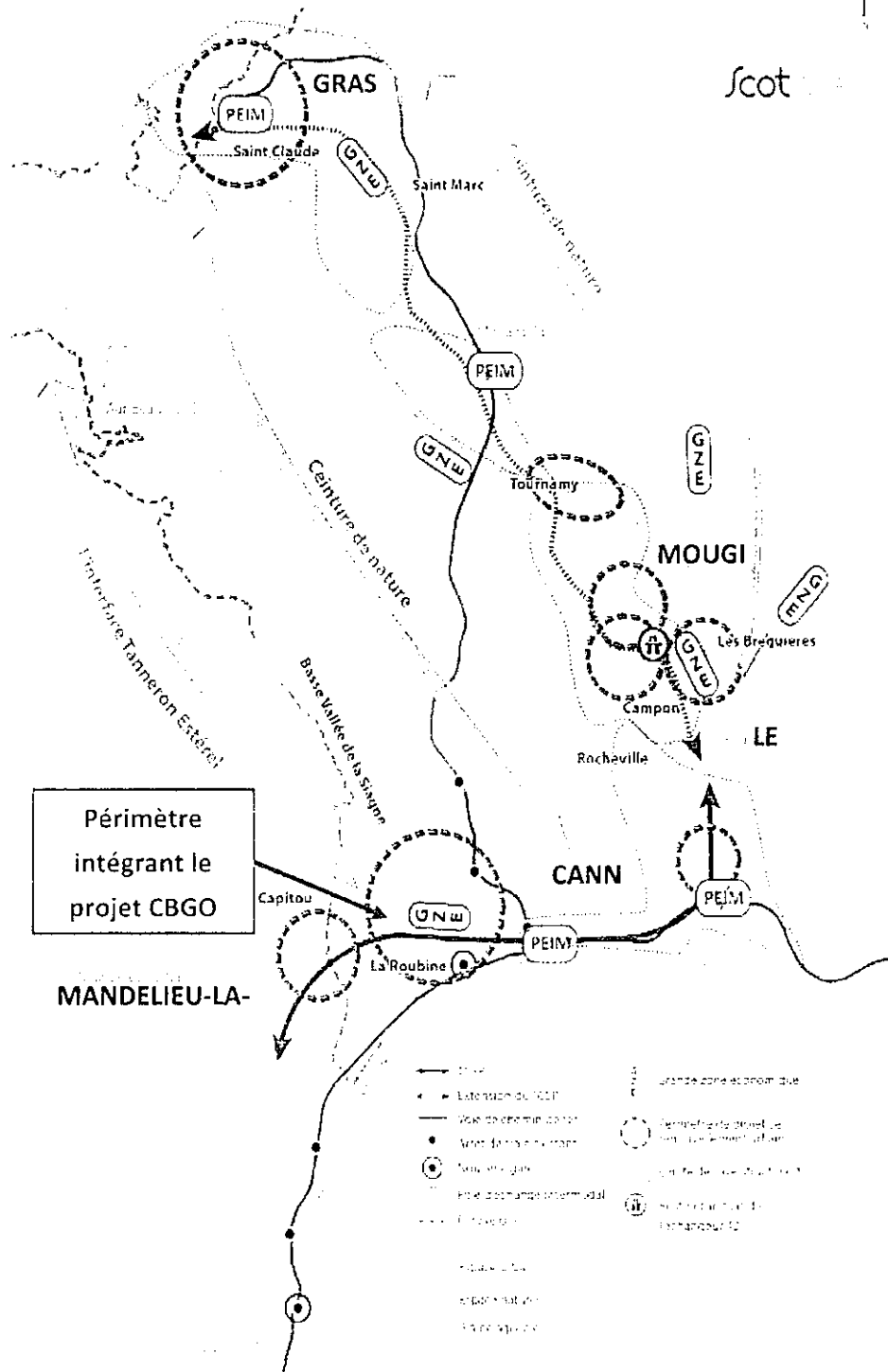
Le SCoT'Ouest, voté à l'unanimité par les élus des communes membres en mai 2021, repose sur 4 grands objectifs d'équilibre :

- poursuivre la réduction de la consommation foncière ;
- préserver les zones d'urbanisation diffuse et les espaces collinaires littoraux de toute densification excessive ;
- Protéger les grands espaces naturels, Basse Vallée de la Siagne notamment ;
- **Mettre en place un renouvellement urbain de mixité urbaine et fonctionnelle innovant et de grande qualité urbanistique, capable de recomposer les grandes entrées de ville du SCoT, de créer de nouvelles centralités et de valoriser les sites les plus accessibles.**

Appliqué à la Bande littorale et à la plaine de la Siagne sur la ville de Cannes, ces grands objectifs d'équilibre se traduisent notamment par la mise en œuvre d'un grand projet de renouvellement urbain autour de l'ancienne nationale (aujourd'hui l'avenue Francis Tonner), le projet Cannes Bocca Grand

Ouest, en s'appuyant notamment sur le Bus à Haut Niveau de Service et la future grande gare de l'Ouest des Alpes-Maritimes, située au sud-ouest du projet.

LE SCHÉMA ARMATURE - L'AXE STRUCTURANT CANNES / GRASSE



Ce quartier est traversé par plusieurs cours d'eau et vallons et est donc fortement soumis au risque inondation à l'instar de ce qui s'est passé lors des inondations dramatiques du 3 octobre 2015 et celles de fin 2019. Le Plan de Prévention des Risques inondations (PPRI) de Cannes, approuvé fin 2021, a identifié les secteurs inondables et inscrit le projet « Cannes Bocca Grand Ouest » comme « Espace Stratégique de Requalification » (ESR), permettant ainsi de poursuivre les études d'aménagement d'ensemble du quartier dans une approche cohérente et globale de réduction de la vulnérabilité face au risque inondation.

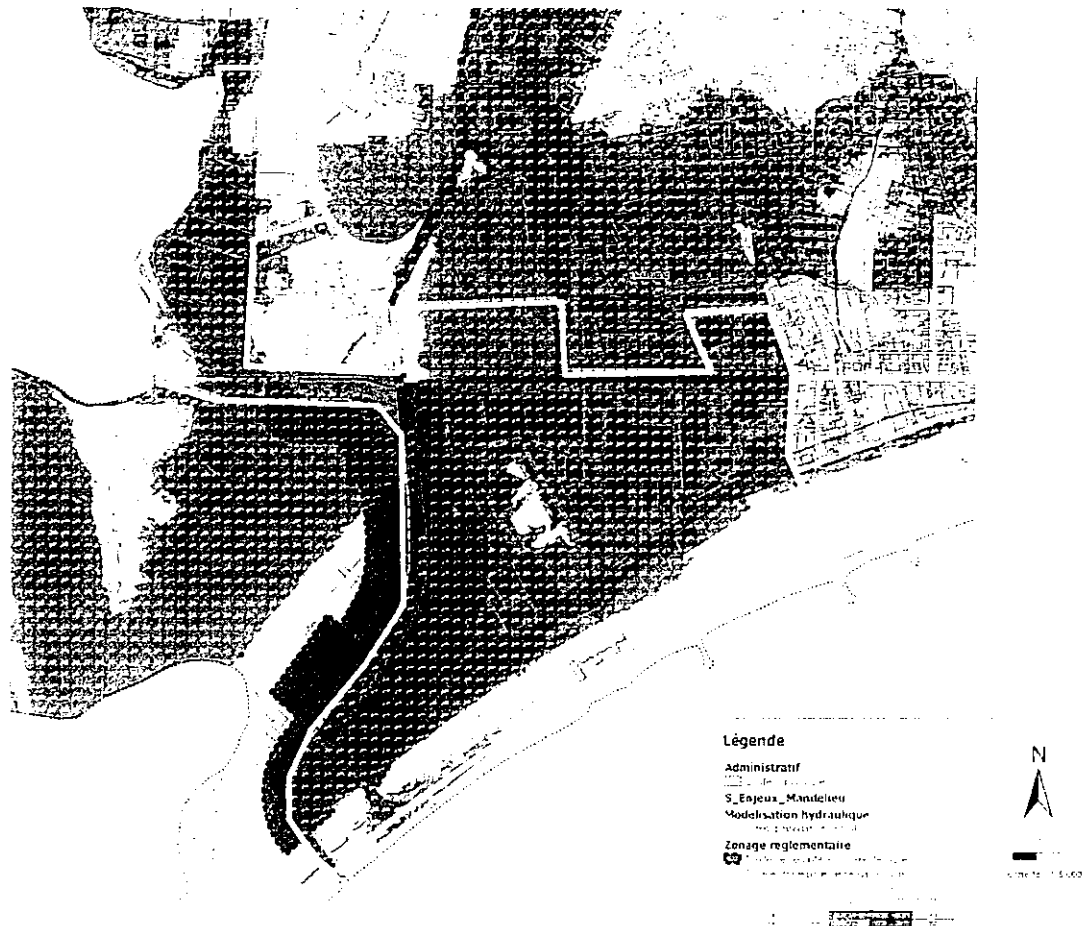


Figure 1 - Périmètre de l'ESR CBIGD inscrit au PPRI dans un secteur à haut risque inondation (zone rouge)

Le principe de l'ESR, inscrit dans le PPRI, permet d'assouplir certaines règles liées à la constructibilité afin pour permettre le renouvellement urbain. La démarche rend possible ce projet d'ensemble, basé sur des opérations de démolition/reconstruction, sous réserve qu'elles permettent une amélioration de la situation vis-à-vis du risque inondation :

- diminution globale de la vulnérabilité ;
- non-augmentation de l'emprise au sol en zone rouge.

Pour ce faire, un schéma directeur hydraulique et des modélisations ont été réalisées par les services de l'Agglomération Cannes Lérins, pour répondre aux prescriptions du PPRI concernant la diminution globale de la vulnérabilité face au risque inondation et notamment :

- mettre hors d'eau les futurs aménagements urbains ;
- améliorer la desserte du quartier et de faciliter l'accès des secours en cas d'inondation ;
- améliorer les conditions d'écoulement des eaux ;

- désimperméabiliser des surfaces ;
- assurer un retour plus rapide à la situation normale après l'inondation ;
- mettre en place une implantation optimale des stationnements afin de diminuer l'emportement des véhicules en cas d'inondation.

De plus, le projet d'aménagement futur s'attache à respecter les dispositions du PPRi concernant les règles d'emprise au sol en zone inondable, notamment :

- Une non-augmentation de l'emprise au sol et du nombre de logements en zone rouge

Le projet d'aménagement futur permet de respecter l'ensemble des dispositions du PPRi, hormis celle concernant la déconstruction préalable à la construction en zone rouge. En effet, les calendriers spécifiques de chaque construction ne permettent pas de garantir, à toute étape de l'ESR, la démolition préalable à la construction de bâtiments en zone rouge.

C'est pourquoi l'Agglomération sollicite les services de l'État pour déroger au PPRi concernant la démolition préalable à la construction en zone rouge, dans le but d'activer l'ESR.

De plus, cette démarche s'inscrit dans la stratégie globale mise en place par l'Agglomération Cannes Lérins sur le bassin versant de la Frayère afin de réduire considérablement le risque inondation notamment à travers la mise en œuvre de projets structurants du Programme d'actions et de Prévention des inondations (PAPI) :

- Les travaux de recalibrage de la Frayère aval (Phase 1) pour une crue centennale (415 ml) – début des travaux en septembre 2023 ;
- Le recalibrage de la Frayère aval (Phase 2) pour une crue centennale (480 ml) – travaux prévus en septembre 2024 ;
- La création du bassin écrêteur de crue au lieu-dit de Carimai – travaux prévus en 2025.

FRAYÈRE

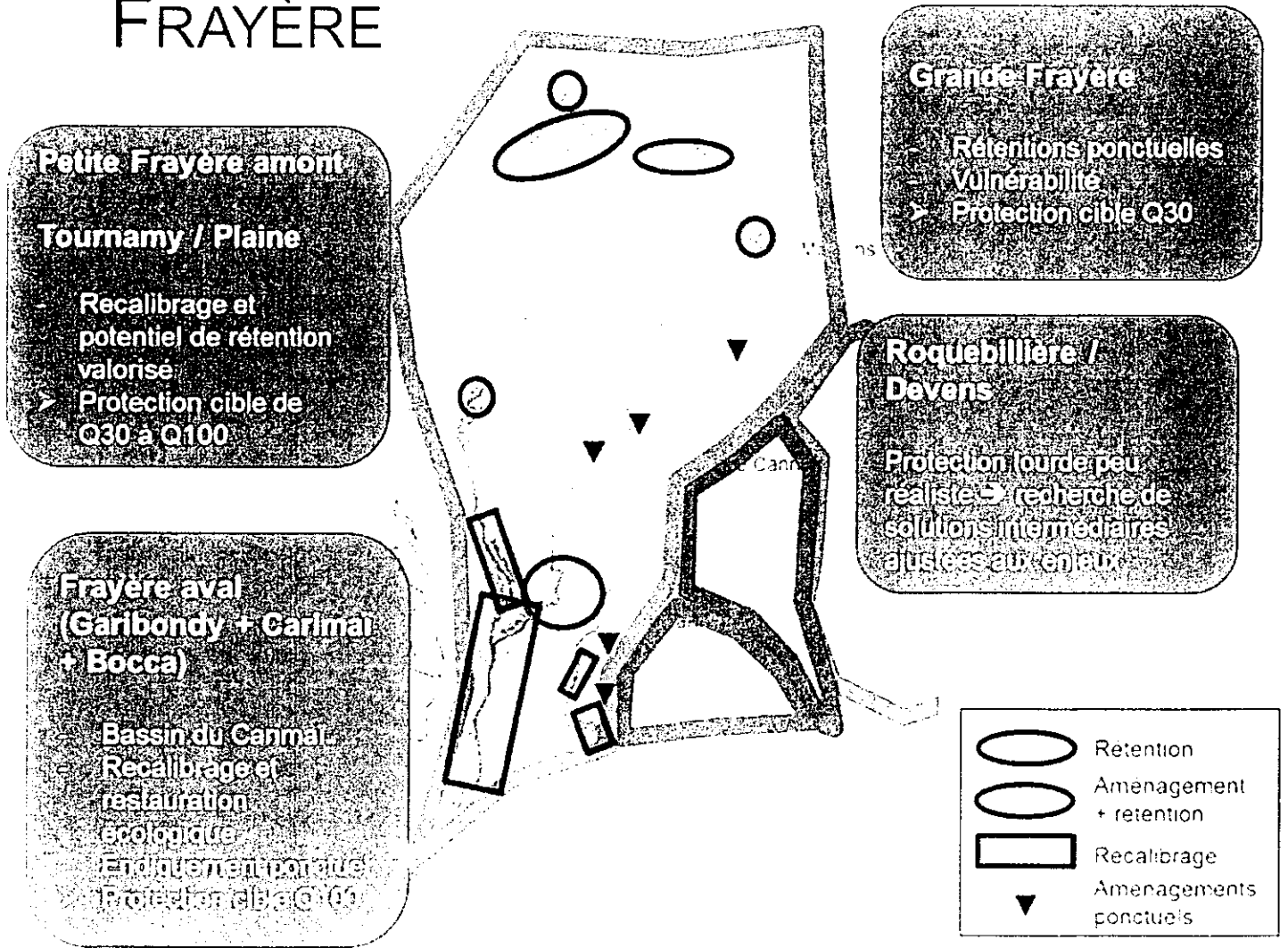


Figure 4. Aménagements en amont et aval de la PAF de la Frayère (voir chapitre 2.1.2.1)

II. Contexte hydraulique actuel, un secteur vulnérable face au risque inondation

Le secteur est fortement impacté par les débordements des cours d'eau de la Frayère et du Béal à l'instar des inondations dramatiques du 3 octobre 2015 et celles de fin 2019.

Pour tenir compte des différents projets d'aménagement et des contraintes techniques liées aux spécificités du fonctionnement hydraulique de chaque secteur, l'ESR a été découpé en deux phases d'études. La première phase d'étude permet d'étudier les zones soumises à l'aléa du débordement de la Frayère et a l'avantage de suivre la réalité de l'évolution du site en lien avec l'opération LNPCA de la future Grande Gare dont la DUP valant mise en compatibilité du PLU a été approuvée par le Préfet de Région le 13 octobre 2022.

La présente note traite uniquement de la phase 1 de l'ESR.

Le fonctionnement hydraulique actuel (événement de référence du 3 octobre 2015) permet de mettre en exergue les points suivants :

- Les voiries concentrent les écoulements. Ce sont les zones où l'aléa est le plus fort (zones rouges du PPRI) ;
- Les écoulements entrant par le Nord (avenues Pierre Coubertin et Anthony Dozol) se répartissent le long de l'avenue Francis Tonner par 3 axes Nord-Sud principaux ;
- La rue Paul Négrin (le plus à l'Est de l'ESR) est un point haut du secteur et toutes les eaux non évacuées par les 3 axes cités précédemment s'écoulent ensuite à l'Est vers le quartier habité de la « Bocca » ;
- Le secteur situé entre la phase 1 et la digue de la Frayère est un point bas du secteur et est affecté par des hauteurs d'eau importantes. Ce secteur fera l'objet du renouvellement urbain sur la phase 2 de l'ESR ;
- Les seuls secteurs hors d'eau pour l'évènement de référence, sont :
 - la digue de la frayère qui n'offre aucun accès fiable vers l'extérieur ;
 - la gare Cannes Marchandise qui offre un accès fiable en période de crue vers l'extérieur.

III. L'ESR, une démarche cruciale pour mettre en œuvre le renouvellement urbain

Dans le cadre du PPRi, le projet de renouvellement urbain CBGO est inscrit comme ESR. Le principe de l'ESR est de rendre possible des projets d'ensemble, basé sur des opérations de démolition/reconstruction, sous réserve qu'elles permettent une amélioration de la situation vis-à-vis du risque inondation à travers :

- La diminution globale de la vulnérabilité ;
- La non-augmentation de l'emprise au sol en zone rouge.

Pour activer les dispositions de l'ESR, des prescriptions doivent être respectées (conformément au règlement du PPRi) et notamment :

- démontrer la diminution de la surface de plancher sous la cote de référence ;
- démontrer la suppression des logements implantés sous la cote de référence;
- démontrer l'amélioration de la desserte du quartier en vue de faciliter l'accès des secours en cas d'inondation ;
- démontrer une amélioration globale des conditions d'écoulements des eaux;
- assurer la meilleure continuité d'activité possible et un retour rapide à la normale après l'inondation ;
- définir une implantation optimale des stationnements en zone inondable afin de diminuer le risque d'emportement des véhicules ;
- respecter les règles d'emprise au sol ;
- respecter la concomitance de déblais et remblais, toute nouvelle construction autorisée implique des démolitions préalables.

IV. La stratégie opérationnelle afin de répondre aux exigences du PPRi

L'objectif de diminution globale de la vulnérabilité de l'ESR face au risque inondation est majoritairement atteint par :

- La construction des nouveaux bâtiments sur pilotis ou sur remblais (avec vide sanitaire et le premier plancher à 20cm de la ligne d'eau) pour une mise hors d'eau des enjeux ;
- L'aménagement de noues paysagères surcreusées afin de ralentir les écoulements et décaler le pic de crue à l'exutoire (création du chemin de l'eau) ;
- La rehausse des voiries, sur remblais, afin de faciliter l'accès du quartier en cas de crue.

V. Un renouvellement urbain, moins vulnérable et plus résilient face au risque inondation

Afin de vérifier que l'aménagement d'ensemble de renouvellement urbain phase 1 est conforme avec les prescriptions du PPRI, la CACPL a lancé un schéma directeur hydraulique comportant notamment des modélisations hydrauliques.

Ces dernières démontrent bien la réduction de la vulnérabilité induite par le projet de renouvellement urbain :

- Diminution de la surface de plancher sous la cote de référence
 - o Tous les nouveaux bâtis faisant partie du nouvel aménagement et qui seront construits dans le cadre du projet d'ESR, auront le premier plancher situé au-dessus de la cote de référence et de la ligne d'eau, soit parce qu'ils seront situés sur des remblais soit sur des pilotis
- Suppression des logements implantés sous la cote de référence ;
 - o Les nouvelles constructions ne prévoient aucun logement en zone rouge ;
- Amélioration globale des conditions d'écoulement des eaux
 - o L'ouverture des axes Nord-Sud permet une meilleure évacuation des eaux vers l'exutoire ;
 - o Les améliorations se répercutent principalement au Nord depuis Francis Tonner et à l'Est du projet dans le quartier habité de la Bocca ;

De plus, l'ensemble des prescriptions du PPRI sont respectées comme évoqué dans le courrier de la DDTM06 datant du 21 février 2023.

Impact de l'ESR - vue globale

Legend
Legend
Legend



Légende	
Impact (m)	
[Color swatch]	-1 à -0.5
[Color swatch]	-0.5 à -0.25
[Color swatch]	-0.25 à -0.1
[Color swatch]	-0.1 à -0.02
[Color swatch]	-0.02 à 0.02
[Color swatch]	0.02 à 0.1
[Color swatch]	0.1 à 0.25
[Color swatch]	0.25 à 0.5
[Color swatch]	0.5 à 1

Figure 6 - Différence des hauteurs d'eau entre l'état actuel et l'état projeté de la Phase 1 de l'ESR - zone de référence Octobre 1994.

Communauté d'Agglomération Cannes Pays de France

CS 50 044 - 06414 Cannes Cedex

Tél : 04 89 82 27 00 - Fax : 04 89 82 27 20

www.cannes.fr

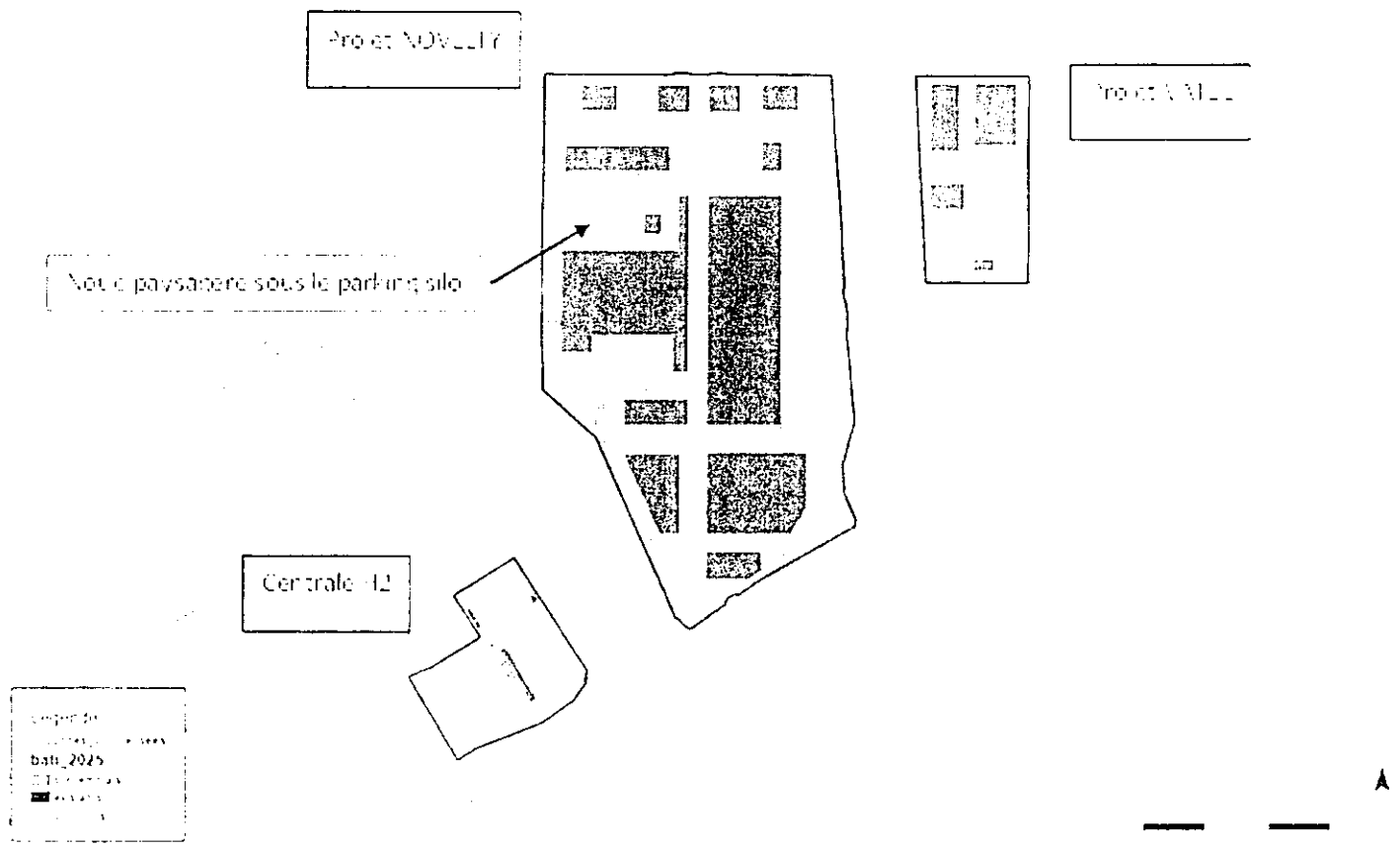


Figure 3 - Aménagements de l'ESR CBGO à l'échelle phase intermédiaire -

Dans le projet Novelty il est prévu de construire 1 217 m² en zone rouge. Aussi, pour respecter le PPRi, il serait nécessaire de procéder, en premier lieu, à la démolition du centre technique municipal.

Zoom sur l'emprise en zone rouge du projet NOVELTY

CANNES
PAYS DE
LERINS

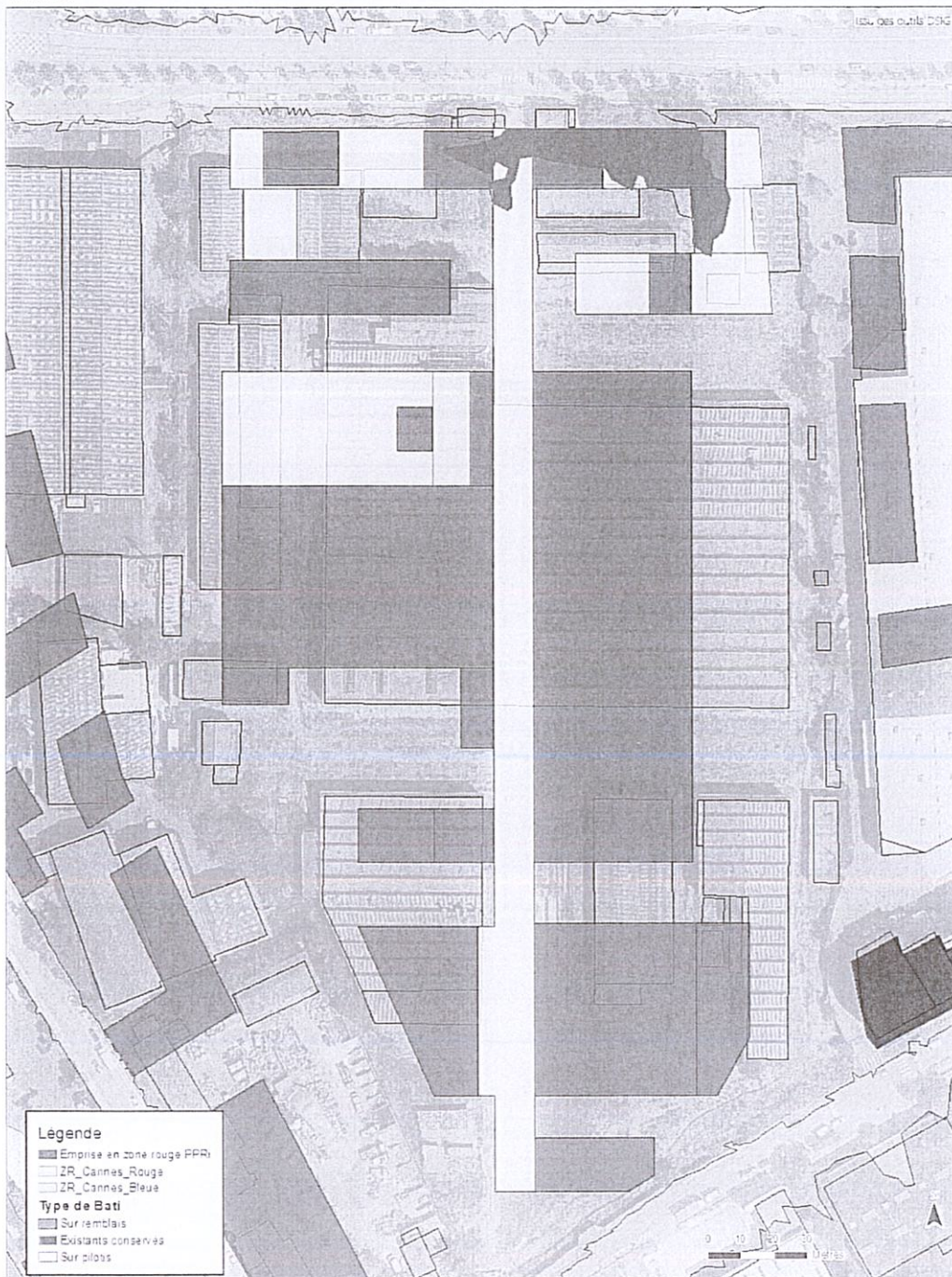


Figure 9 : Zoom sur la zone rouge impactant les emprises du Projet NOVELTY

Néanmoins, malgré les recherches de solutions restées infructueuses, il n'est pas envisageable de démolir le centre technique de la collecte des déchets de la CACPL avant le début de la construction prévue par Novelty, pour des raisons techniques, financières, organisationnelles et calendaires.

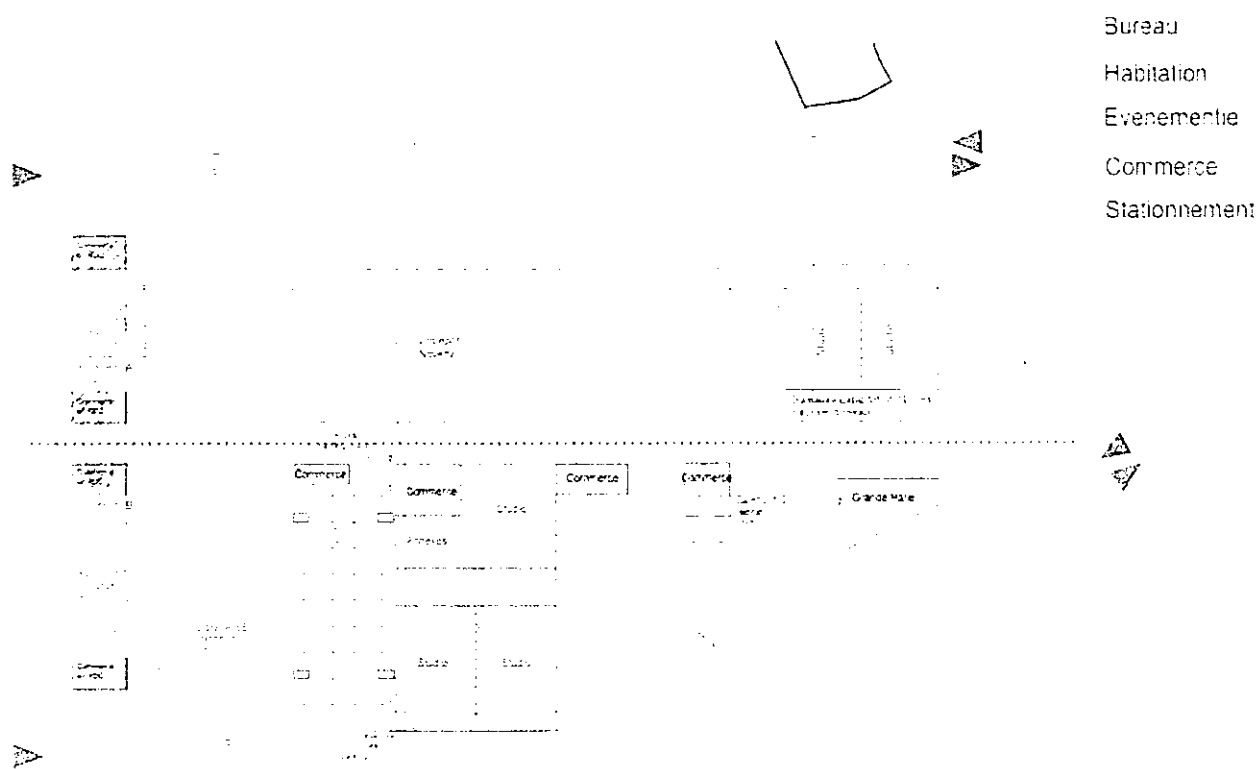


Figure 11 - Plan de masse du projet N°07/ELT sur le site Ansaldo Breda

Le bâti est réparti de manière optimale sur la parcelle, avec des immeubles sur l'avenue Francis Tonner qui constitue le front urbain sur cette portion de l'avenue et prolongent le front urbain située plus à l'est, en suivant le tracé de l'emplacement réservé prévu à cet effet.

Les espaces libres quant à eux sont entièrement utilisés soit pour la desserte du site, soit par des espaces verts et des noues paysagères intégrées au modèle hydraulique.

L'implantation des bâtiments constitue à la fois la vitrine du projet, son entrée principale et structure également l'avenue Francis Tonner dans le prolongement des immeubles existants dans le centre de la Bocca. Cette implantation, au droit de l'emplacement réservé, permet ainsi à l'avenue de poursuivre sa mutation en respectant les rapports existants entre les pleins et les vides plus à l'est, gage d'harmonie et de cohérence pour les espaces publics attenants.

Il n'était donc pas envisageable de modifier l'implantation de ces bâtiments et de les décaler en dehors de la zone rouge du PPRI qui longe l'avenue Francis Tonner, dans la mesure où un décalage plus au sud de ces bâtiments aurait pour conséquence :

- De rompre le front bâti inscrit dans le prolongement et en cohérence avec les bâtiments existants plus à l'est, gage de bonne composition urbaine de l'avenue Francis Tonner et d'harmonisation de l'espace public ;
- De décaler l'ensemble des bâtiments implantés, de façon optimale, sur le site, avec des répercussions très néfastes sur les espaces libres et notamment sur les espaces de desserte et de circulation.

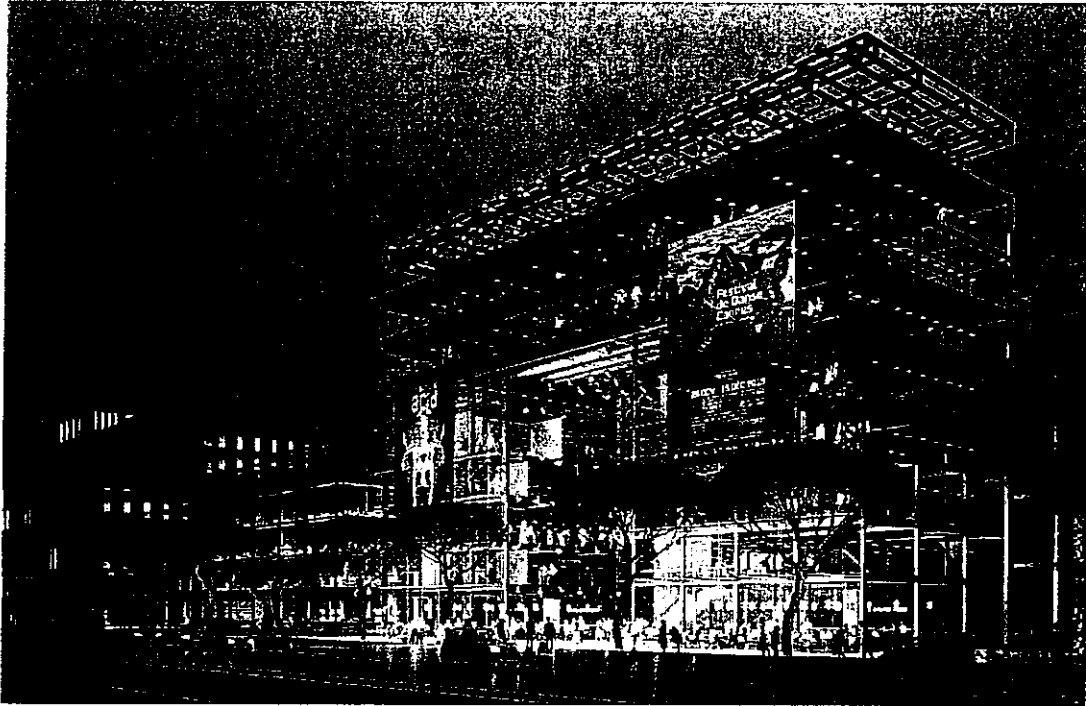


Figure 12 : Implantation de la façade du projet NOVELTY - vue depuis l'avenue Francis Tonner

VIII. Un aménagement urbain cadencé garantissant la non aggravation de la vulnérabilité à chaque étape

Des simulations hydrauliques réalisées pour représenter une situation intermédiaire dans l'aménagement du quartier et en intégrant : les 3 projets connus à ce jour **SANS** la démolition du centre technique.

Les résultats hydrauliques démontrent bien le respect des dispositions du PPRi notamment la **réduction de la vulnérabilité** même en phase intermédiaire, avec le maintien du centre technique actuel :

- Diminution de la surface de plancher sous la côte de référence
 - o Tous les nouveaux bâtis faisant partie du nouvel aménagement et qui seront construits dans le cadre du projet d'ESR, auront le premier plancher situé au-dessus de la côte de référence et de la ligne d'eau, soit parce qu'ils seront situés sur des remblais soit sur des pilotis
- Suppression des logements implantés sous la côte de référence ;
 - o Les nouvelles constructions ne prévoient aucun logement en zone rouge ;
- Amélioration globale des conditions d'écoulement des eaux
 - o L'ouverture des axes Nord-Sud permet une meilleure évacuation des eaux vers l'exutoire
 - o Les améliorations se répercutent principalement au Nord depuis Francis Tonner et à l'Est du projet dans le quartier habité de la Bocca ;

Impact de l'ESR en phase intermédiaire - vue globale

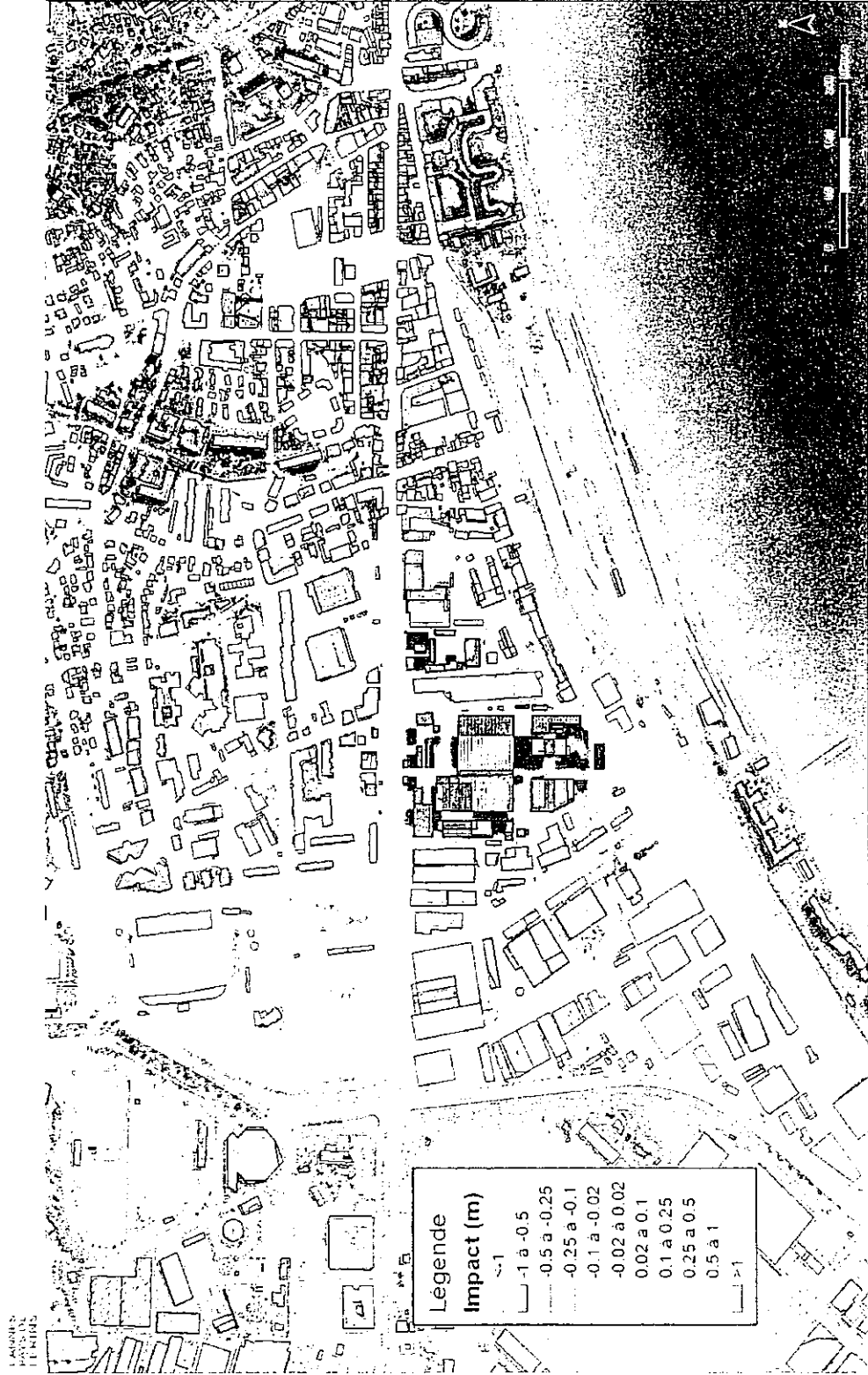


Figure 1 : Différence entre hauteurs d'avant et d'après l'état actuel et l'état projeté de la phase intermédiaire de P1 SR 5A05 la démolition des centres les hauteurs - vue de référence

Communauté d'agglomération Cannes Pays de France

CS 50 044 - 06414 Cannes Cedex

Tel : 04 89 82 27 00 - Fax : 04 89 82 27 30

www.cannes-agglomeration.fr

Ces trois projets permettront de concrétiser, à moyen terme, le projet de renouvellement urbain Cannes Bocca Grand Ouest sur pratiquement 7 hectares, améliorant ainsi considérablement la sécurité des personnes et des biens sur les sites concernés et indirectement sur le secteur élargi du quartier de la Bocca

Ainsi, nous sommes pleinement conscients de l'importance de respecter les règles de prévention des risques d'inondation pour la sécurité de nos citoyens et la protection de l'environnement. Cependant, dans ce cas particulier, nous sollicitons une dérogation au PPRi en raison des circonstances exceptionnelles et de notre engagement à maintenir un équilibre entre développement urbain et gestion responsable des risques.



**CANNES
PAYS DE
LÉRINS**

Communauté d'agglomération de
Cannes, Le Cannet, Mandelieu-La Napoule,
Mougins et Théoule/Mer

Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins (C.A.C.P.L.)

CS 50044

06414 CANNES Cedex

ESR - CBGO

Relevé de décisions

			P	D
Direction Départementale des Territoires et de la Mer	Eric LEFEBVRE eric.lefebvre@alpes-maritimes.gouv.fr Tél :	Directeur Départemental des Territoires et de la Mer	X	
	Chantal Reynaud chantal.reynaud@alpes-maritimes.gouv.fr Tél :	Cheffe de service DDTM06, SDRS	X	
	Matthias PALUSKIEWICZ matthias.paluszkievicz@alpes-maritimes.gouv.fr Tél :	Chef de Pôle DDTM06, SDRS	X	
	Armand CORBEL armand.corbel@alpes-maritimes.gouv.fr Tél :	Adjoint à la cheffe de Pôle Eau DDTM06	X	
	Gaël BETTINELLI gael.battinelli@alpes-maritimes.gouv.fr Tél :	Adjoint au chef de service d'appui aux territoires DDTM06	X	
	Caroline VOLPE-MIRA caroline.volpe-mira.@alpes-maritimes.gouv.fr Tél :	Cheffe de service adjointe aménagement urbanisme et paysage DDTM06	X	
	Nathalie CAROTENUTO nathalie.carotenuto@alpes-maritimes.gouv.fr	Adjointe à la cheffe de Pôle Aménagement et	X	



	Tel : (06) 83 93 22 50	Planification DDTM06		
Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins	Michel TANI michel.tani@cannespaysdelerins.fr Tél :	Directeur Général des Services DGS	X	
	Marc MAISONNAVE marc.maisonnavé@cannespaysdelerins.fr Tél :	Adjoint DGAST	X	
	Marie TATIBOUET marie.tatibouet@cannespaysdelerins.fr Tél :	Directrice, Pôle Cycles de l'Eau	X (en visio)	
	Antoine GAZULL antoine.gazull@cannespaysdelerins.fr Tél : 04.89.82.27.82	Chargé d'études, Pôle Cycles de l'Eau	X	
	Laurent Chevalier laurent.chevalier@cannespaysdelerins.fr Tél :	Adjoint au DGA Développement Territorial	X	

Objet de la réunion :
 Pilotage

Définir la stratégie pour avancer les 3 sujets nécessaires au déclenchement de l'ESR :

- La modification du PLU ;
- L'autorisation au titre du PPRi ;
- L'autorisation au titre du Code de l'Environnement .

Relevé de décisions

CACPL : Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins

DDTM : Direction Départementale des Territoires et de la Mer

N°	Intitulé	Pour action de	Echéance
1.	Modification n°3 du PLU – MDC3		
	<p>Problématique liée aux différences entre le Zonage OAP et ESR, notamment la zone 1F de l'ESR (terrains de foot) intégrée dans l'OAP en zonage UE mais pas dans la phase 1 de l'ESR. Le dossier MDC 3 n'est modifiable qu'après l'enquête publique.</p> <p>→ Dépôt d'un dire de la CACPL à l'enquête publique avec les prescriptions nécessaires pour la mise en compatibilité de l'ESR et de la MDC 3 ;</p> <p>→ Et/ou modification au moment de l'approbation, en s'appuyant sur l'avis DDTM, avec 2 options :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Modifier le périmètre de l'OAP pour exclure ces terrains ; ○ Ou bien modifier l'OAP pour qu'il soit parfaitement établi que rien ne pourra être construit sur ces terrains. 	CACPL (avec la ville de Cannes)	
2.	PPRi		



	<p>La problématique concerne la construction en zone rouge de 1 217m² sur l'emprise du projet NOVELTY. Alors même que la démolition préalable du centre technique municipal et intercommunal de 1 704 m² est impossible dans les délais.</p> <p>En fait, il ne s'agit pas d'une problématique hydraulique mais bien d'un sujet réglementaire (principe de concomitance démolition/construction en zone rouge du PPRI).</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ Solution à engager : proposer au préfet la mise en œuvre de son pouvoir de dérogation (la DDTM expertisera la question et précisera la procédure à suivre par mais indique que le projet de dérogation préfectorale est adressé à l'administration centrale qui dispose d'un délai de 15 jours pour émettre un avis ou garder le silence, celui-ci valant accord. ➔ Sensibiliser préalablement la DREAL sur ce sujet – RDV DREAL/DDTM DG/DGS CAPL en cours de montage ➔ Argumentaire à formuler en accord avec la DDTM notamment sur : <ul style="list-style-type: none"> - L'aspect hydraulique qui respecte les conditions de l'ESR : les simulations hydrauliques intermédiaires, avec le centre technique existant, confirment la non-aggravation du risque ; - Les efforts engagés par l'agglomération dans la réduction de la vulnérabilité sur ce secteur ; - La justification de la zone rouge de la topographie du site qui présente des variations ponctuelles altimétriques (de +/- 15 cm) ; - La difficulté de modifier le projet NOVELTY à ce stade et par rapport au projet d'ensemble et à sa cohérence, à la fois à l'échelle de la parcelle mais aussi du quartier ; - Les efforts pour trouver une solution alternative au centre technique existant qui n'ont pas abouti (email de refus de la DDFIP/DGAC sur une parcelle de substitution sur la zone aéroportuaire notamment). ➔ Pour les opérations de démolition – reconstruction, étendre la période maxi entre l'obtention du permis de démolir et le dépôt du permis de construire (de 5 à 7 voire 8). <p><u>NOTA</u> : le PPRI ne pourra être modifié pour activer les dispositions de l'ESR qu'une fois la dérogation éventuelle obtenue et le PLU M3 approuvé (contrainte MRAe).</p>	<p>CACPL et DDTM</p> <p>CACPL et DDTM</p> <p>CACPL et DDTM</p> <p>DDTM</p>	
<p>3.</p>	<p><u>DLE</u></p>		
	<p>La nécessité de réaliser un DLE a maintenant bien été intégrée par l'agglomération et une stratégie a été définie lors de la réunion technique du 21/07/2023. Rappel de la stratégie :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le DLE CACPL permet de valider, en phase intermédiaire (NOVELTY – VATEL – Centrale H2) et finale, la conformité de l'ESR vis-à-vis du Code de l'Environnement ; - Chaque projet immobilier devra déposer un porter-à-connaissance (PAC) au DLE auprès de la DDTM06 ; 		



**CANNES
PAYS DE
LÉRINS**

Communauté d'agglomération de
Cannes, Le Cannet, Mandelieu-La Napoule,
Mougins et Théoule/Mer



PROJET

Schéma Directeur ESR – CBGO

Octobre 2023





SOMMAIRE

Table des matières

Schéma Directeur ESR – CBGO	1
SOMMAIRE	2
I. PREAMBULE.....	4
II. L'ESR, un zonage à plusieurs échelles	7
III. La diminution globale de la vulnérabilité de l'ESR face au risque inondation	9
1. La synthèse du contexte hydraulique actuel.....	9
2. La stratégie et la déclinaison opérationnelle	12
3. Caractéristiques techniques des aménagements	14
4. Simulations hydrauliques – Crue de référence PPRI – Octobre 2015	16
4.1. Le modèle hydraulique et les hypothèses générales	16
4.2. Les résultats.....	17
5. Etape intermédiaire de l'ESR.....	21
6. Conclusion sur les résultats hydrauliques	25
IV. L'ESR, les prescriptions du PPRI et du présent Schéma Directeur	29
1. La constructibilité en zone bleue	29
2. La constructibilité en zone rouge.....	29
3. La création des noues paysagères.....	30
4. La création des voiries surélevées.....	31
5. La création des ouvrages hydrauliques.....	31
6. La concomitance de déblais et remblais	32
V. Bilan sur les emprises constructibles projetées	33
1. Bilan des emprises de la phase 1 de l'ESR.....	33
2. Bilan des emprises de la phase intermédiaire.....	36
VI. Programmation et destination des opérations projetées.....	37
1. Programmation globale.....	37
2. Programmation des projets connus à ce jour	38
2.1. Le projet NOVELTY.....	38
2.2. Le projet VATEL	39
2.3. L'opération Cannes Lérins H2.....	40



Date	Modif par	Résumé
16/02/2023	AG	Reprise de la note selon les remarques DDTM
12/04/2023	AG	Reprise de la note suite à la réunion du 11/04/2023
09/05/2023	AG	Reprise de la note pour modification du PLU Cannes
01/09/2023	AG	

PROJET



I. PREAMBULE

Le territoire Cannois, comme l'ensemble du littoral azuréen se caractérise par une forte pression foncière, notamment du fait des zones inondables et de la densité de l'urbanisation concentrée sur la bande côtière. Pour pallier le manque de foncier disponible, la ville de Cannes a pour ambition la restructuration ou la réhabilitation des espaces d'activités existants ou en friche notamment à travers l'un des plus grands projets de renouvellement urbain des Alpes-Maritimes intitulé « Cannes Bocca Grand Ouest » (CBGO).

Le projet de renouvellement urbain de Cannes Bocca Grand Ouest a pour objectif de poser les bases structurelles d'une opération d'ensemble portant sur 91 hectares afin de répondre aux besoins d'implantation de nouvelles entreprises qui relèvent des filières d'excellence du territoire, ainsi qu'aux besoins en logements des actifs du bassin cannois dans une approche cohérente et globale de réduction de la vulnérabilité face au risque inondation.

En effet, ce quartier est traversé par plusieurs cours d'eau et vallons et est donc fortement soumis au risque inondation à l'instar de ce qui s'est passé lors des inondations dramatiques du 3 octobre 2015 et celles de fin 2019. Le Plan de Prévention des Risques inondations (PPRI) de Cannes, approuvé fin 2021, a identifié les secteurs inondables et inscrit le projet « Cannes Bocca Grand Ouest » comme « Espace Stratégique de Requalification » (ESR), permettant ainsi de poursuivre les études d'aménagement d'ensemble du quartier dans une approche cohérente et globale de réduction de la vulnérabilité face au risque inondation.

Cette démarche s'inscrit parfaitement dans la stratégie globale mise en place par l'Agglomération Cannes Lérins sur le bassin versant de la Frayère afin de réduire considérablement le risque inondation notamment à travers la mise en œuvre de projets structurants du Programme d'actions et de Prévention des inondations (PAPI) :

- Les travaux de recalibrage de la Frayère aval (Phase 1) pour une crue centennale (415 ml) – début des travaux en septembre 2023 ;
- Le recalibrage de la Frayère aval (Phase 2) pour une crue centennale (480 ml) – travaux prévus en septembre 2024 ;
- La création du bassin écrêteur de crue au lieu-dit de Carimaï – travaux prévus en 2025.

Ainsi, le périmètre de l'Espace Stratégique de Requalification « Cannes Bocca Grand Ouest » (ESR CBGO) inscrit au PPRI est le suivant :

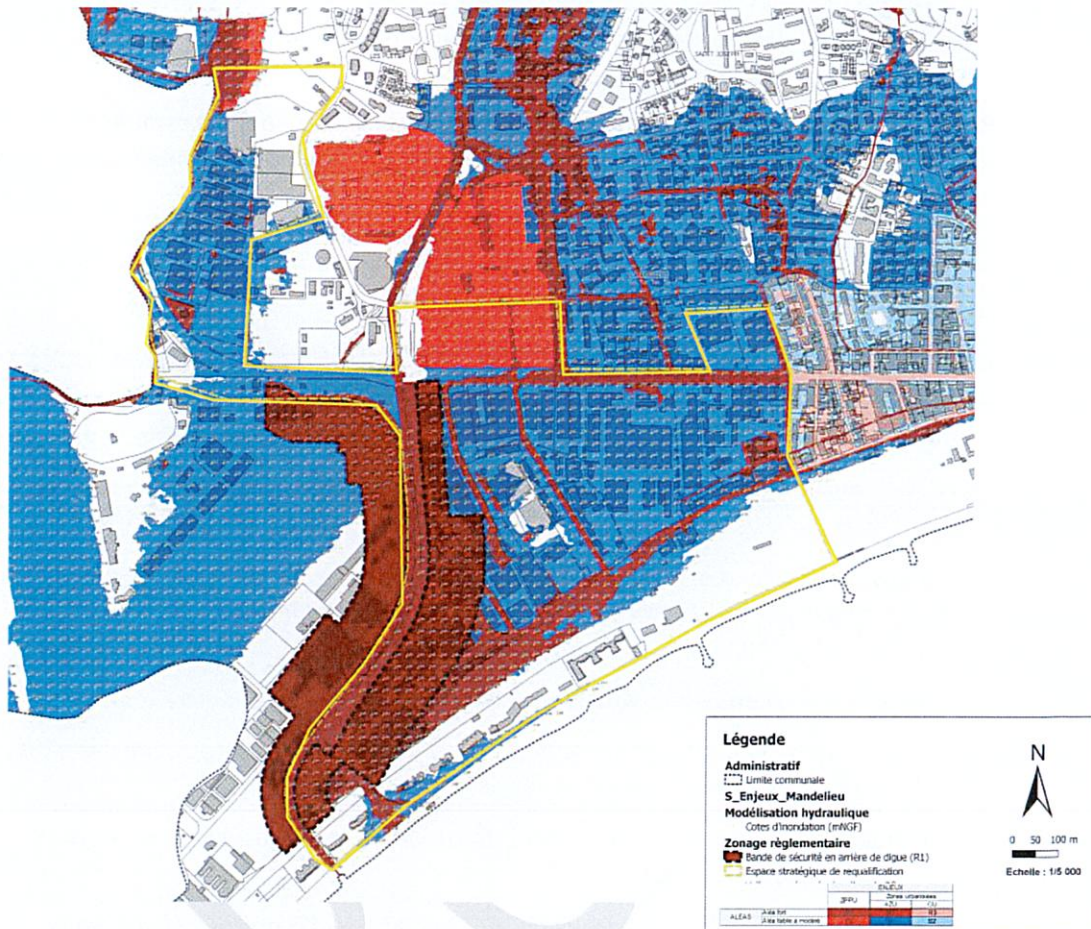


Figure 1 : Périmètre de l'ESR inscrit au PPRI dans un secteur soumis à un fort aléa inondation

Le principe est de rendre possible ce projet d'ensemble, basé sur des opérations de démolition/reconstruction, sous réserve qu'elles permettent une amélioration de la situation vis-à-vis du risque inondation, notamment :

- la diminution globale de la vulnérabilité ;
- la non augmentation de l'emprise au sol et du nombre de logements en zone rouge.

Pour ce faire, le présent schéma directeur hydraulique basé sur des modélisations a été construit pour répondre aux conditions du PPRI suivantes :

« Sont également autorisées dans le périmètre de l'ESR :

- a- La création de bâtiments, en zone rouge, intégrés à un projet d'aménagement d'ensemble basé notamment sur des opérations de démolition / reconstruction,
- b- La création d'Établissements Recevant du Public (ERP)* de 3ème catégorie en zone B1,
- c- La création d'établissements sensibles* de 4ème et 5ème catégorie en zone B1,
- d- La possibilité d'appliquer les règles d'emprise au sol maximale en zone bleue B1 à l'échelle de macro-secteurs de l'ESR.



e- En zone B1, en cas de reconstruction, le calcul de la future emprise au sol autorisée peut-être basé sur l'évaluation des emprises des bâtiments démolis figurant sur le permis de démolir effectivement mis en œuvre si la date de sa délivrance est inférieure ou égale à 5 ans au moment du dépôt de la demande de permis de construire du nouveau bâtiment effectivement mis en œuvre. Les délais de recours suspendent le délai de 5 ans. »

Pour que ces dispositions soient mises en œuvre, les conditions suivantes sont nécessaires :

« Pour ce qui relève de la responsabilité de la collectivité, pilote du projet d'ensemble, que le projet d'aménagement d'ensemble :

- soit défini par un schéma directeur arrêté puis piloté par la collectivité (étude hydraulique et schéma d'aménagement à intégrer au sein d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) ou dispositif équivalent) ;
- n'induit pas d'augmentation de l'emprise au sol bâtie cumulée et du nombre de logements sur les secteurs ROUGE de l'ESR (emprise au sol et nombre de logements initiaux calculés au moment de l'approbation de la modification du PPRI valant activation du dispositif ESR) ;
- respecte une concomitance de déblais et remblais, toute nouvelle construction autorisée au titre du PPR impliquant des démolitions préalables ;
- soit accompagné d'une diminution globale de la vulnérabilité de l'ESR face au risque inondation, attestée par un diagnostic de vulnérabilité s'attachant à :
 - démontrer la diminution de la surface de plancher sous la cote de référence ;
 - démontrer la suppression des logements implantés sous la cote de référence ;
 - établir un plan de gestion de crise adapté à la population projetée au droit de l'ESR, en lien avec le Plan Communal de Sauvegarde ;
 - démontrer l'amélioration de la desserte du quartier en vue de faciliter l'accès des secours en cas d'inondation ;
 - démontrer une amélioration globale des conditions d'écoulements des eaux, de la qualité des milieux aquatiques, d'accès aux cours d'eaux et vallons pour leur entretien et de désimperméabiliser certaines surfaces ;
 - assurer la meilleure continuité d'activité possible et un retour rapide à la normale après l'inondation ;
 - définir une implantation optimale des stationnements en zone inondable afin de diminuer le risque d'emportement des véhicules ;
 - définir les mesures d'affichage et de communication à mettre en œuvre pour sensibiliser les habitants au risque inondation et les informer des mesures à prendre en cas d'inondation ;
- fasse l'objet d'un suivi en continu des indicateurs de diminution globale de la vulnérabilité et du respect des règles d'emprise au sol en zone inondable. »

La présente note s'attachera à vérifier que l'ensemble des conditions fixées dans le règlement du PPRI soient respectées.

II. L'ESR, un zonage à plusieurs échelles

Le secteur est fortement impacté par les débordements des cours d'eau de la Frayère et du Béal à l'instar des inondations dramatiques du 3 octobre 2015 et celles de fin 2019.

Le zonage ESR inscrit dans le PPRI ne distingue pas :

- l'aléa débordement provoqué par deux bassins versants différents (celui de la Siagne /Béal et celui de la Frayère) ;
- les zones soumises à l'aléa débordement et celles situées en zone blanche du PPRI ;
- les différents niveaux d'avancement des projets d'aménagements inclus dans le périmètre ESR.

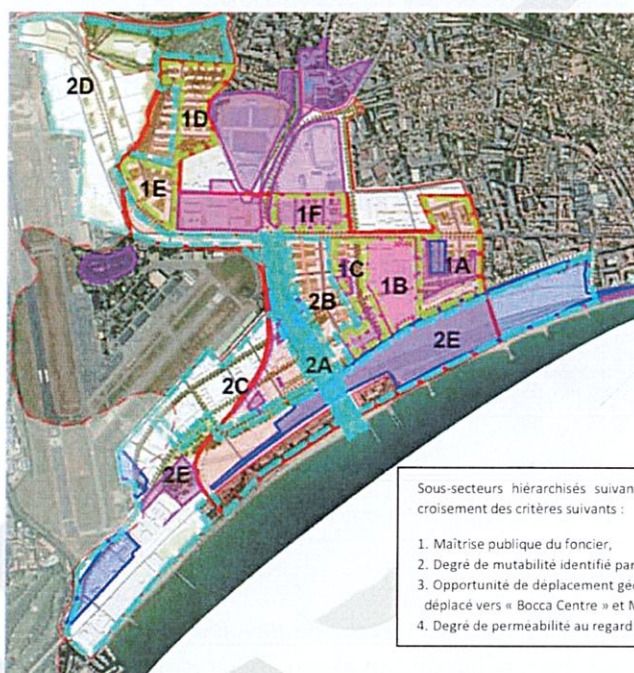


Figure 2 : Décomposition des zones de l'ESR

Ainsi, pour tenir compte des différents projets d'aménagement et des contraintes techniques liées aux spécificités du fonctionnement hydraulique de chaque secteur, l'ESR a été découpé en deux phases d'études. La première phase d'étude permet d'étudier les zones soumises à l'aléa du débordement de la Frayère et a l'avantage de suivre la réalité de l'évolution du site en lien avec l'opération LNPCA de la future Grande Gare dont la DUP valant mise en compatibilité du PLU a été approuvée par le Préfet de Région le 13 octobre 2022.

La présente note traite uniquement de la phase 1 de l'ESR présentée dans la figure 3 ci-après.

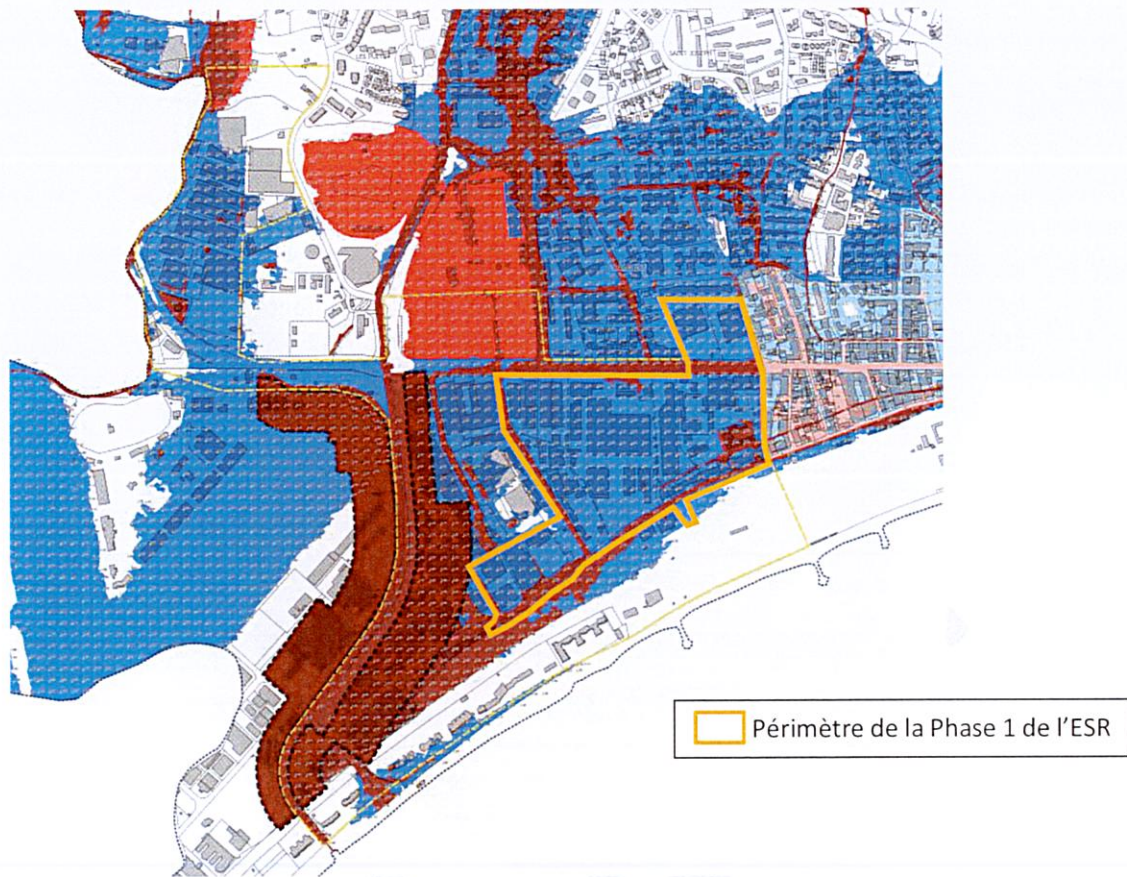


Figure 3 : Zone de l'ESR 1 - soumise à l'aléa Frayère - Roquebillière

La Phase 2 de l'ESR sera traitée lorsque les travaux de dévoiement de la Frayère seront réalisés. Les autres secteurs identifiés dans le schéma suivant feront l'objet d'une autre modélisation hydraulique.



III. La diminution globale de la vulnérabilité de l'ESR face au risque inondation

1. La synthèse du contexte hydraulique actuel

Le fonctionnement hydraulique actuel permet de mettre en exergue les points suivants :

- Les voiries concentrent les écoulements. Ce sont les zones où l'aléa est le plus fort (zones rouges du PPRI) (cf. figures 4 et 5) ;
- Les écoulements entrant par le Nord (avenues Pierre Coubertin et Anthony Dozol) se répartissent le long de l'avenue Francis Tonner par 3 axes Nord-Sud principaux (cf. figure 6) ;
- La rue Paul Négrin (le plus à l'Est de l'ESR) est un point haut du secteur et toutes les eaux non évacuées par les 3 axes cités précédemment s'écoulent ensuite à l'Est vers le quartier habité de la « Bocca » ;
- Le secteur situé entre la phase 1 et la digue de la Frayère est un point bas du secteur et est affecté par des hauteurs d'eau importantes. Ce secteur fera l'objet du renouvellement urbain sur la phase 2 de l'ESR ;
- Les seuls secteurs hors d'eau pour l'évènement de référence, sont :
 - o la digue de la frayère qui n'offre aucun accès fiable vers l'extérieur ;
 - o la gare Cannes Marchandise qui offre un accès fiable en période de crue vers l'extérieur.

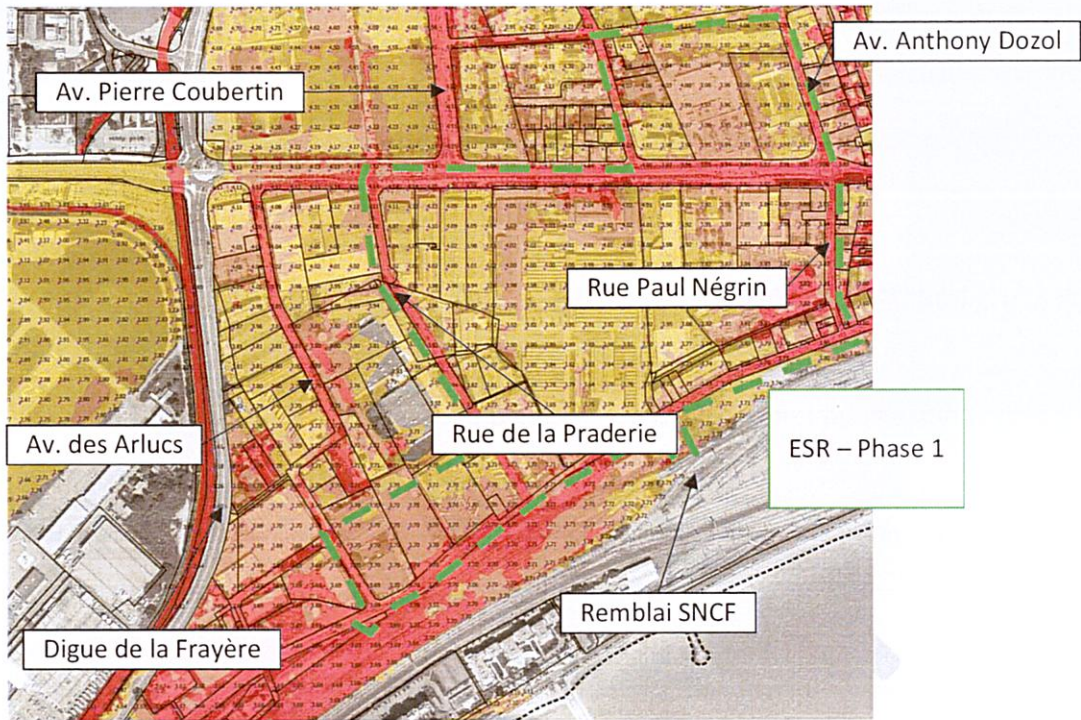


Figure 4 : Carte aléa du PPRI dans le secteur ESR - Phase 1

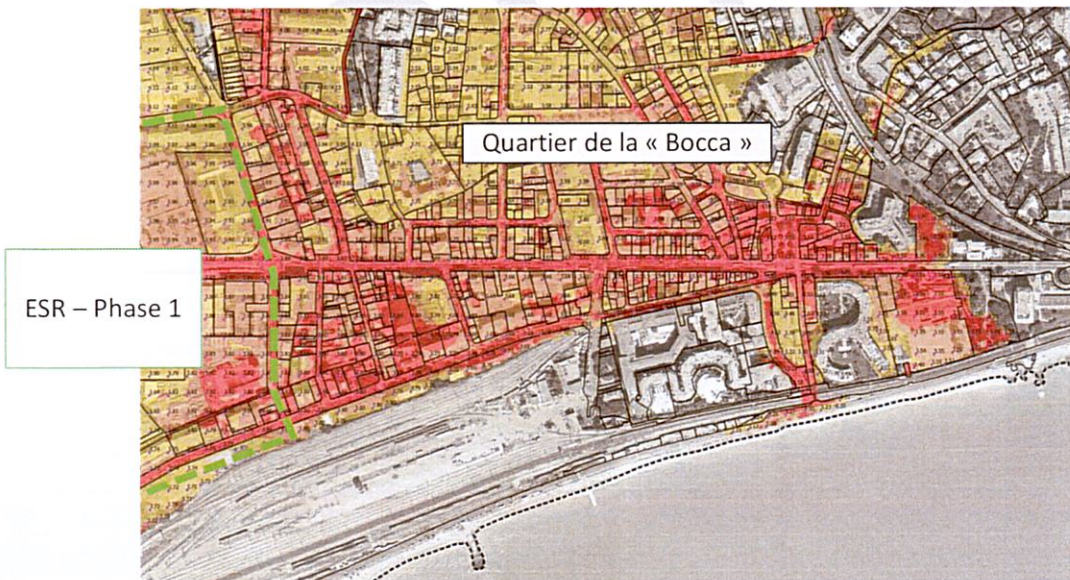


Figure 5 : Carte aléa du PPRI sur le quartier de la Bocca



La compréhension de la dynamique actuelle des débordements permet de constater la répartition des masses d'eau entre les débordements de la Frayère à l'Ouest et les débordements de la Roquebillière à l'Est.

Pour une pluie importante les premiers débordements impactant le secteur proviennent de la Roquebillière et s'écoulent principalement par l'axe de l'avenue Anthony Dozol. Les écoulements rejoignent alors l'avenue de la Roubine par la rue Paul Négrin et ne peuvent s'écouler jusqu'à la mer de par la présence du remblai de la SNCF. Ces derniers se répartissent donc entre le quartier de la Bocca Centre à l'Est et la zone de l'ESR à l'Ouest.

Par ailleurs, environ à 20 minutes d'écart, les débordements de la Frayère atteignent l'avenue Francis Tonner en s'écoulant principalement par l'axe Nord-Sud de l'avenue Pierre Coubertin. Les écoulements se répartissent alors le long de l'avenue Francis Tonner pour rejoindre les 3 axes Nord-Sud principaux cité ci-après respectivement d'Ouest en Est : avenue des Arlucs, rue de la Praderie et rue Paul Négrin.

A noter que comme pour les débordements de la Roquebillière, une partie des écoulements arrivant de Francis Tonner au niveau de la rue Paul Négrin finissent par se répartir sur le quartier habité de la Bocca Centre à l'Est du secteur de l'ESR.

Dynamique actuelle des débordements

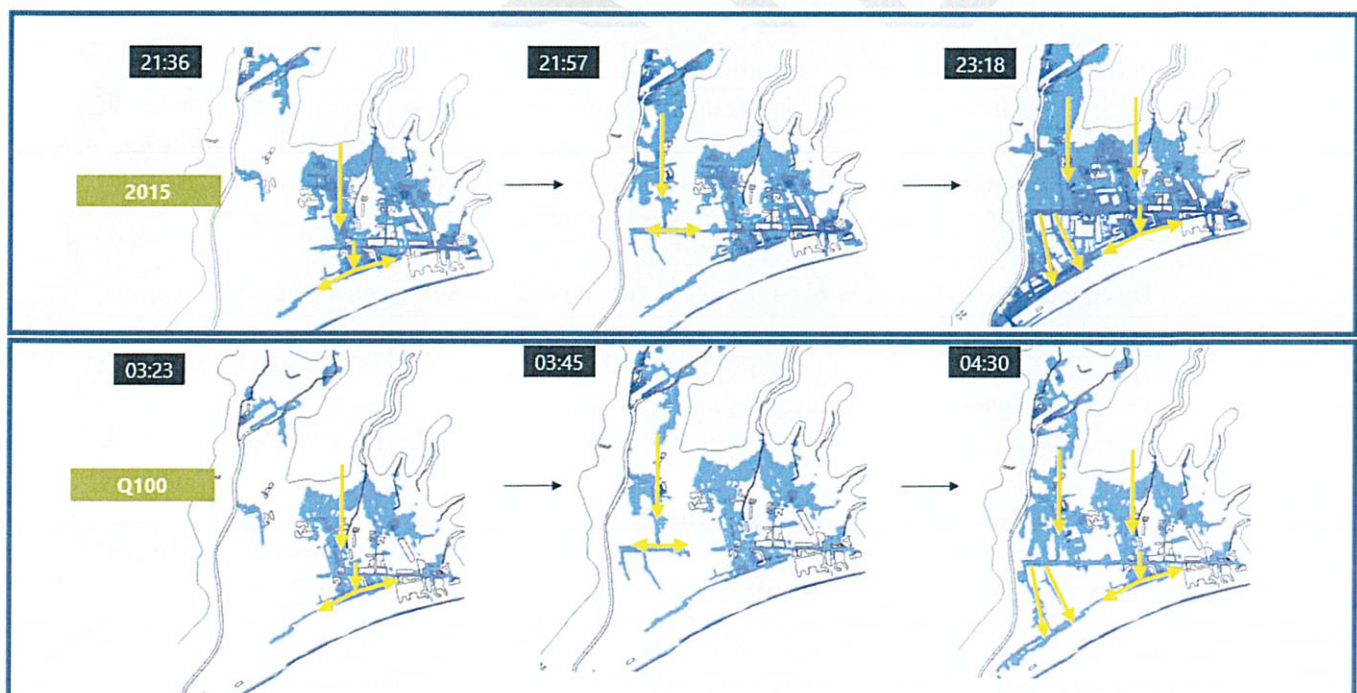


Figure 6 : Dynamique des écoulements lors d'une crue centennale et d'une crue de référence PPRi – Octobre 2015



2. La stratégie et la déclinaison opérationnelle

Afin de concourir à l'objectif de diminution globale de la vulnérabilité de l'ESR face au risque inondation, la stratégie suivante a été adoptée et a été déployée de manière opérationnelle :

- Eviter la concentration des écoulements sur les voiries
 - o Ouverture d'axes d'écoulement latéraux, création de noues paysagères, création du chemin de l'eau permettant de favoriser en priorité les écoulements au sein de ce cheminement ;
 - o Multiplier les axes Nord-Sud avec des bâtis en surplomb ;
- Ralentir les écoulements et favoriser les écoulements sur les espaces verts, les secteurs non bâtis :
 - o Aménager des espaces verts surcreusés pour stocker temporairement et ralentir les écoulements : espaces verts connectés aux noues paysagères, qui constituent un chemin de l'eau sur l'ensemble du secteur d'aménagement ;
- Rendre les voiries moins inondables :
 - o Exhaussement des voiries pour les rendre circulables en crue par les services de secours ;
 - o Création du chemin de l'eau surcreusé, en parallèle des voiries, qui favorise les écoulements au sein de ces emprises dédiées ;
- Permettre l'accès des secours en période de crue :
 - o Exhaussement des voiries pour les rendre circulables en crue par les services de secours ;
 - o Exploiter la gare de Cannes Marchandise qui est hors d'eau pour connecter les nouvelles voiries surélevées et moins inondables ;
- Evacuer les eaux ayant transité au travers du chemin de l'eau, se rejoignant à l'ouest au niveau du point bas :
 - o Utilisation de l'exutoire présent actuellement qui évacue les écoulements, amoindrir grâce aux noues paysagères surcreusées ;
 - o L'évacuation des eaux dans le cadre de l'ESR en dehors du fait que le pic est légèrement décalé dans le temps de par le ralentissement induit par le cheminement de l'eau à travers les noues paysagères ;
 - o Il est tout de même important de rappeler la création d'un nouvel exutoire, acté dans le cadre du projet LNPCA de la nouvelle gare TER (horizon 2029).

Par ailleurs, dans le cadre des travaux de la L.N.P.C.A. et de la création de la nouvelle gare ferroviaire, la SNCF prévoit une conception de ses ouvrages en intégrant des solutions de transparence hydraulique. De plus, il a été décidé de créer un émissaire de 5 m² sous la plateforme ferroviaire. Ce dispositif est inscrit dans la D.U.P. (annexe 3 de l'arrêté préfectoral du 13.10.2022) portée par la SNCF au titre des mesures destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet. Si la mise en place de cet ouvrage est bien prévue dans un temps court et permettra une amélioration de la situation hydraulique du quartier, l'exutoire d'eaux pluviales actuel au droit des locaux du S.I.C.A.S.I.L. est seul inclus au modèle hydraulique pour démontrer que le projet de C.B.G.O. est autoporteur.

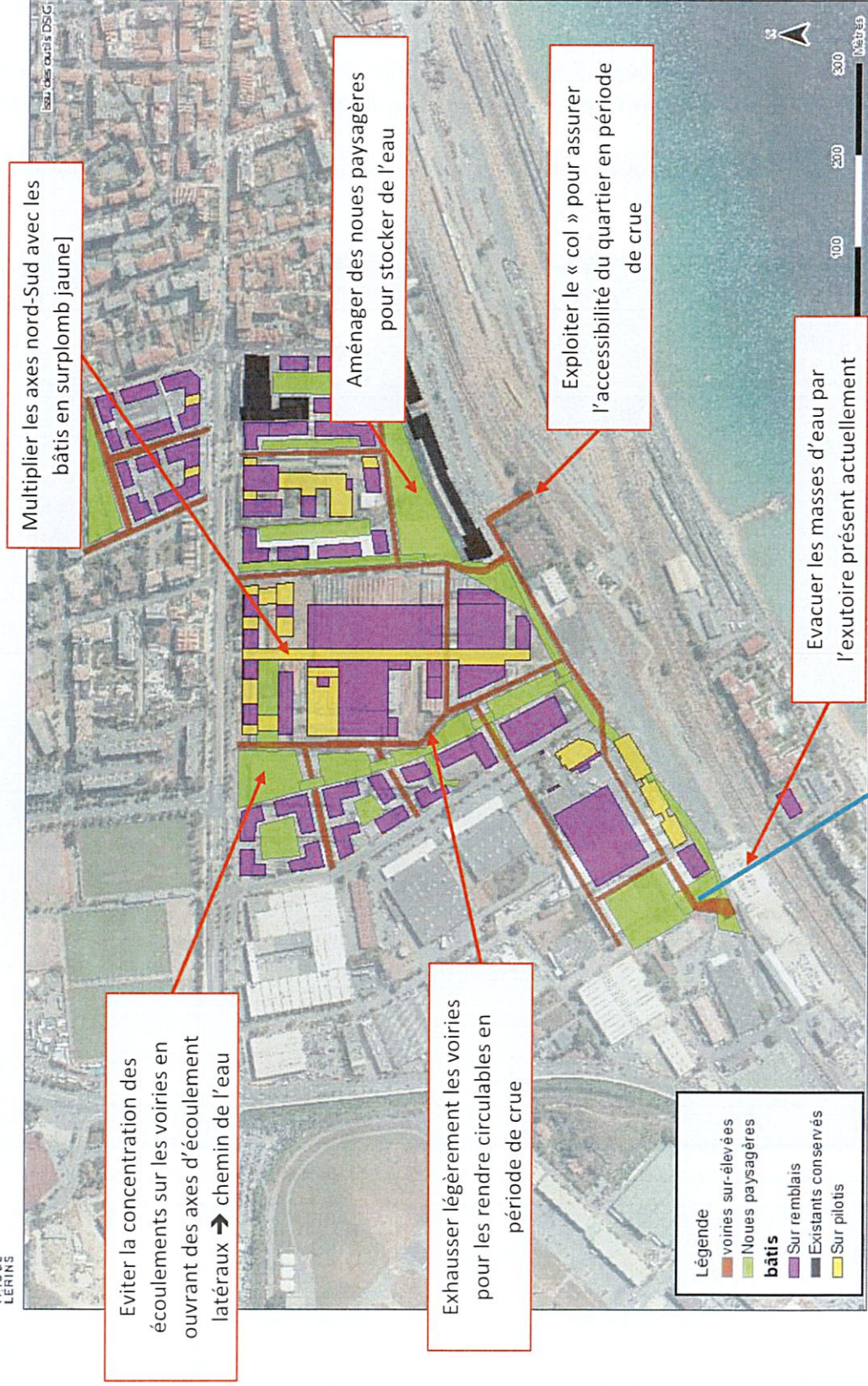


Figure 7 : Déclinaison opérationnelle de la stratégie au sein du projet d'aménagement

3. Caractéristiques techniques des aménagements

Les figures suivantes détaillent les dimensions retenues pour :

- Les volumes associés au surcreusement des noues paysagères (figure 10 – tableau 1) ;
- Les valeurs, à titre indicatif, des profondeurs surcreusées par rapport au TN pour les noues paysagères (figure 10 – tableau 1) ;
- Les hauteurs moyennes de remblais pour les exhaussements des voiries – calées pour être inondées avec une hauteur d'eau maximum de 20/25cm pour la crue de référence (figure 11) ;
- Les sections des ouvertures à prendre en compte pour les ouvrages de transparence (figure 12).

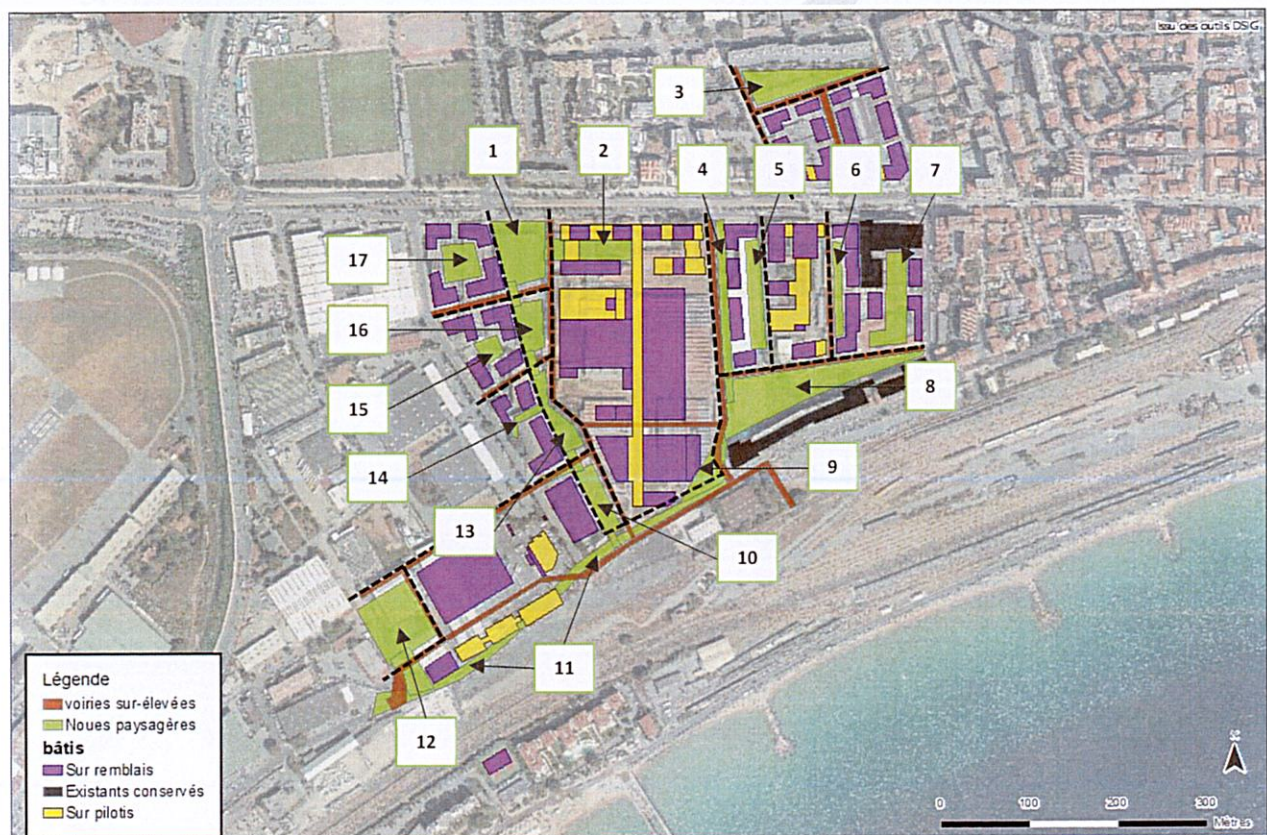


Figure 9 : Découpage des noues paysagères par îlot

Tableau 1 : Caractéristiques techniques des noues paysagères.

Noue	1	2	3	4	5	6	7	8	9
V (m ³)	3 500	1 195	1 450	900	1 000	500	1 300	6 500	1 700
P (m)	-1.0	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-1.0	-1.0
Noue	10	11	12	13	14	15	16	17	
V (m ³)	1 650	6 000	4 700	1 600	200	315	1 600	800	
P (m)	-1.0	-1.0	-1.0	-1.0	-0.5	-0.5	-1.0	-0.5	

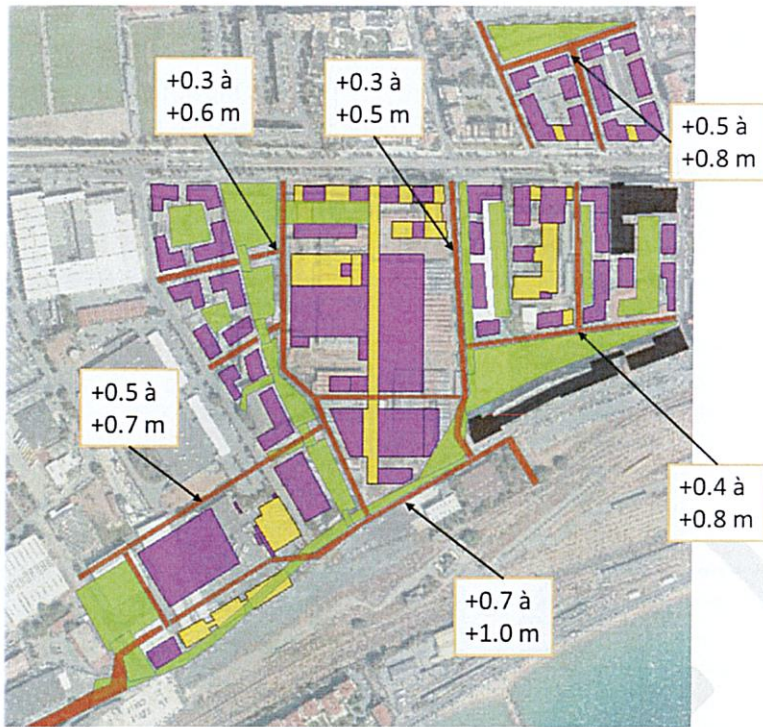


Figure 10 : Hauteurs de rehaussement des voiries

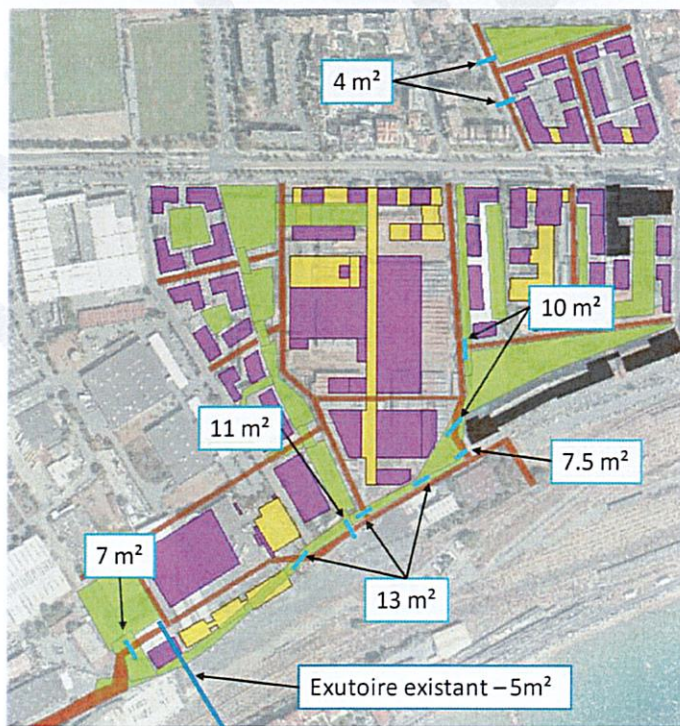


Figure 11 : Sections d'ouverture des ouvrages pour assurer la transparence hydraulique

4. Simulations hydrauliques – Crue de référence PPRi – Octobre 2015

4.1. Le modèle hydraulique et les hypothèses générales

La Frayère Sud et les vallons cannois constituent des secteurs moyennement à fortement urbanisés. La prise en compte des tronçons enterrés y est donc indispensable. La suite de logiciels MIKE a été utilisée : **MIKE 11, 21, URBAN et FLOOD**. Développée par DHI, cette suite de logiciels se distingue par ses nombreuses possibilités de couplage. Via MIKE FLOOD, il est en effet possible de réaliser des couplages ou triplages entre des modèles 1D (MIKE 11), 2D (MIKE 21) ou de réseaux enterrés (MIKE URBAN).

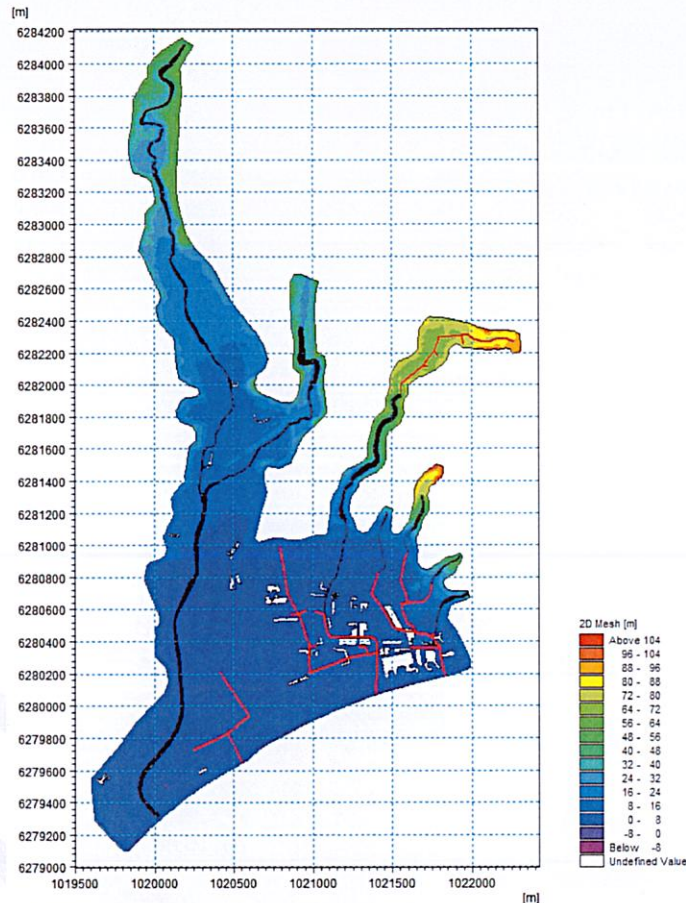


Figure 12 : Modèle Frayère, Roquebillière, Devens

Le modèle 1D « rivière » apparaît en noir, le modèle 1D « réseau » en rouge.

Le modèle hydraulique construit dans le cadre du présent schéma directeur reprend le modèle hydraulique du PPRi dont la taille des mailles varie de 2m à 12m. Afin de pouvoir intégrer finement les aménagements au sein du périmètre de la Phase 1 de l'ESR, le maillage a été retravaillé au droit des lignes de structures afin d'obtenir des mailles plus fines et précises dont les tailles varient de 1m à 10m.

Cependant, au vu des tailles des mailles, ces modèles ne permettent pas de traiter l'influence des éléments dont la largeur est inférieure à 1m (exemple : les murets ou les bordures de trottoir) que ce soit à l'état actuel ou à l'état projeté. La limite de ces modèles est négligeable par rapport à l'emprise étudiée

pour la crue de référence du 03 octobre 2015. De plus, l'influence réelle des petits éléments n'est pas significative à l'échelle des zonages du PPRi ou du projet global de renouvellement urbain Cannes Bocca Grand Ouest face au risque inondation.

4.2. Les résultats

Les figures suivantes présentent les résultats de la modélisation numérique en termes de hauteur d'eau maximale à l'état actuel et à l'état projet, et de différences sur les niveaux d'eau entre l'état projet et l'état actuel.

On pourra retenir les points suivants :

- Les zones décaissées favorisent les écoulements par les axes orientés Nord-Sud depuis Francis Tonner jusqu'à l'avenue de la Roubine ;
- L'organisation de l'implantation des bâtiments et la mise sur pilotis de certains d'entre eux permet d'améliorer la transparence globale du projet. Les améliorations se répercutent principalement au Nord depuis Francis Tonner et à l'Est du projet ;
- Ainsi, l'ouverture des axes Nord-Sud qui n'étaient pas présents actuellement implique logiquement de ponctuelles augmentations de la ligne d'eau sur ces axes qui étaient à ce jour à l'origine de l'écoulement des masses d'eau vers le quartier habité de la Bocca ;
- Les aménagements prévus dans le secteur de l'ESR – Phase 1 entraînent une réduction des hauteurs d'eau de l'ordre de 7cm dans le secteur et de l'ordre de 5cm jusque dans le quartier de la Bocca ;
- Les voiries sont moins vulnérables aux inondations, elles sont circulables par les secours en cas de crue (entre 15 et 25cm en moyenne) ;
- Les premiers planchers habitables seront ajustés par rapport aux niveaux d'eau atteints ce qui permet de réduire la vulnérabilité ;
- Les vitesses d'écoulement ne sont pas substantiellement modifiées par le projet, de l'ordre de 1.5m/s sur les axes principaux, supérieures à 2m/s localement et majoritairement inférieures à 0.25m/s en dehors des axes.

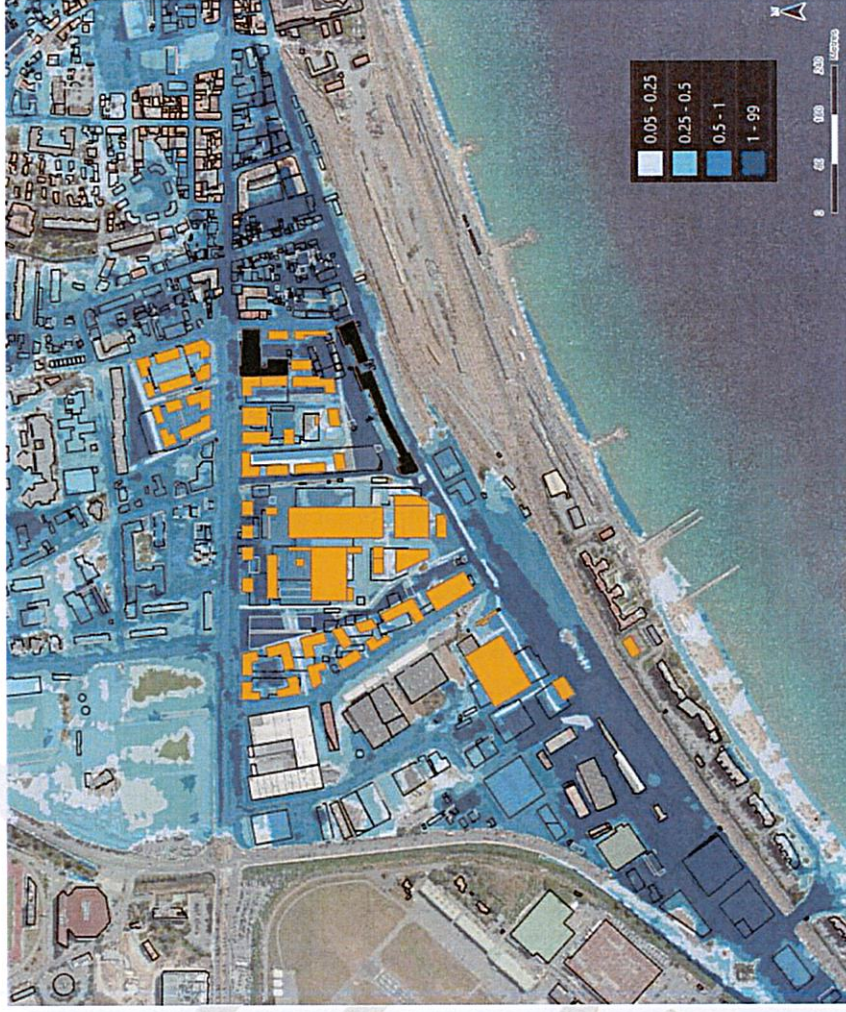


Figure 13 : Hauteurs d'eau en état actuel (à gauche) et en état projeté (à droite) pour la crue de référence octobre 2015

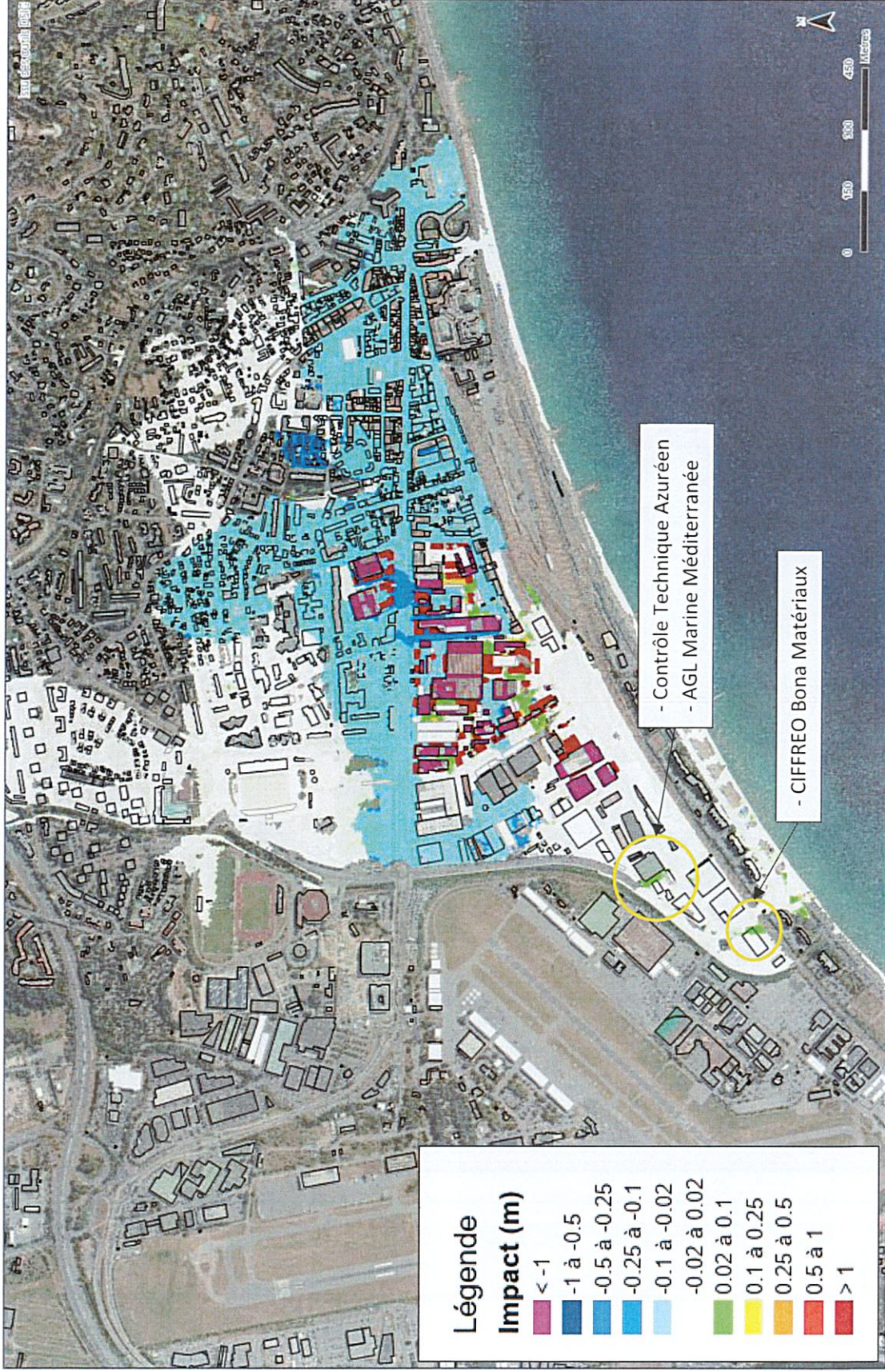


Figure 14 : Différences de hauteurs d'eau entre l'état actuel et l'état projeté pour la crue de référence octobre 2015

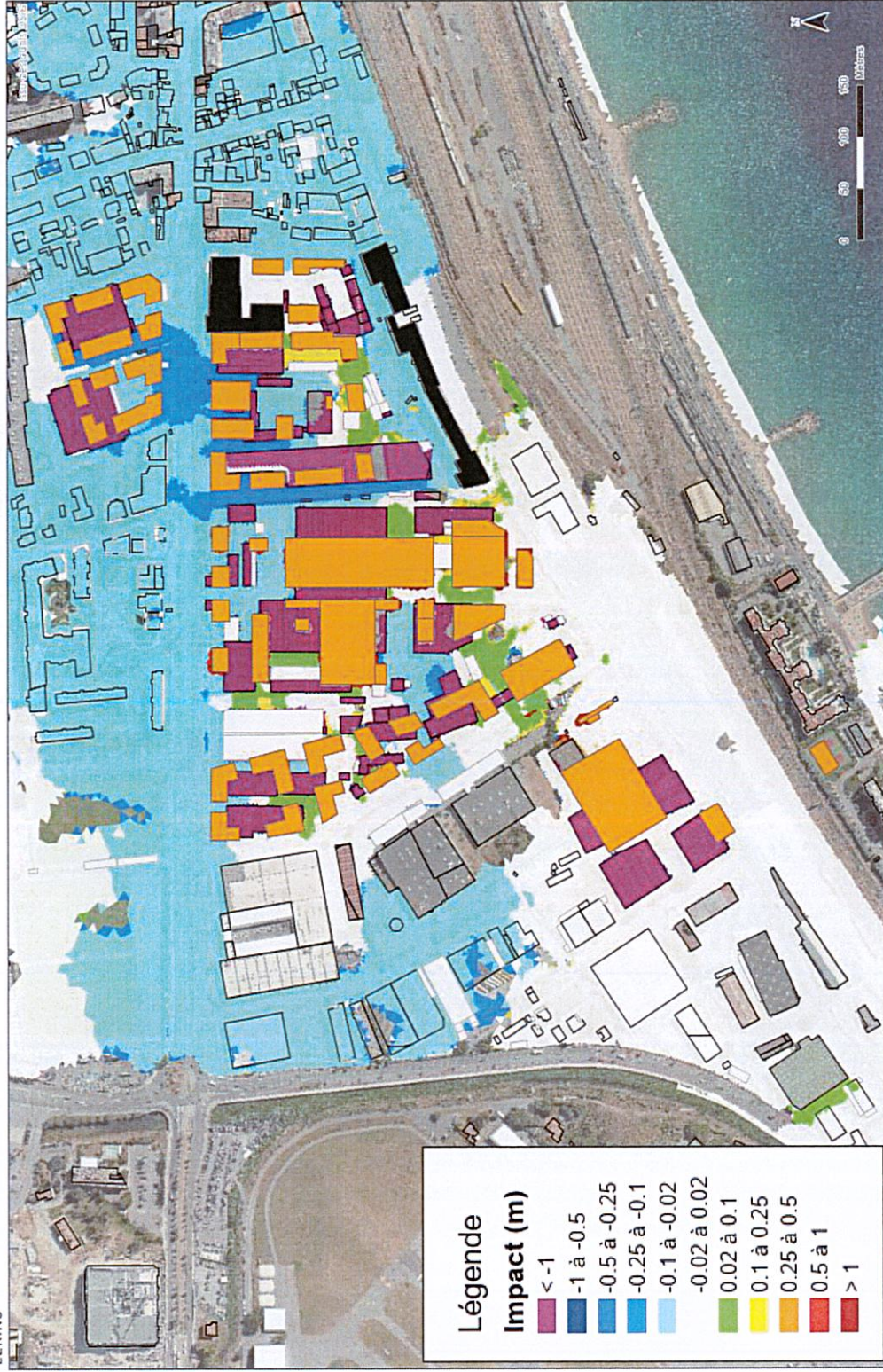


Figure 15 : Différences de hauteurs d'eau entre l'état actuel et l'état projeté pour la crue de référence octobre 2015

5. Etape intermédiaire de l'ESR

A ce jour, trois projets sont connus :

- Le groupe NOVELTY sur le site d'ANSALDO Breda (5.7 hectares)
- Le groupe VATEL sur le site de l'AFPA (un peu moins d'un hectare)
- La centrale H2 du dépôt de bus PalmBus (moins d'un hectare)

Ces projets sont prévus pour 2025 et seront les premiers à se construire au sein de l'ESR. Il a alors été demandé de prouver que le schéma hydraulique d'ensemble puisse aussi fonctionner aux étapes intermédiaires, c'est à dire au fur et à mesure que les projets s'implémentent dans le schéma global à l'échelle de la Phase 1.

Une modélisation « intermédiaire » a alors été produite intégrant les trois projets connus cités ci-dessus et le reste du périmètre de l'ESR à l'état actuel afin de voir l'impact de ces projets qui seront les premiers à voir le jour au sein de l'ESR.

Afin de répondre aux différentes attentes (fonctionnement hydraulique satisfaisant, planning prévisionnel des aménagements et concomitance remblais/déblais), plusieurs hypothèses ont été envisagées :

- La mise au TN des routes en remblai pour éviter de faire barrière aux écoulements en phase intermédiaire ;
- L'augmentation de la surface et de la profondeur des noues paysagères surcreusées au sein des îlots, notamment sur la parcelle du projet NOVELTY avec l'implantation d'une noue sous le parking silos ;
- La planification de la rehausse des routes en concomitance avec les surcreusements des noues paysagères adjacentes et cela pour tous les projets sortants.

Les figures suivantes présentent les résultats de la modélisation numérique en termes de hauteur d'eau maximale à l'état actuel et à l'état intermédiaire, et de différences sur les niveaux d'eau entre l'état intermédiaire et l'état actuel.

On pourra retenir les points suivants :

- L'organisation de l'implantation des bâtiments et la mise sur pilotis de certains d'entre eux permet d'améliorer la transparence globale du projet. Les améliorations se répercutent principalement au Nord depuis Francis Tonner et à l'Est du projet ;
- L'ouverture des axes Nord-Sud qui n'étaient pas présents actuellement implique logiquement de ponctuelles augmentations de la ligne d'eau de l'ordre de 8cm sur ces axes qui étaient à ce jour à l'origine de l'écoulement des masses d'eau vers le quartier habité de la Bocca ;
- Néanmoins les zones d'augmentation présentent des hauteurs d'eau finales faibles en comparaison aux secteurs très touchés, du fait que l'eau ne passe actuellement pas par ces axes ;
- Les aménagements prévus dans le secteur de l'ESR – Phase 1 entraînent une réduction des hauteurs d'eau de l'ordre de 7cm dans le secteur et de l'ordre de 5cm jusque dans le quartier de la Bocca ;
- Les vitesses d'écoulement ne sont pas substantiellement modifiées par le projet, de l'ordre de 1.5m/s sur les axes principaux, supérieures à 2m/s localement et majoritairement inférieures à 0.25m/s en dehors des axes.

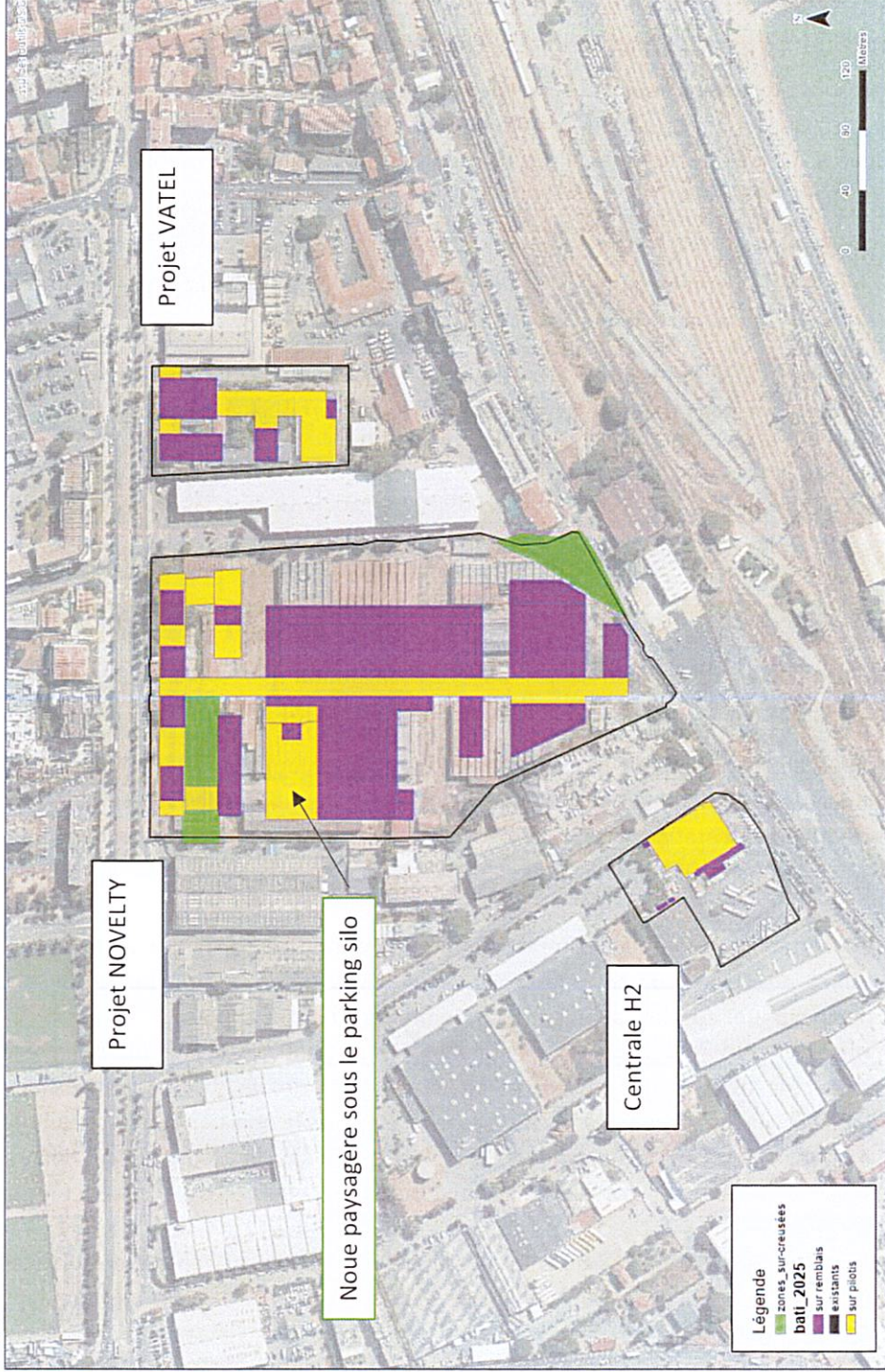


Figure 16 : Aménagements de l'ESR en phase intermédiaire

- **Secteur Ouest NOVELTY :**
 - augmentation des hauteurs d'eau de l'ordre de 8 cm sur le bâti existant
 - faible aggravation liée à l'ouverture des axes d'écoulement Nord – Sud sans la mise en place des noues paysagères
- **Secteur Est NOVELTY :**
 - augmentation des hauteurs de l'ordre de 5 cm sur le bâti existant
 - faible aggravation liée à l'ouverture des axes d'écoulement Nord - Sud



Figure 17 : Analyse des résultats hydrauliques au sein de l'ESR en phase intermédiaire

Des hauteurs d'eau qui restent faibles sur les zones aggravées.

- Nouveau cheminement de l'eau sur des zones qui n'étaient pas parcourues à l'état actuel.

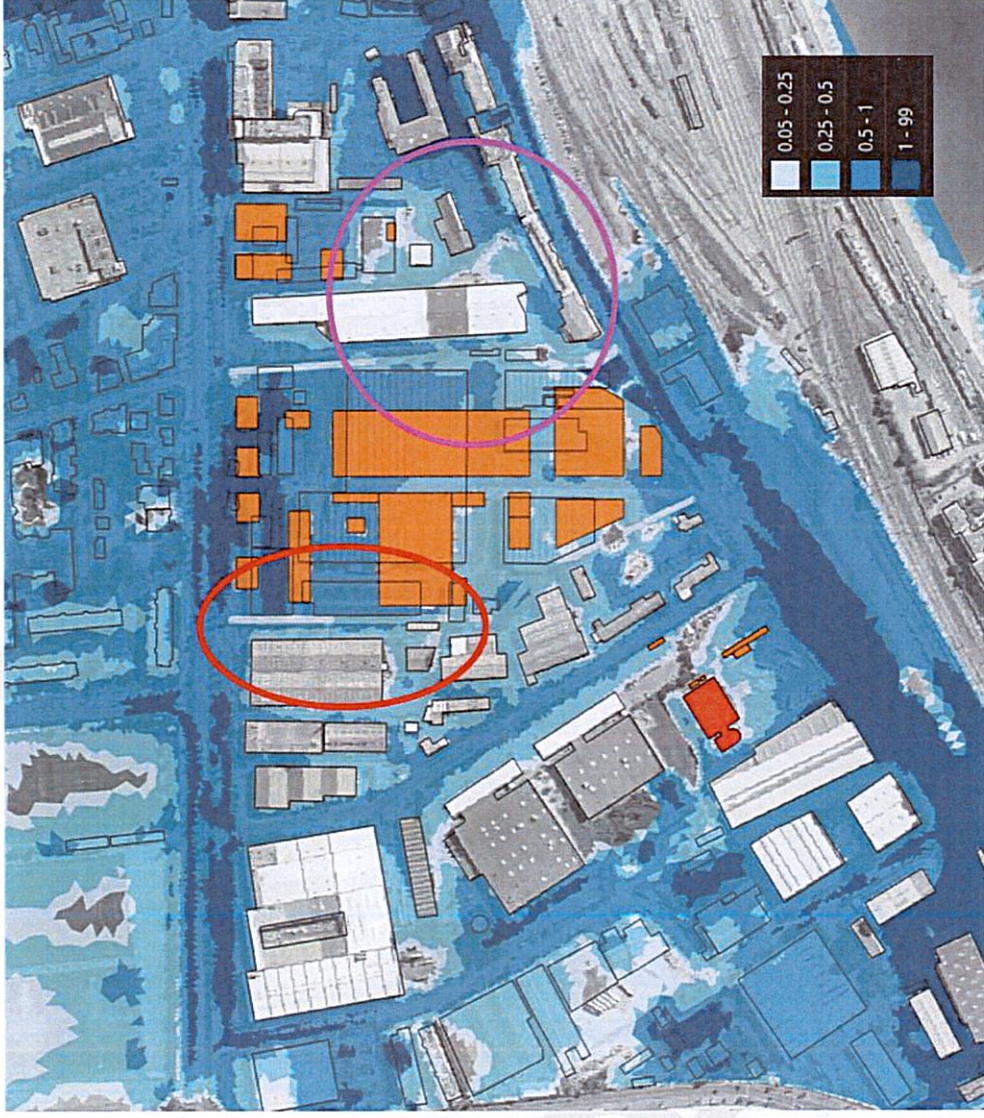


Figure 18 : Hauteurs d'eau au sein de l'ESR en phase intermédiaire

6. Conclusion sur les résultats hydrauliques

Les résultats des modélisations ont permis de répondre aux différentes attentes listées dans le règlement du PPRI :

- Démontrer la diminution de la surface de plancher sous la cote de référence
 - ⇒ Tous les nouveaux bâtis faisant partie du nouvel aménagement et qui seront construits dans le cadre du projet d'ESR, auront le premier plancher situé au-dessus de la cote de référence, soit parce qu'ils seront situés sur des remblais soit sur des pilotis.

- Démontrer la suppression des logements implantés sous la cote de référence
 - ⇒ Tous les nouveaux bâtis faisant partie du nouvel aménagement et qui seront construits dans le cadre du projet d'ESR, auront le premier plancher situé au-dessus de la cote de référence, soit parce qu'ils seront situés sur des remblais soit sur des pilotis. Aussi, les logements créés seront forcément situés au-dessus de la ligne d'eau.

- Etablir un plan de gestion de crise adapté à la population projetée au droit de l'ESR, en lien avec le PCS
 - ⇒ Voir Annexe 1 : plan de gestion de crise

- Démontrer l'amélioration de la desserte du quartier en vue de faciliter l'accès des secours en cas d'inondation (cf. figure 16)
 - ⇒ Grâce à la création des voiries moins inondables et à leur connexion à la zone hors d'eau de la gare Cannes Marchandise, l'accès des secours en période de crue est facilité. En effet, les voiries présentent, au maximum, 35cm d'eau contre 1m actuellement sur certaines parties de voirie.
 - ⇒ De plus, les voiries créent vraiment un réseau viaire déployé sur l'ensemble du secteur d'aménagement. Ainsi, tout le secteur phase1 est accessible par les voiries moins inondables.
 - ⇒ De plus, par courrier datant du 29 septembre 2022, (voir Annexe 2 : Avis SDIS), le SDIS indique : « Cette stratégie (les voiries moins inondables), est essentielle puisqu'elle permettra de maintenir l'accessibilité des engins d'incendie et de secours sur l'ensemble des bâtiments du projet urbain... »

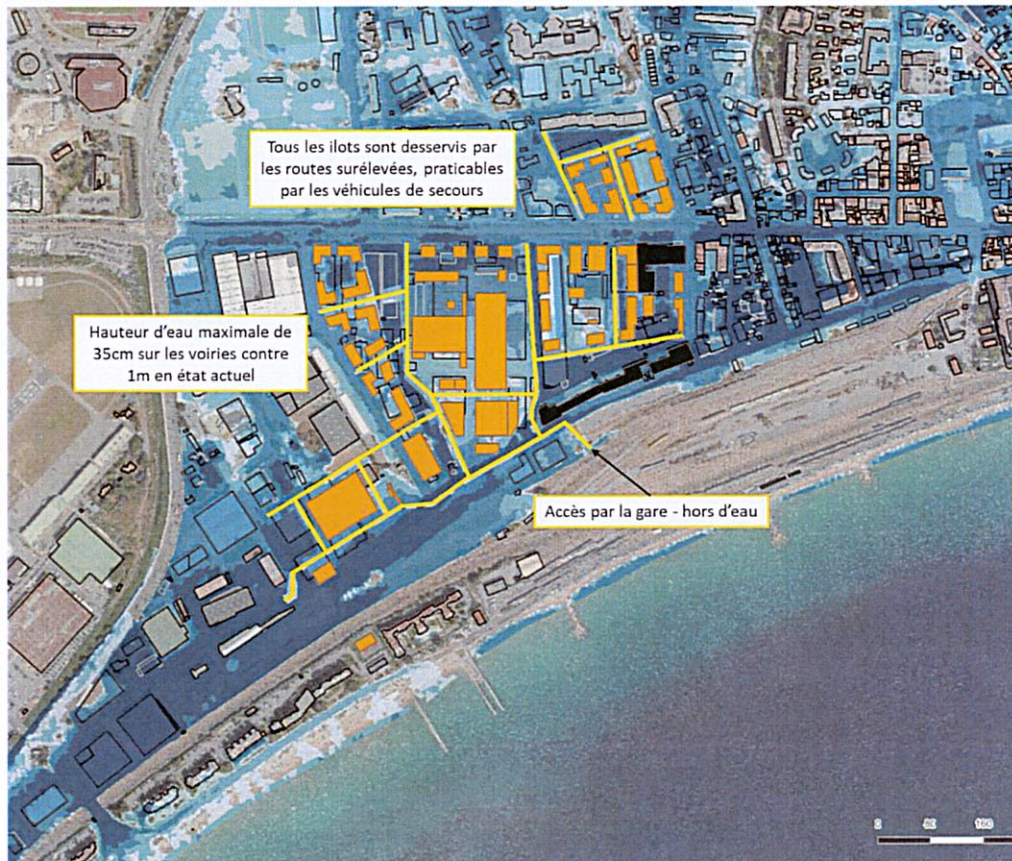


Figure 19 : Schéma de voirie proposé pour améliorer la desserte du secteur et favoriser l'accès des secours

- Démontrer une amélioration globale des conditions d'écoulement des eaux, de la qualité des milieux aquatiques, d'accès aux cours d'eaux et vallons pour leur entretien et de désimperméabiliser certaines surfaces ;
 - ⇒ Les conditions d'écoulement sont améliorées par la création du chemin de l'eau qui draine l'ensemble du secteur de projet. Ce réseau parallèle d'écoulements des eaux préférentiels permet de capter les eaux et donc réduire les hauteurs d'eau sur les secteurs à enjeux où se situent les personnes et les biens.
 - ⇒ Concernant la qualité des milieux aquatiques, d'accès aux cours d'eau et vallons pour leur entretien, le projet n'influe pas sur ces aspects. Sans objet.
 - ⇒ Actuellement, les espaces végétalisés autres que les haies de séparation de propriété ou arbres présents sur les aires de stationnements représentent environ 4 250m² répartie sur 3 zones (cf. figure 20).
 - ⇒ En état projeté, en comptant les surfaces du chemin de l'eau composé principalement de noues paysagères surcreusées, les surfaces perméables surcreusées représentent 45 520m².
 - ⇒ En ce qui concerne strictement les espaces verts projetés, ces derniers représentent 34 500 m² (cf. figure 22).
 - ⇒ Il y a donc 10 fois plus de surfaces prévues en « espace vert » en état projeté qu'en état actuel. Au total, les surfaces désimperméabilisées sont donc 10 fois plus importantes en état projeté qu'en état actuel.

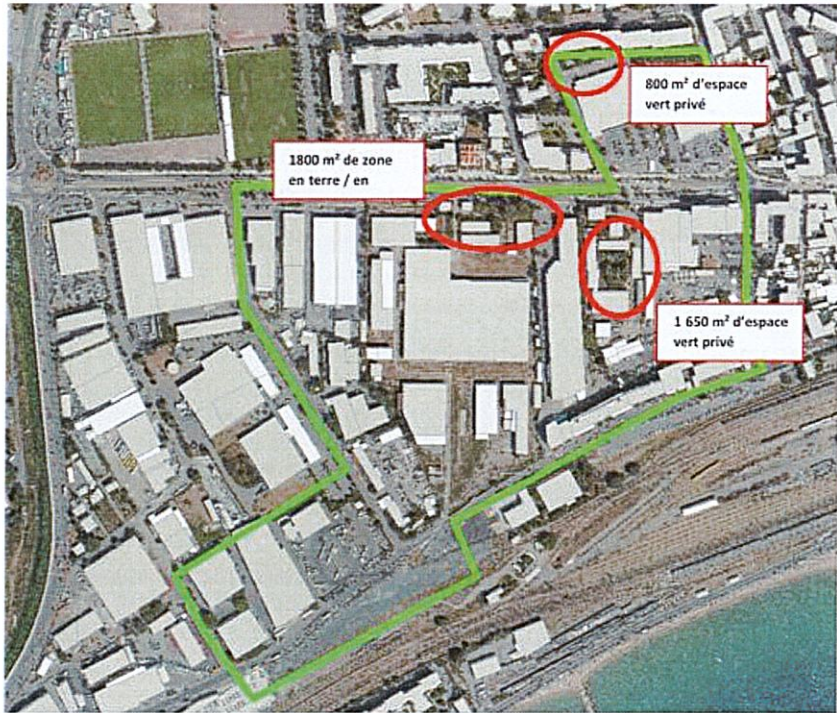


Figure 21 : Espaces verts acruels dans le secteur ESR1

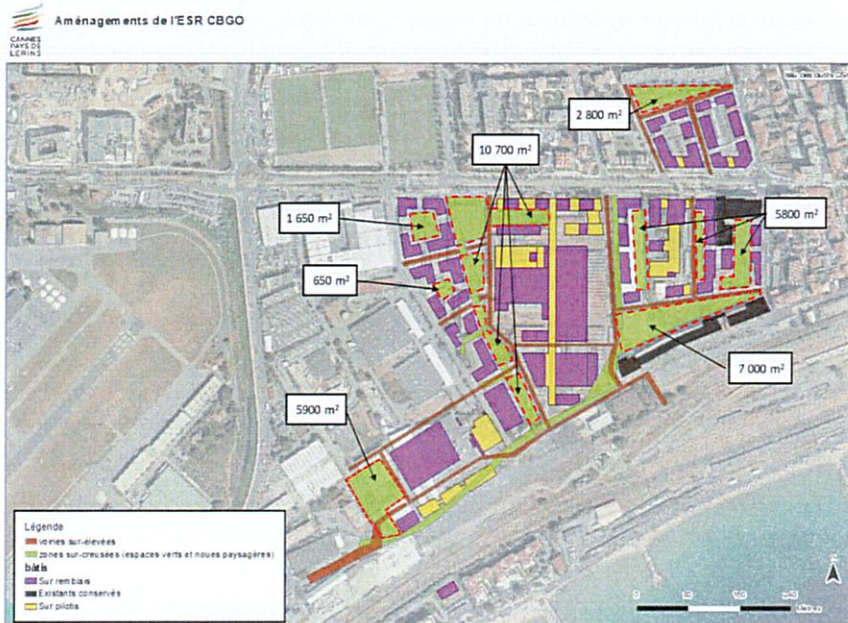


Figure 22 : Espaces verts projetés dans le secteur ESR 1

- Assurer la meilleure continuité d'activité possible et un retour rapide à la normale après l'inondation ;
 - ⇒ Le chemin de l'eau crée des écoulements préférentiels au sein de ces zones. Etant surcreusé, ce chemin de l'eau sera sollicité dès le début de l'épisode et également pour le ressuyage de la zone en fin d'évènement. Le chemin de l'eau permet un retour à la normale plus rapide car les eaux, de fin d'épisode, seront captées par ce réseau parallèle limitant les hauteurs d'eau sur les zones à enjeux où se situent les personnes et les biens.

- Définir une implantation optimale des stationnements en zone inondable afin de diminuer le risque d'emportement des véhicules ;
 - ⇒ Les stationnements de véhicule sont envisagés :
 - Dans des parkings silos, situés au-dessus de la ligne d'eau ;
 - Des parkings extérieurs situés sur des remblais et mis hors d'eau ;
 - Le long des voiries rehaussées donc moins inondables avec maximum 35 cm d'eau ;
 - ⇒ L'ensemble de ces implantations de stationnements concourt à diminuer le risque d'emportement des véhicules voire la suppression totale de ce risque pour les parkings silos et extérieurs situés sur des remblais.

- Définir les mesures d'affichage et de communication à mettre en œuvre pour sensibiliser les habitants au risque inondation et les informer des mesures à prendre en cas d'inondation ;
 - ⇒ Depuis 2019, dans le cadre du PAPI d'intention et par la suite, dans le cadre du PAPI complet Cannes Lérins, des actions de sensibilisation sont déployées chaque année pour améliorer la culture du risque inondation et sensibiliser le grand public et les scolaires. Ainsi, dans le cadre de sa politique contre les inondations, l'Agglomération Cannes Lérins poursuit ses actions de sensibilisation dès le plus jeune âge. Plus de 2000 élèves ont été sensibilisés au risque inondation depuis 2019. De plus, une ambassadrice du risque inondation a été recrutée en 2020 et travaille en particulier sur la sensibilisation du public au risque inondation. En octobre 2022, une campagne grand public a été déployée pour inciter les propriétaires privés à réaliser des diagnostics de vulnérabilité suivis de travaux de mitigations du bâti. Cette campagne sera déployée sur les 5 communes membres au travers d'affiches (panneaux publicitaires et arrière de bus) et de spots radio diffusés sur les radios locales. En complément, d'ici fin 2022, des repères de crues accompagnés de panneaux pédagogiques seront implantés sur les territoires des 5 communes membres. Au sein du projet Cannes Bocca Grand ouest, une fois l'aménagement réalisé, des panneaux pédagogiques pourront être installés pour rappeler l'aléa auquel le projet est soumis et rappeler les bons réflexes à respecter.

- Si la mise en place de l'émissaire de 5 m² sous la future plateforme ferroviaire est bien prévue dans un temps court, ce dernier permettra une amélioration de la situation hydraulique du quartier, l'exutoire d'eaux pluviales actuel au droit des locaux du S.I.C.A.S.I.L. étant le seul point d'évacuation des eaux.

IV. L'ESR, les prescriptions du PPRI et du présent Schéma Directeur

1. La constructibilité en zone bleue

Conformément au règlement du PPRI, sont également autorisées dans le périmètre de l'ESR :

« d- La possibilité d'appliquer les règles d'emprise au sol maximale en zone bleue B1 à l'échelle de macro-secteurs de l'ESR. »

Concernant les RECONSTRUCTIONS (y compris partielles) DE BATIMENTS EXISTANTS :

Si l'emprise au sol* initiale (existante) en zone inondable est comprise entre 30 % et 40 % de la partie de l'unité foncière située en zone inondable, elle doit être ramenée à 30 %. L'emprise au sol finale peut toutefois être augmentée de 20 % si ces 20 % supplémentaires sont en transparence hydraulique, soit jusqu'à 50 % avec au moins 20 % en transparence hydraulique.

Si l'emprise au sol* initiale (existante) en zone inondable est supérieure à 40 % de la partie de l'unité foncière située en zone inondable, l'emprise au sol finale doit être inférieure ou égale l'emprise au sol initiale réduite de 10 % de la partie de l'unité foncière située en zone inondable. Pour bénéficier de cette clause, la démolition et la reconstruction doivent faire l'objet de la même autorisation administrative. L'emprise au sol finale peut toutefois être augmentée de 20 % si ces 20 % supplémentaires sont en transparence hydraulique.

Exemple : si l'emprise existante en zone inondable était de 59 %, elle doit être ramenée à 49 % ou jusqu'à 69 % avec au moins 20 % en transparence hydraulique. »

Les aménagements de l'ESR CBGO présentés dans le présent schéma directeur hydraulique définissent donc les emprises constructibles au sol et sur pilotis dans lesquelles les futurs aménageurs devront s'inscrire.

Le détail des emprises actuelles et projetées est présenté dans le « chapitre V. Bilan sur les emprises constructibles projetées ».

2. La constructibilité en zone rouge

Conformément au règlement du PPRI, sont également autorisées en zone rouge dans le périmètre de l'ESR, sous réserve que le projet d'ensemble **n'induit pas d'augmentation de l'emprise au sol bâtie cumulée et du nombre de logements** sur les secteurs ROUGE de l'ESR :

- Considérant qu'il n'existe aucun logement en zone rouge actuellement, le projet ne prévoit aucun logement en zone rouge.
- « L'extension dans la limite de 15 m² de surface de plancher supplémentaires des locaux d'hébergement, sous réserve que le 1er plancher aménagé* constituant l'extension soit calé au minimum à la cote de référence + 20 cm. »
- « L'extension dans la limite de 20 % de surface de plancher de la construction existante des locaux d'activités ou des locaux de stockage sous réserve que le 1er plancher aménagé* constituant l'extension soit calé au minimum à la cote de référence + 20 cm. »
- « L'extension des constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole, piscicole ou forestière, dans la limite de 30 % de surface de plancher de la construction existante, sous réserve que le 1er plancher aménagé* constituant l'extension soit calé au minimum à la cote de référence + 20 cm. Cette extension ne doit pas générer d'occupation humaine permanente,

ni créer de nouveaux hébergements, ni permettre l'accueil du public, ni créer ou étendre des bâtiments d'élevage. »

- « La reconstruction des bâtiments (à l'exception de ceux cités au (j) ci-dessus) sous réserve :
 - de ne pas augmenter la vulnérabilité d'usage*,
 - que la surface de plancher projetée à l'échelle de la partie de l'unité foncière située en R1 ne soit pas augmentée, sauf extension autorisée (voir alinéas (d), (e) et (f)), et à condition du respect des 30 % d'emprise au sol* au maximum en zone inondable,
 - que le 1er plancher aménagé* soit calé au minimum à la cote de référence + 20 cm, sauf sujétion technique particulière pour les reconstructions partielles des bâtiments détruits par un sinistre autre que l'inondation (incendie par exemple),
 - que la démolition et la reconstruction fassent l'objet de la même autorisation administrative,
 - que les stationnements associés soient intégrés au bâtiment (garage fermé et communiquant) et situés au-dessus de la cote de référence + 20 cm. »

« À l'occasion de ces travaux, les **mesures de réduction de la vulnérabilité*** doivent être mises en œuvre. »

- **« Concernant le STATIONNEMENT DE VEHICULES :**

- (1) La création et la reconstruction totale de parkings silos nécessaires aux infrastructures publiques de transport (pôle d'échange multimodal...), sans limite d'emprise au sol, sous réserve :
 - Que le 1^{er} planché aménagé destiné aux véhicules motorisés soit calé au minimum à la cote de référence +20cm »

Les aménagements de l'ESR CBGO présentés dans le présent schéma directeur hydraulique définissent donc les emprises constructibles au sol et sur pilotis dans lesquelles les futurs aménageurs devront s'inscrire.

Le détail des emprises actuelles et projetées est présenté dans le « chapitre V. Bilan sur les emprises constructibles projetées ».

3. La création des noues paysagères

Les noues paysagères sont indispensables au bon fonctionnement hydraulique du projet Cannes Bocca Grand Ouest et ont été calibrées afin d'assurer la non-aggravation du risque inondation et la réduction de la vulnérabilité du secteur.

Les noues se situent sur différentes assiettes foncières réparties entre les îlots privés prévus pour accueillir des projets d'aménagement et les parties publiques. Le présent schéma directeur définit comme suit les caractéristiques techniques à respecter lors de la création des noues paysagères par les aménageurs :

- Le dimensionnement d'une noue paysagère doit respecter le volume inscrit au « chapitre III.3 Caractéristiques techniques des aménagements » du présent schéma directeur ;
- Les dimensions utilisées pour atteindre ce volume peuvent varier, cependant la profondeur (h) devra respecter la bonne évacuation des écoulements vers l'aval ;
- Les noues sont réalisées à ciel ouvert et végétalisées ;

- La végétation ne devra pas impliquer de réduction significative du volume et ne devra pas gêner les écoulements ;
- Ces espaces intègrent dans leur périmètre les retraits qui leur sont imposés vis-à-vis des constructions et des clôtures.

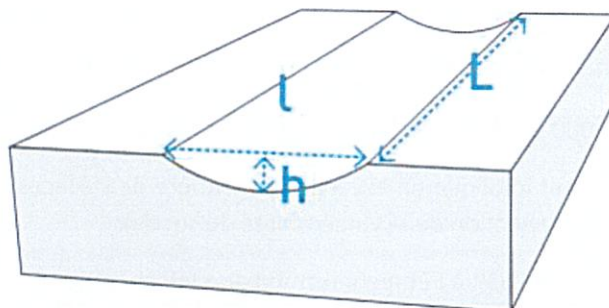


Figure 23 : Schéma indicatif du dimensionnement d'une noue

4. La création des voiries surélevées

Les voiries surélevées sont indispensables au bon fonctionnement hydraulique du projet Cannes Bocca Grand Ouest et ont été calibrées afin d'assurer la non-aggravation du risque inondation et la réduction de la vulnérabilité du secteur.

Les voiries surélevées se situent sur différentes assiettes foncières réparties entre les ilots privés prévus pour accueillir des projets d'aménagement et les parties publiques. Le présent schéma directeur définit comme suit les caractéristiques techniques à respecter lors de la création des voiries surélevées par les aménageurs :

- Le dimensionnement d'une voirie surélevée doit respecter les dimensions inscrites au « chapitre III.3 Caractéristiques techniques des aménagements » du présent schéma directeur ;
- La construction des voiries surélevées doit être mise en cohérence avec la présence ou la création des noues paysagères adjacentes.

5. La création des ouvrages hydrauliques

Les ouvrages hydrauliques sont indispensables au bon fonctionnement hydraulique du projet Cannes Bocca Grand Ouest et ont été calibrées afin d'assurer la non-aggravation du risque inondation et la réduction de la vulnérabilité du secteur.

Les ouvrages hydrauliques se situent sur différentes assiettes foncières réparties entre les ilots privés prévus pour accueillir des projets d'aménagement et les parties publiques. Le présent schéma directeur définit comme suit les caractéristiques techniques à respecter lors de la création des ouvrages hydrauliques par les aménageurs :

- Le dimensionnement des ouvrages hydrauliques doit respecter les dimensions inscrites au « chapitre III.3 Caractéristiques techniques des aménagements » du présent schéma directeur ;
- La construction des ouvrages hydrauliques doit être mise en cohérence avec la présence ou la création des noues paysagères adjacentes.

6. La concomitance de déblais et remblais

Dans le règlement du PPRI, il est indiqué que le projet d'aménagement d'ensemble doit respecter une concomitance de déblais et remblais, pour toute nouvelle construction autorisée au titre du PPRI impliquant des démolitions préalables.

En état projet, il est prévu au maximum 58 000 m² de bâti au sol sur l'ensemble du projet. Ces derniers seront situés au-dessus de la ligne d'eau, construits sur un vide sanitaire. Ainsi, les seuls remblais « pleins » du secteur sont les routes surélevées représentant 5 000 m² de surface en remblais.

Par ailleurs, il est prévu 45 000 m² de surface à déblayer pour les noues et les espaces verts décaissés.

Ainsi, le projet d'aménagement implique un excédant en matière de surfaces surcreusées, favorisant le stockage et participant à la réduction de la vulnérabilité du secteur

Comme réfléchi pour l'étude de l'ESR à l'étape intermédiaire (cf. chapitre III.5), il est prévu de ne pas remblayer les voiries surélevées à moins de pouvoir les compenser avec les noues paysagères adjacentes à ces dernières. Ainsi, pour les projets futurs sortant au fur et à mesure au sein de l'ESR, une analyse technique permettra de déterminer le déclenchement des travaux d'aménagement liés au remblayage et déblayage de l'ESR en coordination avec les promoteurs car certains espaces concernés se situent sur des zones privées.

V. Bilan sur les emprises constructibles projetées

A ce jour, trois projets sont connus et ont d'ores et déjà été intégrés dans le schéma d'aménagement d'ensemble et dans les études hydrauliques :

- Le groupe NOVELTY sur le site d'ANSALDO Breda (5.7 hectares)
- Le groupe VATEL sur le site de l'AFPA (un peu moins d'un hectare)
- La centrale H2 du dépôt de bus PalmBus (moins d'un hectare)

Ces trois projets permettront d'amorcer la mise œuvre du projet de renouvellement urbain et concrétisent actuellement la stratégie imaginée depuis la naissance de ce projet d'envergure que ce soit d'un point de vue du renouvellement urbain, de l'amélioration du cadre de vie mais aussi de la réduction de la vulnérabilité face au risque inondation.

Ainsi le bilan des emprises constructibles présenté ci-après comprend l'intégralité de la phase 1 de l'ESR mais aussi un détail à l'étape intermédiaire à l'échelle des macros-secteurs des trois projets connus.

1. Bilan des emprises de la phase 1 de l'ESR

A l'état actuel, l'emprise du secteur de l'ESR – Phase 1 représente 237 290 m² entièrement située en zone inondable, bleue et rouge du PPRi.

L'emprise des bâtiments actuels en zone inondable dans ce secteur s'élève à 79 312 m².

A l'état projeté, l'emprise des bâtiments en zone inondable représente 73 022 m² dont 13 012 m² sur pilotis.

Les bâtis montés sur pilotis sont hydrauliquement transparents et sécurisés en cas d'inondation et le premier plancher des bâtis au sol seront réhaussés de 20 cm au-dessus de la côte de référence et de la ligne d'eau.

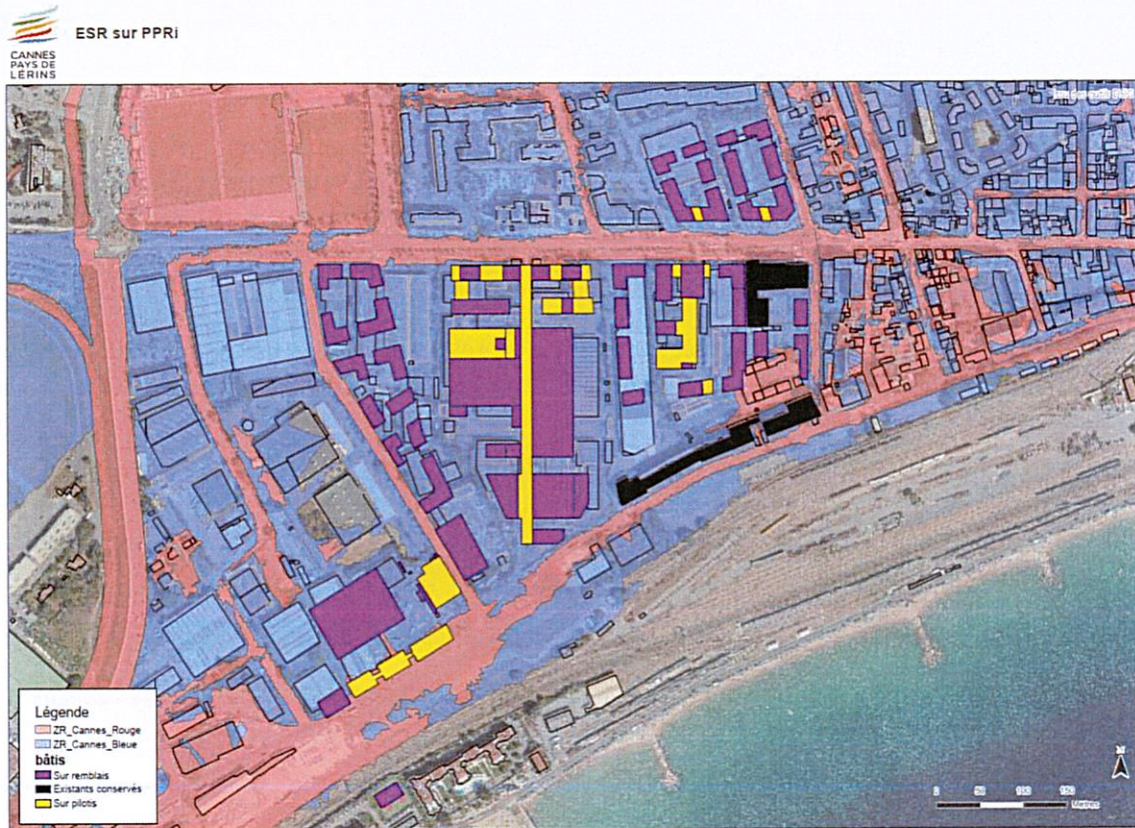


Figure 24 : Superposition des emprises projetées de l'ESR et des zonages PPRI

➤ **Zoom sur le bilan en zone bleue**

A l'échelle de l'ESR – Phase 1, la surface d'emprise au sol à l'état projeté en zone bleue atteint 25% pour 30% autorisé par le règlement, plus 5% en surplomb.

Secteur	emprise du secteur m2	emprises bâtiments état actuel (m2) en zone bleue	% part bâti actuel en zone bleue	emprises bâtiments (TOTAL*) état projeté (m2) en zone bleue	% part bâti (TOTAL) projeté en zone bleue	emprises bâtiments (au sol) état projeté (m2) en zone bleue	% part bâti (au sol) projeté en zone bleue	emprises bâtiments (sur pilotis) état projeté (m2) en zone bleue	% part bâti (sur pilotis) projeté en zone bleue
perimètre ESR 1 - Frayere	237 290	79 312	33%	70 588	30%	58 209	25%	12 379	5%

Figure 25 : Bilan des emprises en zone bleue - ESR Phase 1

Au vu des résultats du bilan effectué sur la zone bleue, le projet d'aménagement global est conforme aux exigences du PPRI concernant les emprises au sol.

➤ Zoom sur le bilan en zone rouge



Figure 26 : Superposition des emprises bâties actuelles (à gauche) et projetées (à droite) de l'ESR et des zonages du PPRi

L'emprise actuelle des bâtiments en zone rouge sur le périmètre de l'ESR s'élève à 2 644m² dont 1 949m² se situent sur le local technique municipal et intercommunal de la collecte des déchets (entouré en jaune sur la figure 23).

L'emprise projetée des bâtiments en zone rouge du projet CBGO s'élève à 2 464m². Les emprises inchangées liées à la préservation des bâtiments actuels au Sud-Est du périmètre représentent une surface en zone rouge de 605m². Ainsi il est prévu la construction de 1 859m² et la destruction de 2 039m² de surface bâtie en zone rouge.

Les emprises liées au parking silos prévu au programme de la future gare SNCF ne sont pas comptabilisées conformément au règlement du PPRi (alinéa (I), art. 2, titre 4) présenté au « chapitre IV.2 La constructibilité en zone rouge ».

La destruction du local technique municipal et intercommunal permet donc de maintenir l'équilibre des emprises bâties en zone rouge sur le périmètre de l'ESR CBGO en Phase 1*.

**La CACPL a sollicité une dérogation au PPRi sur la prescription du PPRi concernant la déconstruction préalable à la construction par NOVELTY. En effet, pour des raisons techniques, financières, organisationnelles et calendaires, le local technique municipal et intercommunal ne peut être détruit préalablement à la construction du projet Novelty. Cette demande s'appuie sur la démonstration de la réduction de la vulnérabilité de la zone d'étude, malgré le maintien du local technique.*

ZONE ROUGE									
Secteur	emprise du secteur m2	emprises bâtiments état actuel (m2) en zone rouge	% part bâti actuel en zone rouge	emprises bâtiments (TOTAL*) état projeté (m2) en zone rouge	% part bâti (TOTAL) projeté en zone rouge	emprises bâtiments (au sol) état projeté (m2) en zone rouge	% part bâti (au sol) projeté en zone rouge	emprises bâtiments (sur pilotis) état projeté (m2) en zone rouge	% part bâti (sur pilotis) projeté en zone rouge
perimètre ESR 1 - Frayere	237 290	2 644	1.1%	2 436	1.0%	1 801	0.8%	635	0.3%

* TOTAL = bâtis au sol et sur pilotis

Figure 27 : Bilan des emprises en zone rouge

Au vu des résultats du bilan effectué sur la zone rouge, le projet d'aménagement global est conforme aux exigences du PPRi concernant les emprises au sol.

2. Bilan des emprises de la phase intermédiaire

Pour l'unité foncière ANSALDO, le règlement autorise 10% au-dessous du taux de bâti actuel. Le projet prévoit donc 35% d'emprise au sol en zone bleue. La surface en surplomb atteint 15% et reste inférieure aux 20% autorisée.

Pour l'unité foncière VATEL, la surface bâtie au sol prévue est de 24% afin de rester inférieure au seuil réglementaire de 30%, et le cumul bâti au sol + bâti en surplomb (50%) respecte le seuil réglementaire.

Pour l'unité foncière de Palm Bus, il n'est pas prévu de déconstruction. Ainsi, les bâtis au sol existants sont conservés, il est juste prévu la construction de la centrale à hydrogène sur pilotis dont l'emprise représente 11% et respecte donc le seuil réglementaire.

Au vu des résultats du bilan effectué sur la zone bleue, le projet d'aménagement global est conforme aux exigences du PPRI concernant les emprises au sol.

ZONE BLEUE										
zone bleue	Secteur	emprise du secteur m2	emprises bâtiments état actuel (m2) en zone bleue	% part bâti actuel en zone bleue	emprises bâtiments (TOTAL*) état projeté (m2) en zone bleue	% part bâti (TOTAL) projeté en zone bleue	emprises bâtiments (au sol) état projeté (m2) en zone bleue	% part bâti (au sol) projeté en zone bleue	emprises bâtiments (sur pilotis) état projeté (m2) en zone bleue	% part bâti (sur pilotis) projeté en zone bleue
	perimètre ESR 1 - Frayère	237 290	79 312	33%	70 588	30%	58 209	25%	12 379	5%
	Unité foncière - Ansaldo	57 522	26 262	46%	28 605	50%	20 054	35%	8 551	15%
	Unité foncière - VATEL	9 171	2 622	29%	4 571	50%	2 222	24%	2 349	26%
	Unité foncière - Palm Bus	7 806	261	3%	1 892	24%	261	3%	846	11%

* TOTAL = bâtis au sol et sur pilotis

Figure 28 : Bilan des emprises en zone bleue - ESR étape intermédiaire

VI. Programmation et destination des opérations projetées

1. Programmation globale

Inscrit en parfaite cohérence avec le caractère stratégique de l'espace enjeu de la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes-Maritimes et traduit en site prioritaire pour le renouvellement urbain économique dans le SCoT'Ouest approuvé le 20 mai 2021, le secteur de Roubine-Frayère, caractérisé par un fort potentiel de renouvellement urbain du fait d'une urbanisation peu structurée et de faible qualité, fait l'objet d'une opération d'ensemble de 91,4 hectares, intitulé « Cannes Bocca Grand Ouest ».

Les bases structurelles de l'aménagement global projeté sont portées sur les principes de multifonctionnalité, répondant aux exigences en termes de mobilités, d'habitat, d'emploi, de services et de loisirs, tout en intégrant les impératifs de résilience face aux risques d'inondations. Dans le respect des prescriptions du règlement du P.P.R.I. approuvé le 15 octobre 2021, le programme comporte :

- de l'habitat touristique lié au camping Bellevue,
- des îlots de parcs habités,
- des îlots résidentiels avec commerces et services de proximité (mixité fonctionnelle),
- des commerces, de la restauration,
- une mixité économie créative, studios et entrepôts, logements étudiants,
- une salle de spectacle,
- des équipements hôteliers,
- des équipements d'intérêt public,
- une architecture créant un signal avec des bâtiments offrant une mixité fonctionnelle aux abords de la future gare TER-LGV,
- un équipement industriel innovant améliorant les performances environnementales de la collectivité.

Sur ce dernier point, le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures de janvier 2018 a confirmé la création d'une Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) et validé le site du quartier de la Bocca pour la création d'une gare TER-LGV. Concrètement, sur le secteur de La Roubine-Frayère, l'objectif consiste en la création d'une gare TER à 4 voies à quai, avec origine terminus sur le site de Cannes Marchandises au droit du bâtiment « SICASIL », ainsi que la reconfiguration des installations de remisage TER à l'horizon 2030-2035. Cette gare est vouée à évoluer en gare LGV/TER à l'horizon 2050.

L'enquête publique liée à la procédure de déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité du P.L.U. de Cannes s'est déroulée au 1er trimestre 2022. L'arrêté préfectoral déclarant le projet L.NP.C.A. – phases 1 et 2 – a été accordé à la date du 13/10/2022. Les emprises au sol des équipements ferroviaires prévus dans le cadre de ce projet sont intégrées dans le plan de masse, support de la présente étude hydraulique.

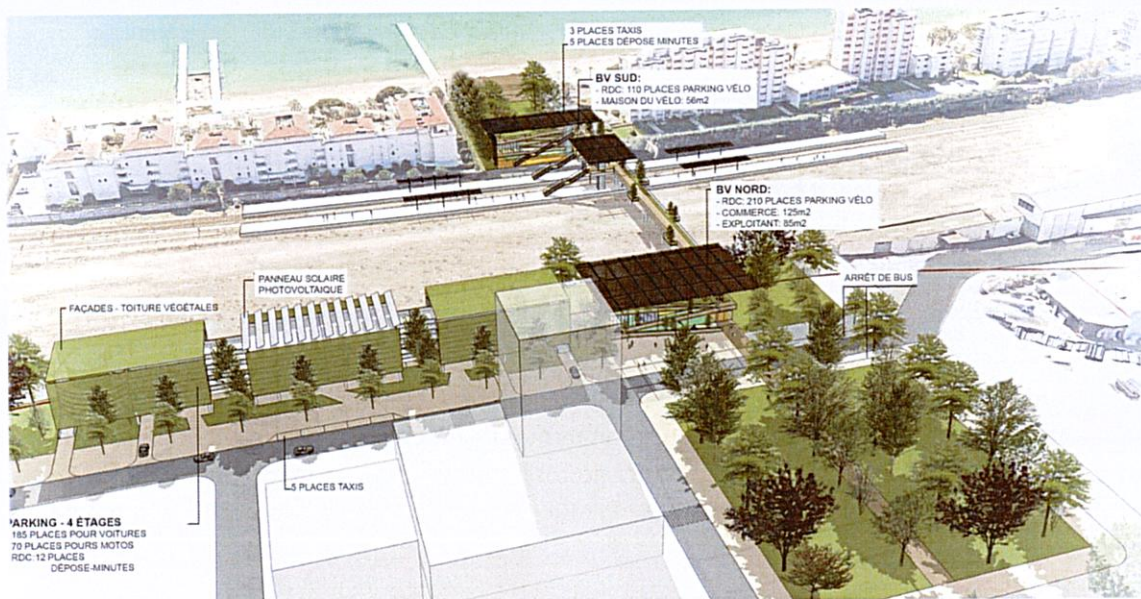


Figure 29 : Maquette du projet L.N.P.C.A

2. Programmation des projets connus à ce jour

Les trois projets connus à ce jour sont :

- Le groupe NOVELTY sur le site d'ANSALDO Breda (5.7 hectares)
- Le groupe VATEL sur le site de l'AFPA (un peu moins d'un hectare)
- L'opération Cannes Lérins H2 sur le site de PalmBus

Aujourd'hui, ces projets ont d'ores et déjà été intégrés dans le schéma d'aménagement d'ensemble et dans les études hydrauliques présentés dans les chapitres précédents, et permettront d'amorcer la mise en œuvre du projet de renouvellement urbain Cannes Bocca Grand Ouest (phase 1) sur pratiquement 7 hectares, **améliorant ainsi considérablement la sécurité des personnes et des biens sur les sites concernés et indirectement sur le secteur élargi du quartier de la Bocca.**

2.1. Le projet NOVELTY

Le projet s'étend sur 5.7 hectares pour environ 58 000 m² de plancher et intègre :

- La plateforme NOVELTY proprement dite, sur le modèle du *flagship* de Roissy :
 - o Plateforme de dispatch du matériel ;
 - o Bureaux de commercialisation et d'administration ;
 - o Ateliers de réparation et maintenance ;
 - o Quais de déchargement ;
- Des logements (libres et sociaux), une résidence étudiante et un hôtel, en dehors des zones rouges du PPRI ;
- Des bureaux et des espaces de coworking pour des sociétés de production par exemple ;
- Des studios de tournage (télévision et/ou cinéma) ;
- Une salle de spectacle et des salles de répétition (conformes aux seuils fixés dans le PPRI pour les ERP) ;

- Une grande halle qui traversera le site du nord au sud et des espaces avec des commerces, des services, des restaurants et des tiers lieux ;
- Un parking silo et des parkings extérieurs.

Ce programme est illustré dans le plan guide suivant :



Figure 30 : Maquette du projet NOVELTY

2.2. Le projet VATEL

Le groupe Vatel, école hôtelière mondialement reconnue, projette de réaliser à Cannes-La Bocca **un lieu d'enseignement dédié aux métiers du tourisme, du luxe et de l'hôtellerie haut de gamme**, afin de former plus de 500 élèves-stagiaires dans **13 000 m² de surface habitable**.

Le site accueillera des équipements de qualité : un hôtel d'application de 50 chambres, un restaurant traditionnel d'application, une cuisine et une pâtisserie pédagogique, une résidence pour les étudiants, jeunes actifs, stagiaires et jeunes employés d'hôtels et de restaurants régionaux, ou encore un parking mutualisé

Trois formations prestigieuses seront proposées :

- un Master of Business Administration « Management du luxe » pour préparer les étudiants à cibler des tendances actuelles ou à venir et émettre des stratégies adéquates ;
- un Master of Business Administration « Events Management » destiné aux étudiants motivés par la communication et le marketing ;
- une Vatel Academy, pour former les jeunes et les personnes de moins de 40 ans en recherche d'emploi aux métiers de la cuisine, de la restauration et de l'hôtellerie. Il s'agit d'une formation pilote inédite dont Cannes est la première ville à l'expérimenter.

Ce programme est illustré dans le plan guide suivant :

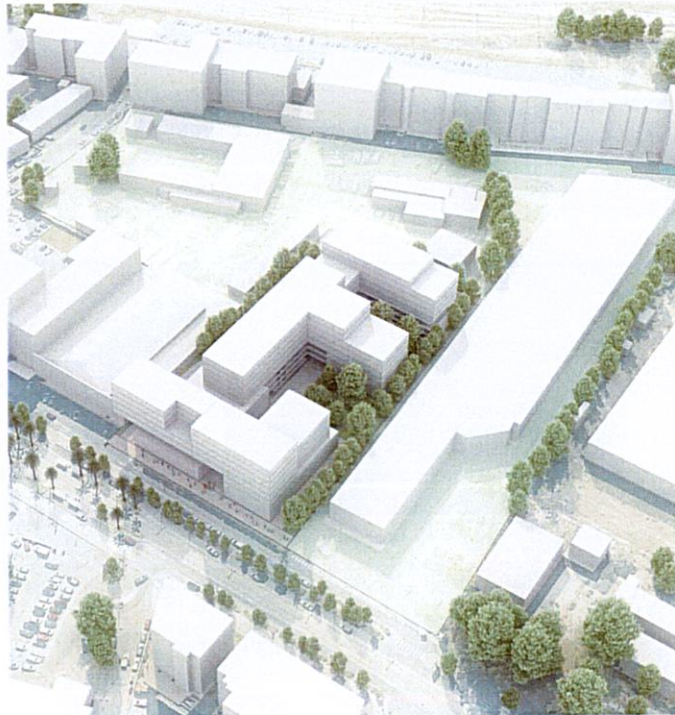


Figure 31 : Maquette 3D du projet VATEL

2.3. L'opération Cannes Lérins H2

La station de production et de distribution d'hydrogène (Centrale H2) sera implantée sur pilotis au droit du dépôt de Palm Bus, sur une emprise foncière d'environ 1500 m2 selon le schéma d'implantation présenté en figure 26 ci-après.

L'investissement dans le projet Cannes Lérins H2 est porté par la société UMHY (prochainement renommée Cannes Lérins H2), société de projet détenue aujourd'hui à 100% par Hynamics et prochainement constituée des actionnaires suivants : CACPL, la Caisse de des Dépôts et Consignations et la SEM Green Energy 06.

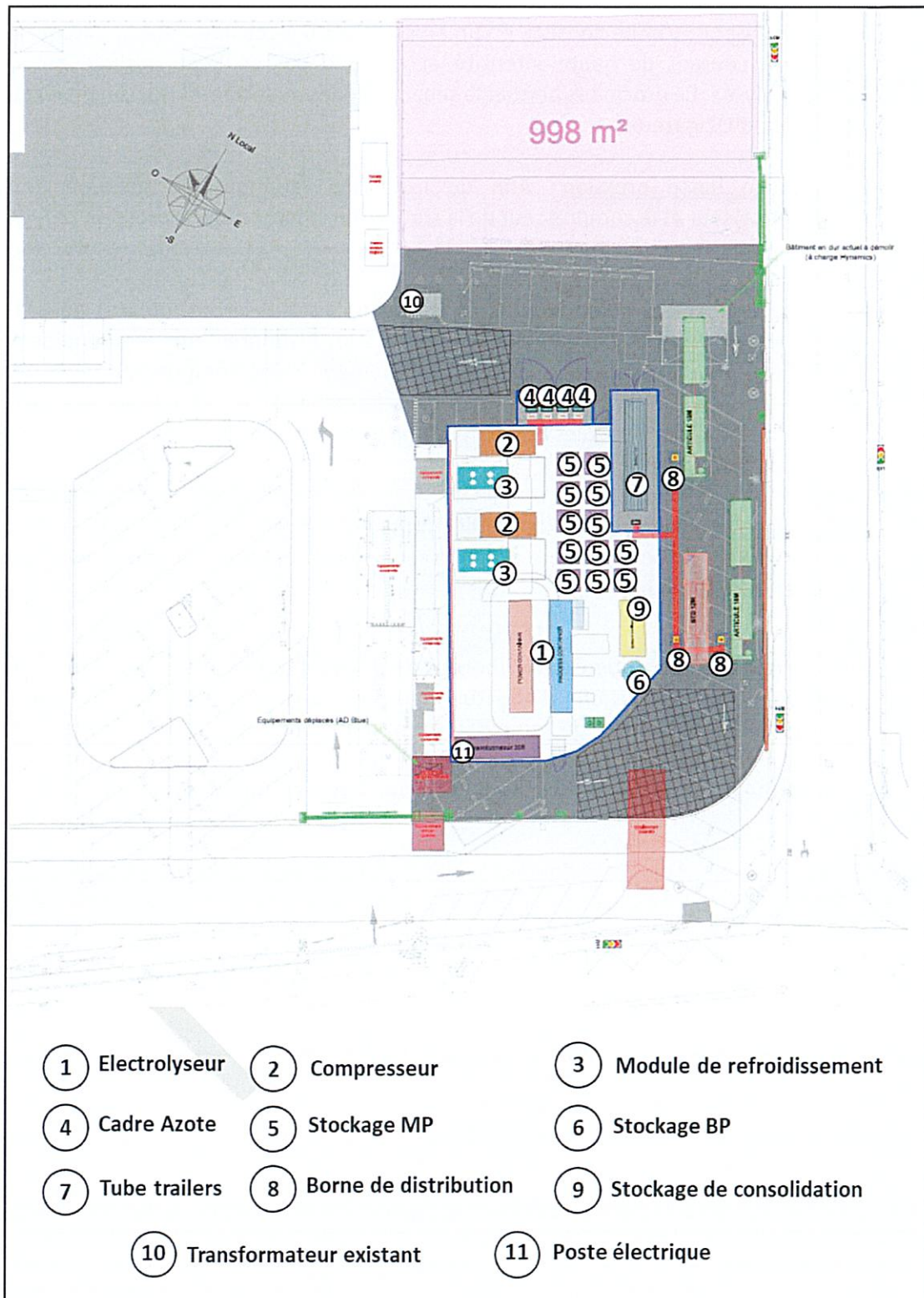


Figure 32 : Schéma d'implantation de la Centrale H2 Cannas Lérins

La station sera équipée des équipements principaux suivant :

- Electrolyseur : L'unité consiste en un empilement d'électrodes (stack) parcourues par un courant de haute intensité et traversé par de l'eau purifiée qui est électrolysée. Ce processus permet la séparation des molécules d'H₂O en molécules d'H₂ et d'O₂ gazeux.
- Stockage basse pression : Afin de lisser les variations de pression entre l'électrolyseur et le compresseur de la station, un stockage basse pression (20-40b) permet d'agir comme tampon.
- Compresseur : Les compresseurs et les panoplies gaz seront intégrés dans des conteneurs de type 20 pieds. La présence de 1 ou 2 compresseurs sera étudiée par l'EPCiste pour pouvoir répondre plus rapidement à une compression nécessaire pour assurer le remplissage des bus dans le créneau de remplissage adéquat à l'exploitation des véhicules de Palm Bus en assurant une redondance et in fine un taux de disponibilité de 94%.
- Stockage haute pression : Pour la distribution d'hydrogène vers les véhicules 350 bars (bus), un stockage haute pression est nécessaire. La pression de stockage est supérieure à 520 bars.
- Distribution : Les dispenser H₂ (bornes de distribution) permettent à l'utilisateur de connecter les bus afin d'effectuer son plein jusqu'à la pression maximale du réservoir. Le protocole de remplissage utilisé est conforme à la SAE J2601-2. Un débitmètre massique installé en amont du dispenser permet de mesurer la quantité d'hydrogène transférée au véhicule lors du remplissage.