

# CANNES

# PLU

Plan  
Local  
d'Urbanisme



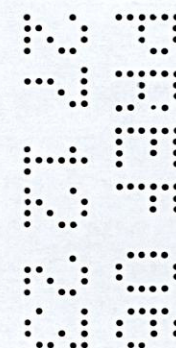
PLU APPROUVE LE 18 NOVEMBRE 2019, MODIFIE LE 19 JUILLET 2021,  
LE 28 NOVEMBRE 2022, LE 26 JUIN 2023, LE 27 NOVEMBRE 2023

**MODIFICATION N°3 APPROUVEE LE 18 DECEMBRE 2023**

## 1. RAPPORT DE PRESENTATION



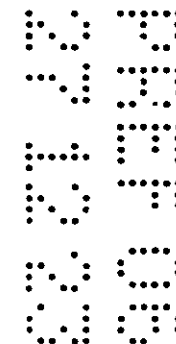
*« Un urbanisme maîtrisé et de qualité, pour une Ville  
agréable à vivre, belle et attractive. »*



# Sommaire

A. PREAMBULE .....	4
A.1. Le plan local d'urbanisme (P.L.U.) et ses évolutions .....	4
A.2. La modification n°3 du P.L.U. ....	5
A.2.1. Objectifs .....	5
A.2.2. Procédure .....	8
B. CANNES BOCCA GRAND OUEST, PRINCIPALE POTENTIALITE DE DEVELOPPEMENT ET DE RENOUVELLEMENT URBAIN .....	11
B.1 Les premières lignes directrices de l'opération globale « Cannes la Bocca Grand Ouest » .....	11
B.2 Les attendus inscrits au plan de prévention des risques inondations	16
B.3 Le périmètre de la modification n°3 du P.L.U. ....	18
C. LES EVOLUTIONS PORTEES AU P.L.U. POUR LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET URBAIN « CANNES BOCCA GRAND OUEST » .....	20
C.1 Levée de partie de la servitude d'attente de projet .....	20
C.2 Création d'une orientation d'aménagement et de programmation ..	22
C.3 Création de secteurs de plans de masses et de polygones d'implantation.....	24
C.4 Modifications de zonage et de règlement .....	31
C.4.1 Création du secteur UCrt et modifications de zonage .....	31
C.4.2 Définition des règles applicables au secteur UCrt.....	35
C.5 Suppression et création d'emplacements réservés .....	41
C.6 Suppression de marges de recul .....	45
C.7 Suppression des perspectives sensibles .....	47
C.8 Transformation d'un arbre remarquable en espace vert à protéger	49
C.9 Intégration du schéma directeur hydraulique en annexe du P.L.U.	50
D. COMPATIBILITE DES MODIFICATIONS AVEC LES NORMES SUPRA-COMMUNALES ET LE P.A.D.D. DU P.L.U. DE CANNES.....	52
D.1 La Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes-Maritimes – Loi littoral .....	52
D.2 Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (S.R.A.D.D.E.T.) .....	54

D.3 Le plan de prévention du risque inondation et le porter à connaissance submersion marine .....	56
D.4 Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux.....	59
D.5 Le Schéma de Cohérence Territoriale « S.Co.T.'Ouest des Alpes-Maritimes » .....	59
D.6 Le Plan Local de l'Habitat Intercommunal (P.L.H.I.) .....	64
D.7 Le Plan de Mobilité Cannes Lérins.....	64
D.8 Le Plan Climat Air Energie Territorial (P.C.A.E.T.) .....	65
D.9 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables du P.L.U. de Cannes approuvé le 18 novembre 2019 .....	66
E. INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT .....	71



## A. PREAMBULE

### A.1. LE PLAN LOCAL D'URBANISME (P.L.U.) ET SES EVOLUTIONS

Par délibération en date du 18 novembre 2019, le Conseil municipal de Cannes a approuvé la révision de son Plan Local d'Urbanisme (P.L.U), établi sur la base du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (P.A.D.D.) décliné en 2 orientations générales :

1. La protection et la valorisation d'un cadre de vie d'exception et d'un territoire « authentique », pour valoriser l'identité de Cannes et développer l'attractivité urbaine de la cité,
2. L'affirmation du rang économique et social de la Ville, ville à taille humaine et à dimension internationale.

Par délibération en date du 19 juillet 2021, le Conseil municipal de Cannes a approuvé la modification n°1 de son P.L.U. pour pouvoir conforter :

- une offre d'habitat accessible de qualité,
- une mixité fonctionnelle des quartiers (logements, commerces de proximité),
- l'essor de la filière de l'audiovisuel,
- le patrimoine bâti cannois.

Par arrêté préfectoral du 13 octobre 2022, le Préfet des Alpes-Maritimes a approuvé la déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité du P.L.U. de Cannes, ayant pour objectif la réalisation des phases 1 et 2 de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (L.N.P.C.A.) par SNCF Réseau et SNCF Gares et connexions.

Par délibération en date du 28 novembre 2022, le Conseil municipal de Cannes a approuvé la modification n°2 de son P.L.U. visant à :

- favoriser la production de logements,
- intégrer dans le P.L.U. la révision du plan de prévention des risques naturels d'inondations approuvé le 15 octobre 2021.

Par délibération du 28 novembre 2022, le Conseil municipal de Cannes a engagé la procédure de modification n°3 du P.L.U. poursuivant les objectifs suivants :

- intégrer l'avancement des réflexions et études menées sur le secteur de Cannes Bocca Grand Ouest (C.B.G.O.),
- mettre en cohérence les dispositions du P.L.U. en vue de la concrétisation opérationnelle du projet.

Par délibération en date du 26 juin 2023, le Conseil municipal de Cannes a approuvé la procédure de modification simplifiée n°1 du P.L.U. poursuivant les objectifs suivants:

- réglementer les constructions ayant comme sous-destination la restauration, l'hébergement touristique et hôtelier et les équipements d'intérêt collectif et de service public en zone UFc,
- prévoir une implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques à l'alignement de la voie publique en zone Np.

Par délibération en date du 27 novembre 2023, le Conseil municipal de Cannes a approuvé la déclaration de projet valant mise en compatibilité du P.L.U. en vue de la réalisation du projet de renouvellement urbain de l'entrée sud du quartier de la Frayère.

## A.2. LA MODIFICATION N°3 DU P.L.U.

### A.2.1. Objectifs

Le projet concourt à la stratégie globale de la Ville visant à développer « un urbanisme maîtrisé et de qualité, pour une ville agréable à vivre, belle et attractive ».

Dès 2014, la municipalité a souhaité mener une politique qui s'articule autour de deux axes majeurs : créer des emplois, notamment dans les domaines du tourisme, de la haute technologie, de l'industrie et de l'artisanat tout en portant une attention particulière à la préservation du cadre de vie et développer l'offre en logements destinée aux actifs cannois pour notamment limiter les flux domicile-travail.

Le territoire cannois se caractérise, comme l'ensemble du littoral azuréen, par la rareté des réserves foncières notamment du fait de l'existence des zones inondables et de la densité de l'urbanisation concentrée sur la bande côtière. Cela se traduit par une très forte pression foncière et une hausse des prix restreignant l'installation des ménages et le développement des activités économiques.



Photographie aérienne (2020) et périmètre du projet de modification n°3 du P.L.U. – Direction de l'urbanisme de Cannes, décembre 2022

De ce constat, il résulte un important déficit d'espaces pour l'accueil d'activités. Pour palier cela, la réhabilitation ou la restructuration des espaces d'activités existants ou en friche est apparue comme la seule solution pour maintenir un

bon niveau d'activités économiques, aussi bien pour l'accueil de nouvelles entreprises que pour l'extension des activités en place ou la relocalisation d'activités impactées par des opérations de renouvellement urbain favorisant le logement.

A ce titre, il existe une opportunité de développer et renouveler le secteur Frayère/Roubine à Cannes La Bocca où la mixité fonctionnelle est à promouvoir.

- **Privilégier le renouvellement urbain**

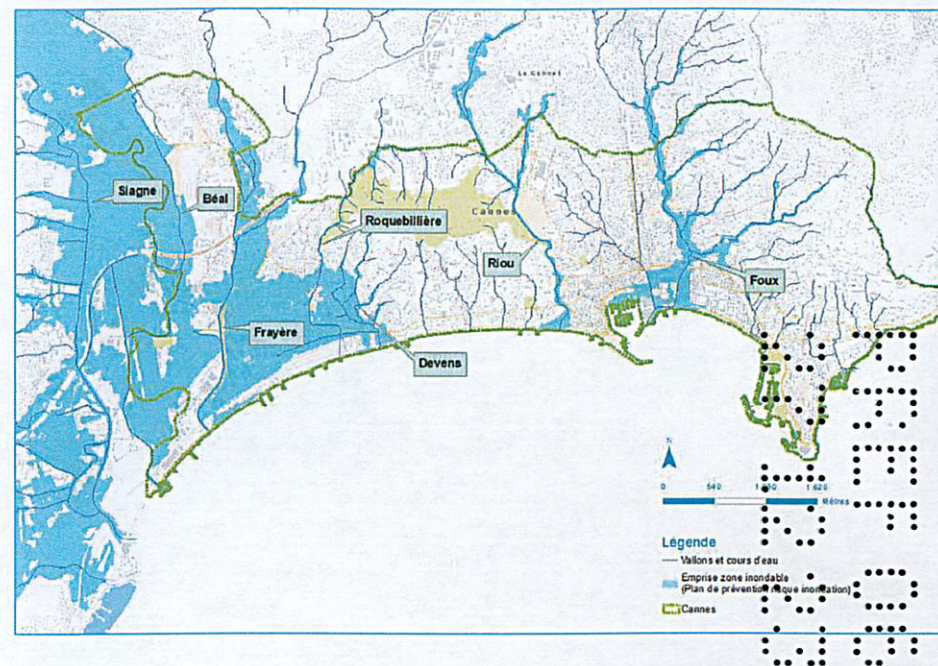
Le projet d'aménagement global de C.B.G.O. consiste en la mise œuvre d'une reconversion de friches ou de valorisation de fonciers déjà bâtis. Axer le développement territorial sur le renouvellement urbain participe à la protection des autres espaces de la Ville relevant du patrimoine naturel ou paysager à préserver et mettre en valeur (orientation 1 du P.A.D.D.).

Pour rendre opportun et réaliste cette redynamisation et ce renouvellement urbain, le secteur de la Roubine est stratégique à deux niveaux :

- sa vocation économique est forte puisqu'y sont implantées des activités majeures avec Thales Alenia Space (2000 emplois directs) ou des activités liées au nautisme d'envergure internationale faisant de Cannes le deuxième pôle d'emplois du Département ;
- son accessibilité est idéale, avec la présence de l'aéroport Cannes-Mandelieu, 2<sup>ème</sup> aéroport d'affaires en France après Paris-Le Bourget, la proximité de l'autoroute A8 et de son échangeur, l'axe ferroviaire Paris-Vintimille avec la nouvelle gare TER-LGV à venir.

- **Intégrer la gestion des risques au cœur de la politique d'aménagement**

Sur la commune de Cannes, les réflexions sur les secteurs de renouvellement urbain, notamment celui de C.B.G.O., ont intégré le risque inondation afin de diminuer la vulnérabilité des personnes et des biens, et de prendre la mesure des dramatiques événements du 3 octobre 2015.



Carte extraite du document d'Information sur les Risques Majeurs de la ville de Cannes

Comme détaillé au chapitre B.2., l'espace stratégique de requalification (E.S.R.) est un dispositif particulier qui doit permettre sur le secteur de C.B.G.O. de mettre en œuvre un renouvellement urbain d'envergure tout en faisant face aux risques inondations. Une imperméabilisation constante des sols sur le secteur de C.B.G.O. tel que l'impose le plan de prévention des risques

inondations (P.P.R.I.) dans le cadre de l'E.S.R. et tel que testé dans un schéma hydraulique encadre ce projet de renouvellement urbain (orientation 2 du P.A.D.D.).

De plus, au titre de la responsabilité du Maire vis-à-vis des risques majeurs, la Commune de Cannes dispose d'un plan communal de sauvegarde. Conformément au P.P.R.I. en vigueur, un plan de gestion de crise adapté à la population projetée au droit de l'E.S.R. est établi pour faire face au risque inondation. Des aménagements spécifiques tels que le rehaussement des voiries, le surcreusement d'espaces jouant un rôle dans le chemin de l'eau, des constructions sur pilotis guideront la définition du projet et permettront la mise en sécurité des personnes et des biens (orientation 3 du P.A.D.D.). Ces aspects sont développés au chapitre D3.

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

- **Offrir des conditions favorables à la réalisation d'un projet d'aménagement vertueux**

La reconquête urbaine de ce secteur de la Ville est rendue favorable par la présence d'un réseau de transports en commun performants : le bus à haut niveau de service (B.H.N.S.) parcourt l'avenue Francis Tonner et assure la liaison entre Le Cannet, le centre et le nord de Cannes et Mandelieu. Le réseau de pistes cyclables est déjà dense à l'ouest de la Ville et se poursuit sur le littoral avec le programme municipal nommé Boccacabana et la véloroute V8. Le rabattement vers des modes de déplacement vertueux est d'ores et déjà possible et sera conforté avec l'arrivée de la nouvelle gare TER de la L.N.P.C.A.

Il est à noter également que ce secteur de C.B.G.O. se situe à proximité immédiate du quartier de la Frayère au sein duquel un projet de réseau de chaleur urbain basé sur le bois-énergie est en passe d'être mis en œuvre.

Ce secteur de la Ville dispose donc des conditions favorables à un projet d'aménagement vertueux (orientation 4 du P.A.D.D.).

- **Créer un urbanisme de qualité et de proximité**

La rénovation urbaine du secteur s'articule aujourd'hui autour d'opérations conduites par la Ville de Cannes et la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins, consistant en l'aménagement à Bastide Rouge d'un technopôle de l'image, du multiplexe cinématographique Cannes Cineum, du campus universitaire et d'une résidence étudiante. Ces équipements structurants s'accompagnent d'autres actions de requalification des espaces urbains (transformation de l'avenue Francis Tonner en boulevard urbain, requalification du centre de la Bocca...), d'opérations de rénovation de l'habitat et d'un renforcement des transports en commun grâce notamment au B.H.N.S.

De plus, le renouvellement urbain de C.B.G.O. s'intègre dans le renouvellement urbain d'ensemble de Cannes ouest incluant le quartier Ranguin-Frayère à forte densité d'habitat social qui présente des enjeux en termes de développement urbain, social et économique. Ce secteur a fait l'objet du contrat de ville des Pays de Lérins 2015-2020 en application du décret n°2014-1750 du 30 décembre 2014 et qui a été prorogé jusque fin 2023.

L'opération d'intérêt régional de La Frayère, voulue par la ville de Cannes et conduite par la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins (C.A.C.P.L.), avec le soutien financier de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine via la convention signée le 31 juillet 2019, permettra d'améliorer le cadre de vie, la sécurité et de lutter contre les incivilités, notamment en priorisant l'emploi et la formation des jeunes et des femmes et en promouvant l'entrepreneuriat et la création d'activités dans le quartier prioritaire de la ville. L'opération de C.B.G.O. est en connexion avec ce nouvel ensemble présentant une perception nouvelle et dynamique du quartier avec le développement de nouveaux équipements sportifs, sociaux et culturels.

Par le projet de modification n°3 du P.L.U., il est proposé de poursuivre la rénovation de ce secteur ouest de la Ville sur les moyen et long termes puisqu'il existe encore un potentiel sur le secteur de la « Roubine - Tourrades » s'étendant sur une centaine d'hectares, du centre de la Bocca jusqu'à l'aérodrome de Cannes-Mandelieu.

#### A.2.2. Procédure

En référence à l'article L.153-31 du Code de l'urbanisme et étant entendu que la présente modification n'a pas pour objet de/d' ...

- changer les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables,

- réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière,
- réduire une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou d'une évolution de nature à induire de graves risques de nuisance,
- ouvrir à l'urbanisation une zone à urbaniser qui, dans les six ans suivant sa création, n'a pas été ouverte à l'urbanisation ou n'a pas fait l'objet d'acquisitions foncières significatives de la part de la commune,

...une procédure de modification du P.L.U. peut ainsi être engagée au titre des articles L.153-36 et L.153-41 du Code de l'urbanisme.

« Sous réserve des cas où une révision s'impose en application de l'article L. 153-31, le plan local d'urbanisme est modifié lorsque l'établissement public de coopération intercommunale ou la commune décide de modifier le règlement, les orientations d'aménagement et de programmation ou le programme d'orientations et d'actions ».

« Le projet de modification est soumis à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement par le président de l'établissement public de coopération intercommunale ou le maire lorsqu'il a pour effet :

- 1° Soit de majorer de plus de 20 % les possibilités de construction résultant, dans une zone, de l'application de l'ensemble des règles du plan ;
- 2° Soit de diminuer ces possibilités de construire ;
- 3° Soit de réduire la surface d'une zone urbaine ou à urbaniser. » (Article L. 153-41 du Code de l'Urbanisme)

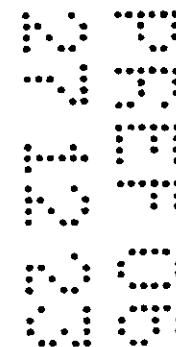
La modification du P.L.U. se déroule selon les étapes suivantes :



<p><b>Etape n°1 – délibérations</b> Délibération prescrivant la modification n°3 du P.L.U.</p>	<p>« La procédure de modification est engagée à l'initiative (...) du maire qui établit le projet de modification » (Article L.153-37 du CU) « Lorsque le projet de modification porte sur l'ouverture à l'urbanisation d'une zone, une délibération motivée (...) du conseil municipal justifie l'utilité de cette ouverture au regard des capacités d'urbanisation encore inexploitées dans les zones déjà urbanisées et la faisabilité opérationnelle d'un projet dans ces zones. » (Article L.153-38 du code de l'urbanisme - CU)</p>
<p><b>Etape n°2</b> Etablissement du rapport complétant l'évaluation environnementale initiale.</p>	<p>« ...les procédures d'évolution des documents mentionnés aux articles L. 104-1 et L. 104-2 donnent lieu soit à une nouvelle évaluation environnementale, soit à une actualisation de l'évaluation environnementale réalisée lors de leur élaboration. » (Article L.104-3 du CU)</p>
<p><b>Etape n°3</b> Concertation préalable.</p>	<p>« Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées : 1° Les procédures suivantes : a) L'élaboration et la révision du schéma de cohérence territoriale et du plan local d'urbanisme ; b) La modification du schéma de cohérence territoriale et du plan local d'urbanisme soumise à évaluation environnementale ; c) La mise en compatibilité du schéma de cohérence territoriale et du plan local d'urbanisme soumise à évaluation environnementale ; d) L'élaboration et la révision de la carte communale soumises à évaluation environnementale ;... » (Article L.103-2 du CU)</p>
<p><b>Etape n°4</b> Notification aux personnes publiques associées.</p>	<p>« ... le Maire notifie le projet de modification aux personnes publiques associées mentionnées aux articles L.132-7 et L.132-9 du CU » (Article L.153-40 du CU)</p>
<p><b>Etape n°5</b> Avis de l'Autorité Environnementale.</p>	<p>« L'autorité environnementale formule un avis sur le rapport sur les incidences environnementales et le projet de plan, schéma, programme ou document de planification dans les trois mois suivant la date de réception du dossier... » (Article R.122-21 du CE)</p>
<p><b>Etape n°6</b> Saisine du Tribunal Administratif.</p>	<p>« L'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête saisit, en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur (...) le président du tribunal administratif (...) et lui adresse une demande qui précise l'objet de l'enquête ainsi que la période d'enquête proposée, (...) » (Article R.123-5 du code de l'environnement -CE)</p>
<p><b>Etape n°7</b> Arrêté du Maire prescrivant l'enquête publique.</p>	<p>« L'enquête publique est ouverte et organisée par l'autorité compétente pour prendre la décision en vue de laquelle l'enquête est requise. » (Article L.123-3 du CE)</p>
<p><b>Etape n°8</b> Publication et affichage des modalités de l'enquête publique.</p>	<p>« Un avis est publié quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci, cet avis est publié par voie d'affiches. » (Article R.123-11 du CE)</p>
<p><b>Etape n°9</b> Enquête publique</p>	<p>« La durée de l'enquête publique est fixée par l'autorité compétente chargée de l'ouvrir et de l'organiser. Elle ne peut être inférieure à trente jours pour les projets, plans et programmes faisant l'objet d'une évaluation environnementale(...). Par décision motivée, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête peut prolonger l'enquête pour une durée maximale de quinze jours, notamment lorsqu'il décide d'organiser une réunion d'information et d'échange avec le public durant cette période de prolongation de l'enquête... » (Article L.123-9 du CE)</p>
<p><b>Etape n°10</b> Bilan de l'enquête publique et approbation</p>	<p>« A l'issue de l'enquête publique, ce projet, éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, est approuvé par délibération (...) du conseil municipal. » (Article L.153-43 du CU)</p>
<p><b>Etape n°11</b> Transmission au contrôle de légalité et mesure de publicité</p>	<p>« Lorsque le plan local d'urbanisme porte sur un territoire couvert par un schéma de cohérence territoriale approuvé, il est exécutoire dès lors qu'il a été publié et transmis à l'autorité administrative compétente de l'Etat » (Article L.153-23 du CU)</p>

La concertation préalable s'est déroulée du 26 janvier au 27 février 2023. Elle a permis d'informer et d'associer le public à l'élaboration du projet. Trois personnes sont venues en Mairie annexe pour consulter le dossier de concertation mais n'ont pas déposé d'avis dans le registre. Aucun courrier n'a été reçu. Trois observations ont pu être recueillies par voie électronique au cours de cette concertation préalable et ont été insérées dans le registre.

Ces trois observations ne remettant pas en question les orientations et objectifs poursuivis par la Ville, le Conseil municipal réuni le 24 avril 2023 a dressé le bilan de cette concertation et poursuivi le projet de modification n°3 du P.L.U.



## B. CANNES BOCCA GRAND OUEST, principale potentialité de développement et de renouvellement urbain

### B.1 LES PREMIERES LIGNES DIRECTRICES DE L'OPERATION GLOBALE « CANNES LA BOCCA GRAND OUEST »

Pour définir un projet d'aménagement global répondant aux enjeux de requalification du secteur et aux besoins des habitants, la Ville de Cannes a mené une étude urbaine sur un périmètre de 185 hectares sur le secteur de La Roubine/La Frayère/Les Tourrades. En avril 2016, cette étude a été confiée au groupement pluridisciplinaire composé des bureaux d'études Artelia, Semaphore et Stoa. Cette étude a permis d'élaborer un plan guide d'aménagement du secteur répondant aux enjeux suivants :

- 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.

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 les 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.

Favoriser la mixité fonctionnelle doit permettre de passer d'un quartier d'activités et d'entrepôts à un vrai quartier de ville intégrant logements, commerces, services et activités économiques et répondant ainsi aux besoins de la population. A été identifié un potentiel d'environ :

- Environ 180 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher pour des bâtiments à vocation résidentielle, 30% étant dévolus au logement social,
- Environ 100 000 m<sup>2</sup> de surface utile pour les bureaux, activités, services, commerces,
- Environ 10 000 m<sup>2</sup> d'équipements publics et d'intérêt collectif,
- En matière de mobilité, la création d'une nouvelle gare TER en lien avec la L.N.P.C.A.

La programmation suivante est projetée sur ce secteur de C.B.G.O. et doit participer à amorcer la transformation de ce quartier :

## - Un nouveau quartier autour de la nouvelle gare TER

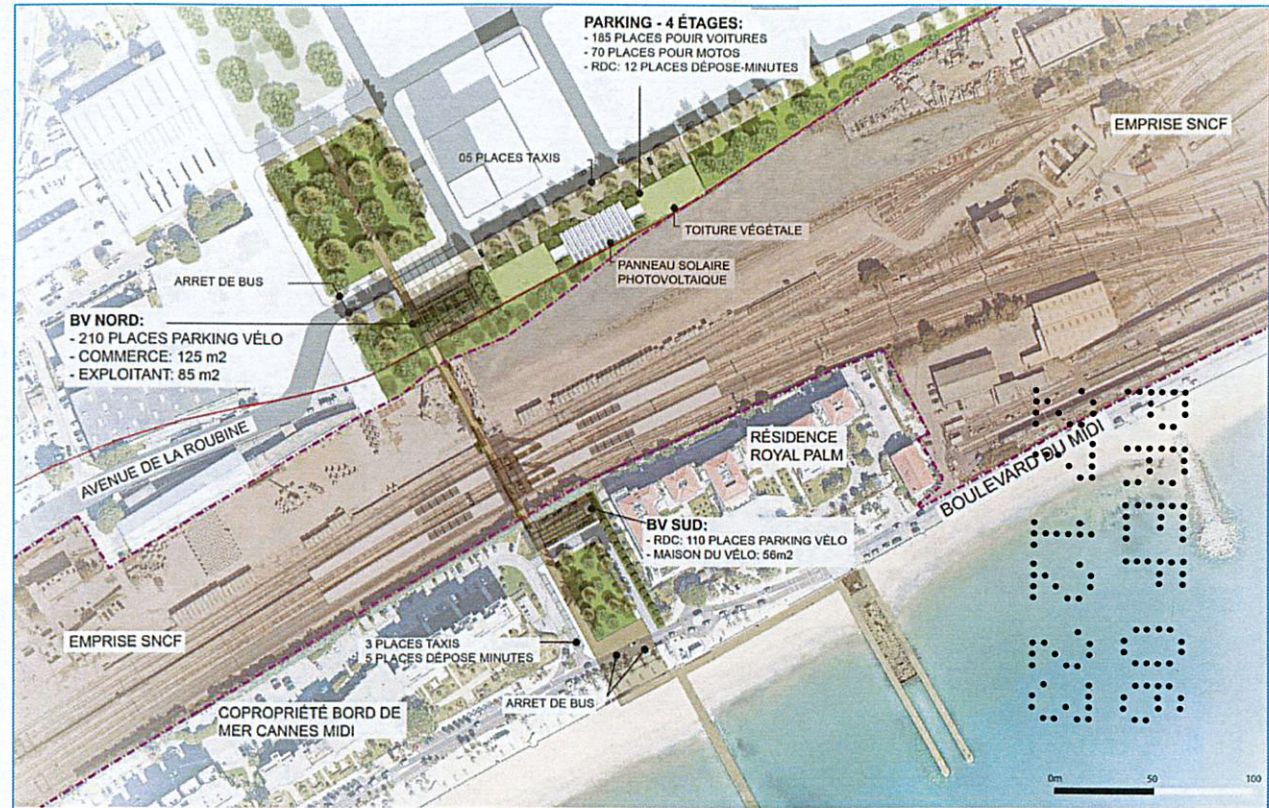
Au regard des aménités et des équipements présents à proximité immédiate, de nouveaux quartiers résidentiels sont envisagés pour contribuer au renouveau de ce secteur de la Ville. Ils créeront le lien entre les trois centralités existantes et en devenir que sont : le centre de la Bocca historique, le quartier Bastide Rouge et la future gare TER – TGV.

Le cadre de vie pour ces espaces résidentiels sera rendu agréable par une végétalisation des espaces dédiés à l'écoulement des eaux et par l'aménagement d'un parc promenade le long des voies ferrées.

Bénéficiant d'une attractivité de rang départemental, la future gare TER devra être associée à un pôle multimodal de qualité adapté aux différentes mobilités.

Le projet de gare prévoit :

- la création d'une gare TER à 4 voies à quai de 220 m de longueur,
- un bâtiment voyageur au nord, un kiosque au sud,
- des parvis nord et sud y compris déposes-minute, arrêts de bus et parkings vélos,
- un parking au nord,
- une passerelle assurant une fonction de liaison ville-ville et d'accès aux quais (ascenseurs et escalier fixe à chaque circulation verticale),
- le remaniement des voies principales et des voies de service sur l'ensemble du site.



Extrait de la D.U.P. du 13 octobre 2022 pour le projet L.N.P.C.A. – pièce E6 portant mise en compatibilité du P.L.U. de Cannes – page 14

### - La reconquête de la friche AnsaldoBreda

Le groupe Novelty-Dushow, leader européen des prestations techniques événementielles, s'est positionné fin 2019 sur l'actuelle friche industrielle AnsaldoBreda dont le foncier de 5,7 ha est porté par l'Etablissement public foncier régional (E.P.F. P.A.C.A.), pour développer un **programme mixte dédié à l'économie créative**. L'opération comprend la réalisation pour un total de 58 000 m<sup>2</sup> de/d' :

- studios de tournage,
- entrepôt, ateliers et bureaux,
- commerces et restauration,
- une résidence universitaire,
- logements pour actifs,
- un hôtel.

Une promesse synallagmatique de vente du terrain entre l'E.P.F. P.A.C.A. et le groupe Novelty a été signée le 3 juin 2022.

Cette installation s'inscrit dans le projet « Cannes on Air » qui vise à faire de Cannes « la capitale européenne de l'audiovisuel ». Elle répondra à l'ambition de poursuivre le développement de l'économie créative sur la ville de Cannes.

### - La reconversion du site de l'A.F.P.A.

L'entreprise Vatel Hôtel & Tourisme Business School s'est positionnée sur le site de l'A.F.P.A. Elle prévoit de créer une **nouvelle école internationale dédiée aux métiers techniques de l'hôtellerie, du tourisme et de la restauration** dans ce secteur. Le programme concerne la création d'un campus international « Vatel Cannes » qui accueillera plus de 500 élèves et stagiaires en formation. Sur environ 15 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher, l'opération présente :

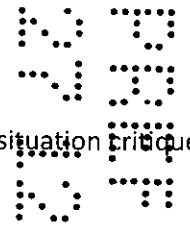
- un accueil, des locaux administratifs et à usage d'enseignement pédagogique,
- une cuisine et une pâtisserie pédagogique et des locaux de production,
- un hôtel d'application d'environ 50 chambres,
- une résidence de tourisme d'environ 131 chambres,
- un restaurant traditionnel d'application,
- un hébergement en résidence étudiante coliving destiné à accueillir des jeunes actifs, les étudiants, les stagiaires et jeunes employés, d'environ 319 chambres,
- un ensemble de parkings mutualisé entre les parties activités et hébergement du campus.

Il générera environ 100 emplois permanents. Ce nouveau campus deviendra un nouveau lieu de vie emblématique pour Cannes et son agglomération. Il renforcera la vocation du quartier pour l'enseignement et le savoir avec la présence à proximité du campus universitaire Georges Méliès et du campus Novelty-Dushow.

### - Le transfert et le développement de la déchèterie

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

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



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

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

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

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

A ce titre, le terrain sis 55 avenue Maurice Chevalier présente un intérêt primordial dans la réalisation de ce schéma global de gestion des déchets.

L'agglomération Cannes Pays de Lérins souhaite bénéficier de cet emplacement et profiter de la proximité avec le Centre Intégré de Transfert et Traitement de Cannes (C.I.T.T.), qui accueille aujourd'hui un quai de transfert des ordures ménagères, une déchetterie et un centre de tri des emballages ménagers, pour y construire un complexe de valorisation des déchets. Celui-ci comprendrait 3 équipements :

- la nouvelle déchetterie de Cannes,
- une ressourcerie,
- une plateforme de tri des encombrants.

L'actuelle déchetterie doit être déplacée pour pouvoir accueillir une nouvelle unité de traitement à haute qualité environnementale sur le C.I.T.T., nécessaire également dans la réalisation du schéma global de gestion des déchets. Cette unité s'inscrit dans le souhait de développer des solutions environnementales de production locale d'énergies. Cette centrale de production d'énergie sera construite en lieu et place de l'actuelle déchetterie de Cannes en raison de son emplacement stratégique au droit des axes routiers et des possibilités de développement d'un réseau de chaleur urbain à proximité.

La déchetterie doit donc être déplacée tout en restant proche de son emplacement actuel pour bénéficier des accès routiers et réduire les perturbations pour ses usagers.

Ce déplacement permettra également de moderniser et sécuriser l'aménagement tout en offrant une offre de tri plus diversifiée. En effet, le développement des filières REP (filiales à responsabilité élargie des producteurs) va nécessiter une organisation optimisée avec une superficie projetée de 5 000 m<sup>2</sup> pour la nouvelle déchetterie.

Par ailleurs, conformément à la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (L.T.E.C.V.) renforçant la priorité donnée à la prévention de la production de déchets dans les actions à mener pour favoriser la transition vers une économie circulaire et non plus « linéaire », des activités de réemploi et de réutilisation seront mises en place pour permettre d'allonger la durée d'usage des produits manufacturés. Ces activités seront réellement créatrices de valeur ajoutée et de qualification. Elles joueront un rôle de premier plan et véritablement structurant pour les politiques de prévention des déchets.

Une « ressourcerie » sera ainsi créée en complément de la nouvelle déchèterie de Cannes et aura pour vocation de récupérer, valoriser et/ou réparer, en vue de la revente au grand public, des produits d'occasion ou des produits usagés. Ils feront l'objet d'une opération de contrôle, de nettoyage ou de réparation (préparation en vue de la réutilisation) afin de retrouver une seconde vie. Des espaces de sensibilisation / accueil de public et organisation de groupes de travail avec les acteurs locaux de l'économie sociale et solidaire pourront également être mis en place.

Le couplage de ces deux équipements est une évidence autant qu'une nécessité en raison de leurs vocations complémentaires. Construite au droit de la déchèterie, la ressourcerie aura une superficie de l'ordre de 1 000 m<sup>2</sup>.

Enfin, une aire de tri des encombrants d'une surface prévisionnelle de 3000 m<sup>2</sup> complètera ce complexe de valorisation des déchets afin de permettre un meilleur tri et une meilleure valorisation des encombrants.

#### - La création d'usine de production et de distribution d'hydrogène

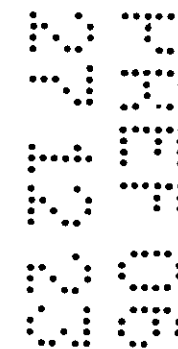
La communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins porte l'ambition d'un déploiement d'un réseau de stations de production et de distribution d'hydrogène.

La première phase du projet consiste en la mise en place d'une production d'hydrogène par électrolyse pour alimenter une partie de la future flotte de bus ainsi que les premières bennes à ordures ménagères hydrogène de l'agglomération.

La station de production et de distribution d'hydrogène sera implantée sur la partie est du dépôt de Palm Bus, sur une emprise foncière d'environ 1500 m<sup>2</sup>. Elle comprendra trois bornes de distribution pour alimenter l'intégralité de la flotte de bus une fois celle-ci déployée. Cela permet de maximiser le remplissage des

véhicules en parallèle et d'alimenter l'ensemble des bus sur une plage de rechargement restreinte.

L'électricité sera garantie d'origine renouvelable.



## B.2 LES ATTENDUS INSCRITS AU PLAN DE PREVENTION DES RISQUES INONDATIONS

Ce secteur de C.B.G.O. a été impacté par les inondations du 3 octobre 2015. Cet événement a amené le préfet des Alpes-Maritimes à prescrire le 5 décembre 2017 la révision du P.P.R.I., sur la commune de Cannes. Ce document de planification approuvé le 15 octobre 2021 fait partie des servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation des sols, et est à ce titre annexé au P.L.U.

Pour transformer ce quartier aujourd'hui vulnérable aux risques d'inondations en un quartier économique à vocation mixte résilient face aux crues importantes, le P.P.R.I. délimite l'ensemble du secteur de C.B.G.O. comme un espace stratégique de requalification (E.S.R.). Le principe de l'E.S.R. est de rendre possible ce projet d'aménagement d'ensemble, qui s'appuie sur des opérations de démolition-reconstruction, sous réserve qu'il permette une amélioration de la situation vis-à-vis du risque inondation : diminution globale de la vulnérabilité et non augmentation de l'emprise au sol en zone rouge. L'E.S.R. permet d'appliquer les principes de constructibilité en zone urbaine inondable à l'échelle du secteur entier, et non à chaque parcelle, sous conditions édictées au règlement du P.P.R.I. Même dans ce contexte, la réalisation d'un diagnostic de vulnérabilité par les pétitionnaires à l'échelle de leur projet s'impose dans les cas et selon le contenu définis au P.P.R.I.

Pour activer les dispositions de l'E.S.R., plusieurs conditions doivent être remplies : la collectivité pilote du projet d'ensemble, à savoir la C.A.C.P.L. au titre de sa compétence en aménagement du territoire, définit un schéma directeur, l'arrête et pilote sa mise en œuvre. Elle doit démontrer la non-augmentation de l'emprise au sol bâtie cumulée et du nombre de logements en secteurs rouges, mais également la diminution globale de la vulnérabilité de l'E.S.R. face au risque inondation. Dans le cadre de la mise en œuvre de ce schéma, le respect d'une concomitance des déblais et remblais est également imposée.

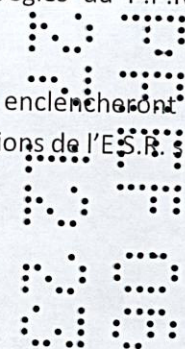
Le P.P.R.I. impose l'intégration de ce schéma directeur au sein des documents d'urbanisme.

C'est l'objet de la modification n°3 du P.L.U.

L'E.S.R. tel que délimité au P.P.R.I. intègre l'aléa débordement provoqué par deux bassins versants différents, celui de la Siagne-Béal et celui de la Frayère.

L'aléa induit par le cours d'eau Frayère est l'objet même de la modélisation hydraulique explicitée par le schéma directeur de l'E.S.R. Ce dernier est intégré au projet de modification n°3 en ce qu'il concerne la phase 1 du développement de C.B.G.O. sur la partie Est de la zone industrielle de la Roubine. Le nord de la zone d'activités économiques des Tourrades est quant à lui concerné par l'aléa débordement de la Siagne-Béal et n'est donc pas intégré à cette modélisation hydraulique. N'ayant pas de volonté d'activer l'E.S.R. sur ce secteur dans la phase 1 de C.B.G.O., la ville de Cannes et la C.A.C.P.L. n'ont à ce stade pas développé de modélisation hydraulique pour les débordements Siagne-Béal. Dans ce contexte, tout projet réalisé sur ce secteur devra se conformer aux règles du P.P.R.I. applicables (à savoir ici B1, R1 et R2).

A l'approbation de la modification n°3, les services de l'Etat enclencheront la procédure de modification du P.P.R.I. pour appliquer les dispositions de l'E.S.R. sur la partie concernée par le schéma directeur de l'E.S.R.







COMMUNE DE MANDELIEU

COMMUNE DE CANNES

LA BASSE VALLEE DE LA SIAGNE

LE PROJET D'AMELIORATION DE L'ECHANGEUR A8

PROGRAMME DE RENOUVELLEMENT URBAIN FRAYERE

LA ZA LES TOURRADES

LE SITE BASTIDE ROUGE

LE CENTRE HISTORIQUE DU QUARTIER DE CANNES LA BOCCA

ZA DE LA ROUBINE

LA FUTURE GARE TER/TGV







FACILITER LES LIAISONS AVEC LA MER

LES AMENAGEMENTS DU BORD DE MER 'BOCCACABANA'

LA ZA DE LA FRAYERE

THALES ALENIA SPACE

**CARTOGRAPHIE DU SECTEUR DE PROJET**

-  LIMITES COMMUNALES
-  PERIMETRE FONCTIONNEL
-  PERIMETRE OPERATIONNEL
-  METTRE EN LIEN, LES CENTRALITES ET LES POLES D'ATTRACTIVITE EXISTANTS
-  MAILLER ET REQUALIFIER EN FAVORISANT LA MIXITE FONCTIONNELLE
-  LES COURS D'EAU PRINCIPAUX

SCHEMATA  
Echelle 1/20000



### B.3 LE PERIMETRE DE LA MODIFICATION N°3 DU P.L.U.

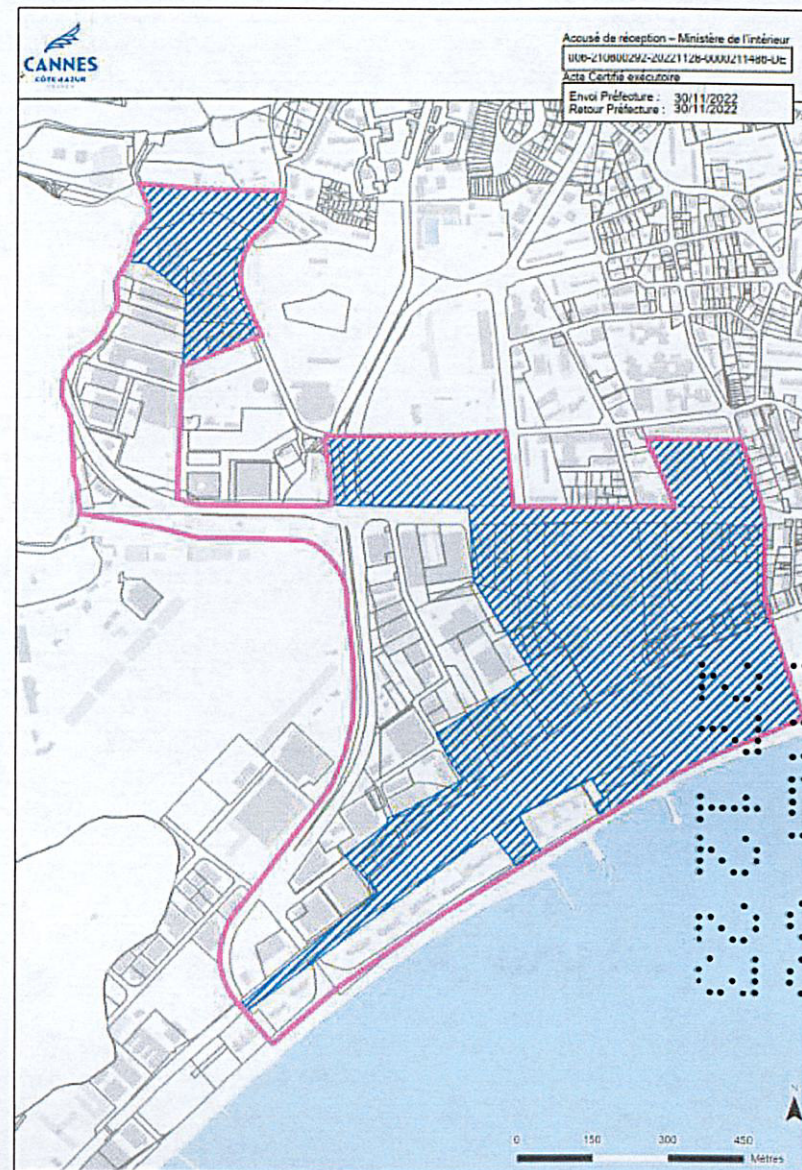
Le projet d'aménagement d'ensemble de C.B.G.O. prévoit deux phases : une première phase dont la concrétisation opérationnelle est rendue possible à l'horizon 2030 au regard de la situation foncière favorable de grandes unités foncières, et une seconde phase qui ne pourra être enclenchée qu'après dévoiement du cours d'eau de la Frayère dans un souci de répondre aux risques d'inondations et de poursuivre l'aménagement d'un corridor écologique et d'accès au littoral.

La définition de cette opération d'aménagement d'ensemble a été soumise à la réalisation d'études de risques, permettant de s'assurer de sa compatibilité avec le P.P.R.I. et de sa réponse aux conditions d'activation du dispositif de l'E.S.R. sur ce même périmètre.

Pour garantir sa réalité opérationnelle, le dévoiement du cours d'eau de la Frayère nécessite une procédure particulière non traitée en amont ou dans le cadre de la présente modification du P.L.U. Aussi, les évolutions du P.L.U. ci-après évoquées se concentrent sur les secteurs constitutifs de la première phase du projet d'aménagement d'ensemble.

L'objet de la présente modification du P.L.U. concerne la phase 1 (34.4 ha) du projet de C.B.G.O. telle que cartographiée ci-contre.

Ce secteur regroupe les deux zones d'activités principales de la commune : Roubine et Les Tourrades. Ces deux zones sont issues d'une urbanisation selon le modèle économique ancien (de type « zone périphérique ») alors qu'elles sont situées en cœur d'agglomération et à proximité du littoral. Elles sont composées d'espaces de commerces et des espaces dédiés aux entreprises (logistiques, BTP, ...) d'une faible qualité paysagère, propice au renouvellement urbain vers un quartier innovant, dynamique et résilient face aux risques d'inondations en lien



Annexe de la délibération du 28 novembre 2022 engageant la modification n°3 du P.L.U. – périmètre objet de la procédure.

avec l'implantation de la gare TER dans le cadre du projet L.N.P.C.A.. Les objectifs recherchés sont de/d' :

- régénérer une offre foncière et d'immobilier plus moderne et adaptée aux besoins des entreprises,
- accompagner les évolutions des activités économiques,
- améliorer la qualité urbaine et paysagère de ces quartiers.

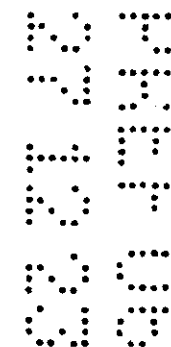
Cette phase 1 est une première opération du projet d'ensemble de renouvellement urbain de C.B.G.O. :

- pour ce qui concerne le secteur Est de la zone industrielle de la Roubine, cette phase 1 de C.B.G.O. est une première opération du projet d'ensemble de renouvellement urbain en lien avec l'implantation de la gare TER et ses équipements connexes.
- pour ce qui concerne le Nord de la zone d'activités des Tourrades, la qualité de la localisation et la volonté de requalifier et de redynamiser ce secteur composé de friches et de bâtis peu qualitatifs amènent à projeter un renouvellement urbain dans les années à venir en vue de créer des logements, des services et des activités économiques.

Dans cette logique commune, ces deux sous-secteurs constituent le périmètre de la modification n°3 du P.L.U.

Une seconde étape, finalisant le projet urbain au sein C.B.G.O., fera l'objet d'une autre procédure qui accompagnera l'évolution de la gare TER en gare LGV dans le cadre du projet L.N.P.C.A., avec en particulier les études sur le dévoiement de La Frayère.

Ces deux étapes seront réalisées et coordonnées avec le souci de la réduction de la vulnérabilité face aux risques d'inondations telle que prévue par le P.P.R.I.



## C. LES EVOLUTIONS PORTEES AU P.L.U. POUR LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET URBAIN « CANNES BOCCA GRAND OUEST »

### C.1 LEVEE DE PARTIE DE LA SERVITUDE D'ATTENTE DE PROJET

#### > P.L.U. actuel

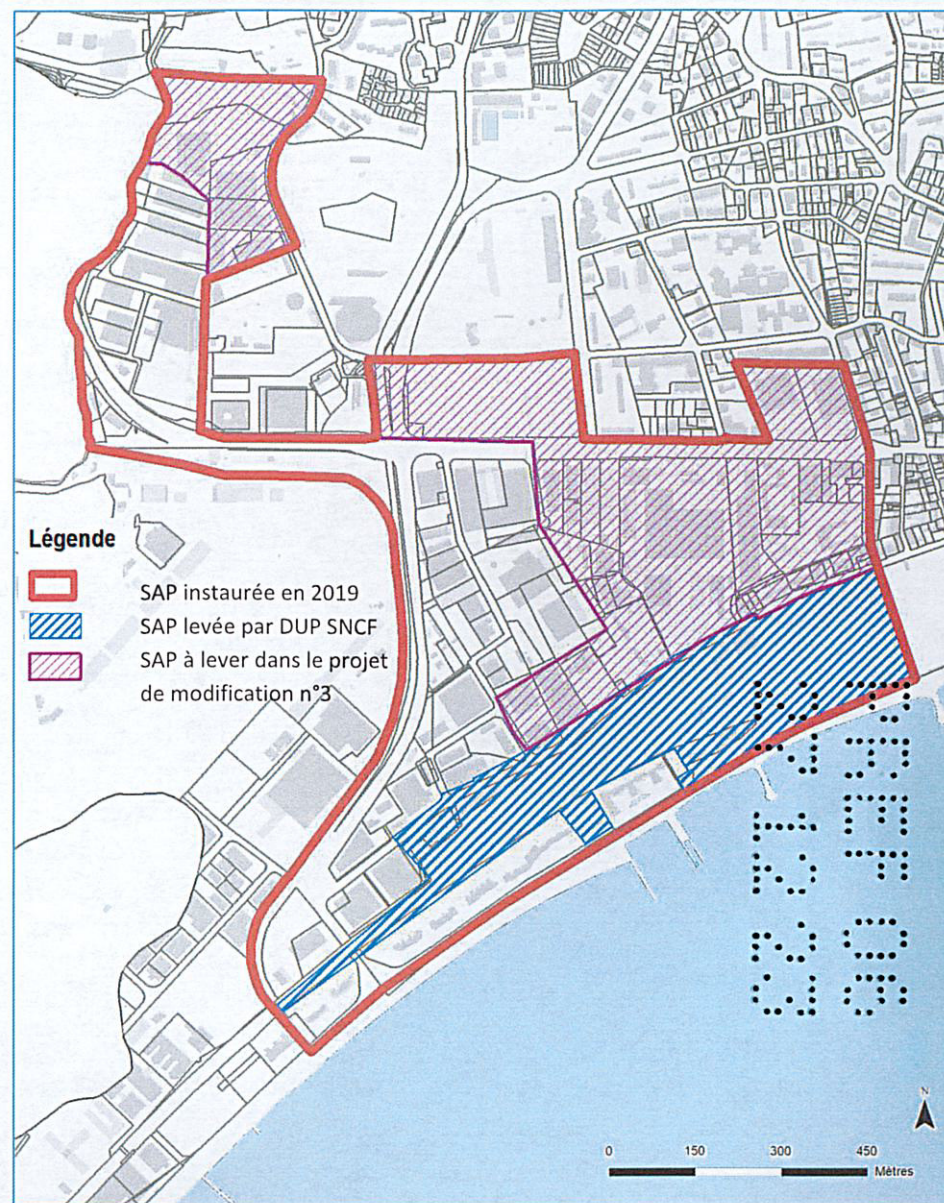
Une servitude d'attente de projet (S.A.P.) a été créée au moment de la révision du P.L.U. approuvée le 18 novembre 2019. Cette servitude vise à interdire « pour une durée au plus de cinq ans dans l'attente de l'approbation par la commune d'un projet d'aménagement global, les constructions ou installations d'une superficie supérieure à un seuil défini par le règlement ». Cette servitude visait à bloquer la construction sur ce secteur en attendant la création d'une orientation d'aménagement et de programmation (O.A.P.) permettant d'activer le dispositions de l'E.S.R. après modification du P.P.R.I.

La S.A.P. doit être maintenue sur partie de son périmètre pour garantir le dévoiement du cours d'eau de la Frayère intimement lié à l'évolution de la gare TER en gare LGV dans le cadre du projet L.N.P.C.A. et dans l'attente de la définition d'une programmation.

#### > Motif de la modification

Ci-après, sont cartographiés :

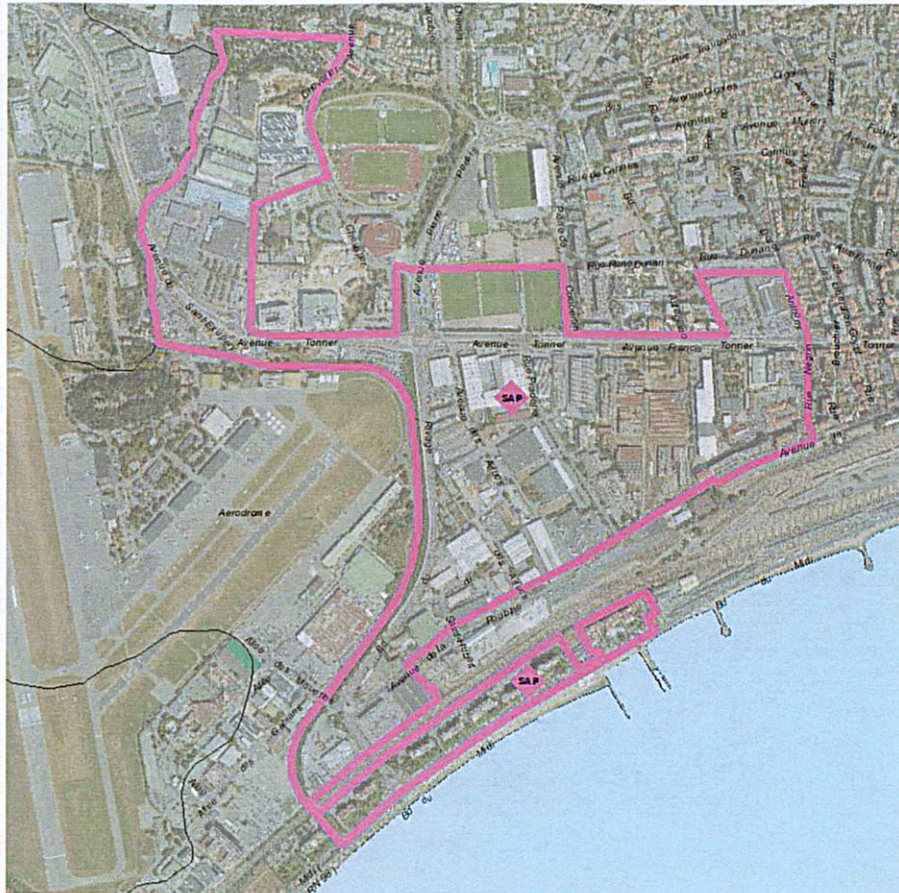
- Le contour de la S.A.P. telle qu'elle a été instaurée en 2019 sur un secteur d'environ 90 ha,
- Le contour de la partie de S.A.P. levée par la D.U.P. L.N.P.C.A. pris le 13 octobre 2022. L'arrêté de D.U.P. valait mise en compatibilité du P.L.U. de Cannes et dans ce cadre, la levée de cette servitude cible les périmètres potentiels d'intervention de la S.N.C.F. pour ses travaux (emprises temporaires et définitives),
- Le contour proposé pour la levée de la S.A.P. dans le cadre du projet de modification n°3 du P.L.U.



Cartographie présentant les évolutions du périmètre de S.A.P. – Direction de l'urbanisme de Cannes, décembre 2022

> Proposition de modification

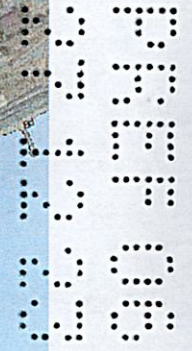
Aussi, le périmètre de la S.A.P. est redessiné comme suit :



Périmètre de la servitude d'attente de projet tel que défini au P.L.U. en vigueur



Périmètre de la servitude d'attente de projet tel que projeté dans le cadre de la modification n°3 du P.L.U.



## C.2 CREATION D'UNE ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

### > P.P.R.I. et P.L.U. en vigueur

Le P.P.R.I. prévoit les conditions d'activation du dispositif E.S.R. comme suit :

« Le dispositif E.S.R. doit être acté par une modification du P.P.R.I. qui aura pour effet d'activer les dispositions spécifiques de l'E.S.R. Tant que cette modification n'est pas approuvée par arrêté préfectoral, seules les règles de droit commun s'appliquent sur le périmètre de l'E.S.R. Le service instructeur de la modification vérifiera au préalable que les conditions suivantes sont remplies :

1. 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 (O.A.P.), une zone d'aménagement concerté (ZAC) ou dispositif équivalent ;

- n'induisse pas d'augmentation de l'emprise au sol bâtie cumulée et du nombre de logements sur les secteurs ROUGE de l'E.S.R. (emprise au sol et nombre de logements initiaux calculés au moment de l'approbation de la modification du P.P.R.I. valant activation du dispositif E.S.R.) ;

- 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'E.S.R. face au risque inondation, attesté 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'E.S.R., 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 l'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 désimpermeabiliser 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 ;

2. Pour ce qui relève de la responsabilité du pétitionnaire porteur du projet de bâtiment :

- que la création du bâtiment respecte les principes définis par le schéma directeur ;

- que les 1ers planchers aménagés des bâtiments soient calés au minimum à la cote de référence +20 cm,

- que les mesures de réduction de la vulnérabilité soient mises en œuvre. »

Le P.L.U. en vigueur est composé de deux orientations d'aménagement et de programmation (O.A.P.) sectorielles : l'O.A.P. Nouvelle Frayère et l'O.A.P. l'Abadie.

Ces deux O.A.P. concernent des secteurs géographiques distincts du secteur objet de la présente.

### > Motif de la modification

En réponse au P.P.R.I. et au regard de ce projet de renouvellement urbain d'envergure sur le secteur de C.B.G.O., la modification n° 3 du P.L.U. prévoit d'instaurer une nouvelle O.A.P. sectorielle.

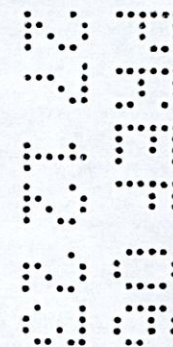
Comme indiqué en préambule de l'article B.3., la programmation de la phase 2 de cette opération d'ensemble ne peut être inscrite à ce stade dans une O.A.P., sa réalité programmatique devant d'abord être assurée.

#### > Proposition de modification

La modification n°3 du P.L.U. prévoit alors la création d'une O.A.P. dont le périmètre correspond aux secteurs de la première phase.

Cette O.A.P. sectorielle doit définir les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone, mais également d'encourager le renouvellement urbain, de favoriser les continuités écologiques et d'assurer le développement de la commune.

Cette O.A.P. institue des règles qualitatives et vise la cohérence du quartier au travers de l'organisation de la mixité fonctionnelle, des déplacements et des aménités. Elle est complémentaire avec la traduction réglementaire du projet au sein des plans de zonage et du règlement du P.L.U., telle que présentée dans le présent chapitre.



### C.3 CREATION DE SECTEURS DE PLANS DE MASSES ET DE POLYGONES D'IMPLANTATION

#### > P.L.U. actuel

Le P.L.U. en vigueur présente un zonage URa sur les secteurs dit de la Roubine et des Tourrades, à l'exception de la pointe nord des Tourrades classée en zone UKb.

Le zonage URa a été instauré dans l'attente d'une future O.A.P., c'est-à-dire dans l'attente de la définition d'un projet d'ensemble sur ce périmètre concerné par l'E.S.R. qui doit répondre aux enjeux du P.P.R.I. En zone URa, seuls la réhabilitation, le changement de destination et l'extension limitée dans la limite de 10% et en une seule fois des constructions existantes sont autorisés, dès lors que cela ne remet pas en cause la possibilité d'un renouvellement urbain ultérieur. Le zonage UKb prévoit que les démolitions-reconstructions à surfaces de plancher équivalentes et les extensions de constructions existantes dans la limite de 40m<sup>2</sup> d'emprise au sol en une seule fois sont autorisées lorsqu'en lien avec le fonctionnement et le développement du camping.

Pour mettre en œuvre le projet d'aménagement d'ensemble tel que traduit dans le projet d'O.A.P. sus-évoqué, il est nécessaire de faire évoluer les règles de constructibilité. Une des conditions que la Ville de Cannes porteuse du projet d'ensemble doit satisfaire pour activer le dispositif E.S.R., est la définition d'un schéma directeur ayant fait l'objet d'une étude hydraulique et à intégrer au sein d'une O.A.P.

A l'échelle du projet d'O.A.P. zoomée sur le secteur de la Roubine, de nouveaux plans de masse et un nouveau réseau viaire ont été dessinés en réponse aux enjeux de territoire et à l'ambition de renouvellement urbain, et ont permis de tester finement le fonctionnement hydraulique à termes. L'étude hydraulique reposant sur des modélisations d'une crue centennale et d'une crue équivalente à

celle du 3 octobre 2015 est présentée en annexe du dossier de modification du P.L.U.

Le secteur nord des Tourrades est lui en zone blanche du P.P.R.I. et n'a pas nécessité de modélisation hydraulique pour accompagner la définition du projet urbain.

#### > Motif de la modification

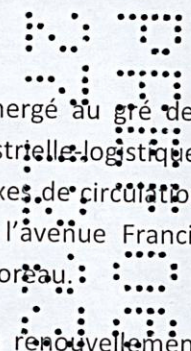
Au regard de la volonté d'amorcer la phase opérationnelle de ce projet de renouvellement urbain, il est nécessaire de faire évoluer les règles. Compte-tenu de la refonte souhaitée pour le schéma viaire ou pour les formes urbaines de ce secteur, et du P.P.R.I. imposant une réponse stricte à la diminution globale de la vulnérabilité et à la non augmentation de l'emprise au sol en zone rouge, l'outil du secteur de plan de masse est privilégié. Il permet de réinventer les règles d'alignement, de prospect et de hauteur en cohérence avec le tracé des nouvelles voies, des nouvelles fonctionnalités attendues au sein des îlots et ainsi d'assurer l'intégration architecturale, urbaine et paysagère de ce quartier en devenir.

#### Le schéma viaire :

Le réseau viaire actuel est peu structuré et semble avoir émergé au gré des opportunités de développement de ce secteur à dominante industrielle-logistique. Ce secteur apparaît alors enclavé alors même que de grands axes de circulation structurants sont à proximité : l'A8, l'avenue Saint-Exupéry, l'avenue Francis Tonner, le boulevard du rivage et le boulevard du Midi Louise Moreau.

Le réseau viaire doit être restructuré et constitue une clé du renouvellement urbain du secteur. Tout en participant à la réponse aux prescriptions du P.P.R.I. (les voies et leurs annexes conçues comme supports de l'écoulement de l'eau), ce nouveau réseau viaire doit être en cohérence avec la structure viaire générale et environnante.

Par ailleurs, la reconquête urbaine de ce secteur de la Ville est rendue favorable par la présence d'un réseau de transports en commun performant : le bus à haut





niveau de service (B.H.N.S.) parcourt l'avenue Francis Tonner et assure la liaison entre Le Cannel, le centre et le nord de Cannes et Mandelieu. L'arrivée de la nouvelle gare TER de la L.N.P.C.A. (ligne nouvelle Provence Côte-d'Azur) à l'horizon 2030 sera également un fort atout pour une desserte interdépartementale structurante. Le réseau de pistes cyclables est déjà dense à l'ouest de la Ville et se poursuit sur le littoral avec le programme municipal nommé Boccacabana et la véloroute V8.

Le nouveau schéma viaire devra sécuriser les déplacements doux et permettre leurs rabattements vers des modes de déplacement vertueux.

### **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).

Le secteur de C.B.G.O. est inscrit au sein de la D.T.A. des Alpes-Maritimes en tant qu'espace-enjeu au sein des espaces proches du rivage. L'extension limitée de l'urbanisation s'apprécie alors en tenant compte de la capacité de cet espace à accueillir une partie des besoins actuels et futurs de l'agglomération en matière d'habitat, d'activités et de services et de l'intégration de cette extension dans son environnement, les sites et les paysages. Les gabarits définis au sein des secteurs de plans de masses s'appuient sur cette qualification donnée par les documents supra-communiaux et sur le caractère stratégique de cet espace. Ils valorisent les potentialités de développement de ce secteur, offerte par sa situation privilégiée au regard des équipements, notamment des réseaux de transports, existants et à venir. Les hauteurs proposées s'intègrent dans l'environnement proche grâce à un

épannelage et une mise à distance permise par le nouveau maillage d'espaces publics larges.

### **> Proposition de modification**

La modification n° 3 du P.L.U. prévoit alors de déterminer un grand secteur couvert par des plans de masses sur le secteur de la Roubine comme suit :

- *Un nouveau plan de voirie*

Le projet d'aménagement d'ensemble repose sur une refonte des ilots constitutifs du paysage urbain actuel. Le nouveau réseau viaire a été pensé pour faciliter l'écoulement hydraulique, en complémentarité des écoulements organisés à l'échelle des ilots. Il répond également aux besoins de desserte et de livraisons des entreprises accueillies sur le secteur ou qui le seront à termes ainsi qu'aux enjeux de mixité fonctionnelle en limitant les nuisances pour les riverains. Il vise le rééquilibrage des flux sur le périmètre de projet, ceci pour une amélioration des conditions générales de circulation. Ce nouveau réseau viaire permet également de créer une plus grande urbanité, en réduisant notamment la taille des ilots urbains, en créant des respirations et dégageant des perspectives. Finalement, il est défini en cohérence avec les orientations d'aménagement en matière de mobilités douces puisque décline une ambition forte de réduction des temps de parcours en s'appuyant sur le projet de passerelle porté par la S.N.C.F. pour le franchissement des voies ferrées.

- *Plusieurs secteurs de plan de masses*

La modification n° 3 du P.L.U. prévoit l'intégration dans le règlement du P.L.U. des nouvelles fiches de plan de masses suivantes :

- Fiche BRT n° 1 : 197-201 avenue Francis Tonner, parcelles AE35, 37, 276 et 277
- Fiche BRT n° 2 : 9 rue de la Praderie, parcelles AE35, 37, 38, 264, 277, 296

- Fiche BRT n° 3 : 11 rue de la Praderie, parcelles AE 123 à 125, 264, 265, 296, 297, 300, 305
- Fiche BRT n° 4 : 169 avenue Francis Tonner, parcelle AE 53
- Fiche BRT n° 5 : 14 rue Paul Négrin, AE 59 et 60
- Fiche BRT n° 6 : 157 avenue Francis Tonner, parcelle AE 55
- Fiche BRT n° 7 : 140 avenue Francis Tonner, parcelle AH 52
- Fiche BRT n° 8 : 130 avenue Francis Tonner, parcelle AH 21
- Fiche BRT n° 9 : 175 avenue Francis Tonner et 94 avenue de la Roubine, parcelle AE 317, 318 et 88
- Fiche BRT n° 10 : 161 avenue Francis Tonner, parcelle AE 54
- Fiche BRT n° 11 : 116 avenue de la Roubine, parcelles AE 45, 302, 140
- Fiche BRT n° 12 : 108 avenue de la Roubine, parcelles AE 46, 300 et 302
- Fiche BRT n° 13 : rue de la Praderie, parcelle AE 300

**Pour la végétalisation du secteur** : les noues paysagères participant au chemin de l'eau tels que prévus en réponse au P.P.R.I dans le modèle hydraulique sont définis au sein du lexique (titre 1, article 4) et des dispositions générales du règlement (titre 2.E, article 3.2 - règles relatives à la préservation des éléments du patrimoine végétal, naturel et paysager spécifiques) comme suit :

« Les noues paysagères sont dédiées à faciliter le libre écoulement des eaux. Spécifiquement au sein de Cannes Bocca Grand Ouest, elles sont indispensables au bon fonctionnement hydraulique du projet et ont été calibrées afin d'assurer la non-aggravation du risque d'inondations et la réduction de la vulnérabilité du secteur. Le schéma directeur de l'espace stratégique de requalification (E.S.R.) 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, à minima, respecter le volume inscrit au chapitre III.3 « Caractéristiques techniques des aménagements » du schéma directeur de l'E.S.R.,
- 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, sauf en cas de contraintes exceptionnelles et justifiées. Exemples : nécessités de franchissement de noues... En cas

de couverture, le fonctionnement hydraulique des noues devra être assuré comme modélisé dans le schéma directeur de l'E.S.R.,

- 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.

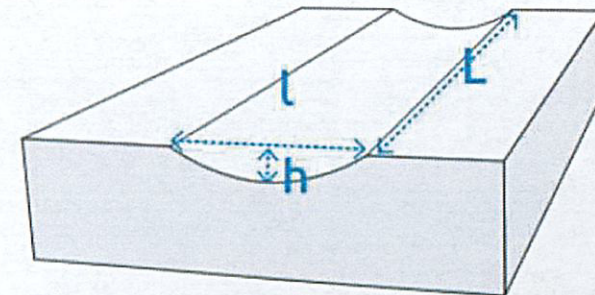


Figure 23 : Schéma indicatif du dimensionnement d'une noue

Ces ouvrages devront être validés par le Pôle cycles de l'eau de la C.A.C.P.L. Leurs représentations graphiques consistent en une trame verte. »

Au sein de ces treize plans de masses, le reste des espaces laissés libres sont qualifiés d'espaces paysagers.

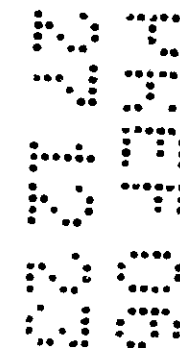
**Pour les formes urbaines** : pour la friche AnsaldoBreda (plan de masse BRT n°9), il est proposé un plan de masse répondant à des fonctions atypiques liées à l'économie créative tout en s'insérant dans le contexte urbain et la qualité architecturale du site. Ce soin est apporté au projet tant pour les usagers du site que pour les riverains. Concernant le site de l'AFPA (plan de masse BRT n°10), il est proposé une forme urbaine particulière au regard de la fonction souhaitée pour ce site, portée sur l'intérêt collectif. Pour les plans de masse numérotés BRT 1 à 8, les formes urbaines retenues et leurs gabarits s'inscrivent pleinement dans le tissu résidentiel aux abords. En face de la gare, une architecture portant un signal pour

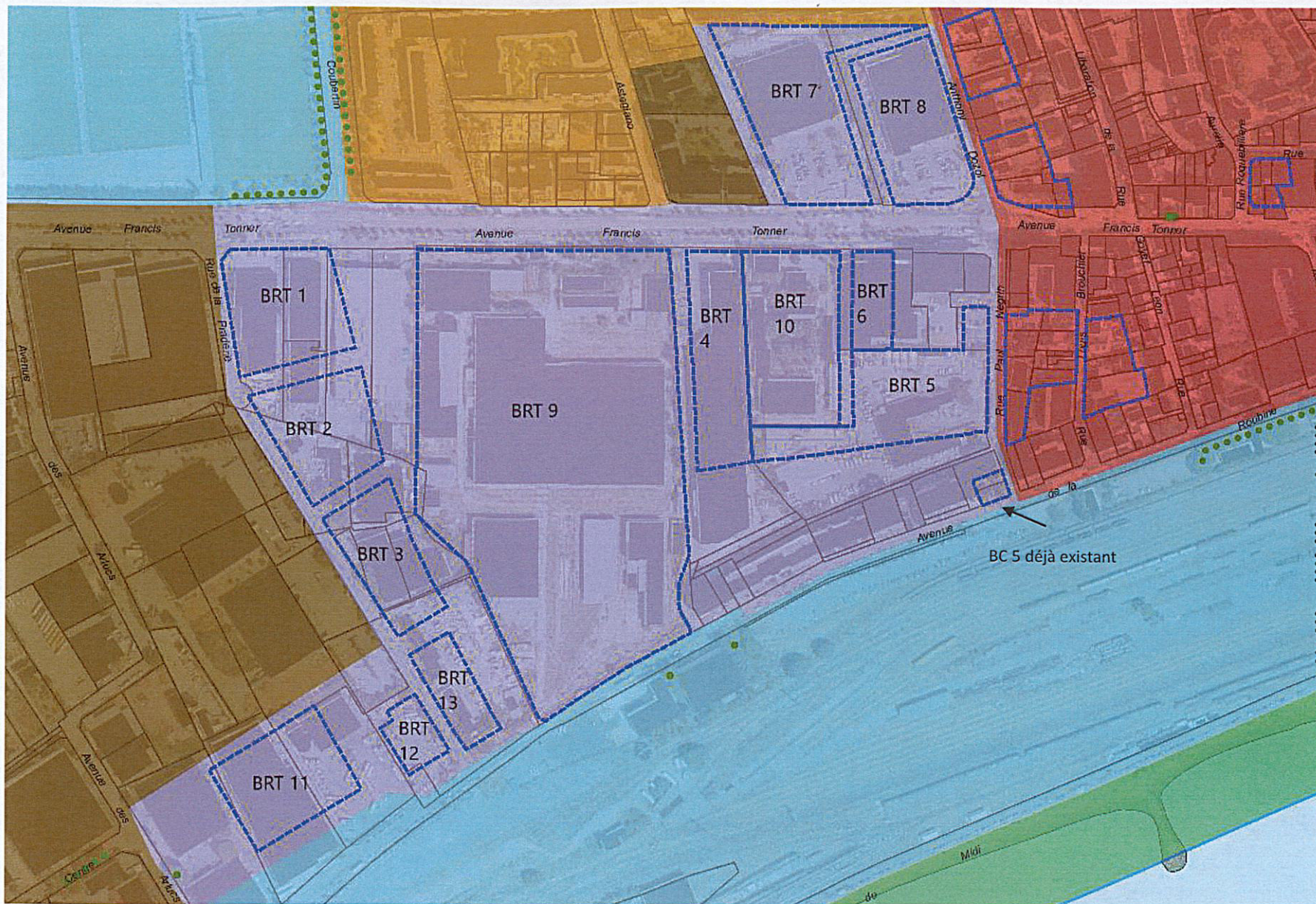
ce nouveau quartier est proposée (BRT 11 et 13). Une emprise maximale au sol est proposée pour composer deux tours au socle permettant une programmation remarquable. Le plan de masse BRT 12 vise spécifiquement l'accueil d'une station de production et de distribution d'hydrogène, qui présentera alors une architecture industrielle.

**Pour l'insertion dans son environnement :** les hauteurs de constructions proposées sont plus importantes en front de l'avenue Francis Tonner dont la transformation en boulevard urbain est souhaitée.

Le site Ansaldo Breda, situé au cœur du projet d'ensemble, dispose d'une vitrine sur l'avenue Francis Tonner. Aussi, un marqueur urbain est attendu et se traduit ici par une hauteur de 30 mètres.

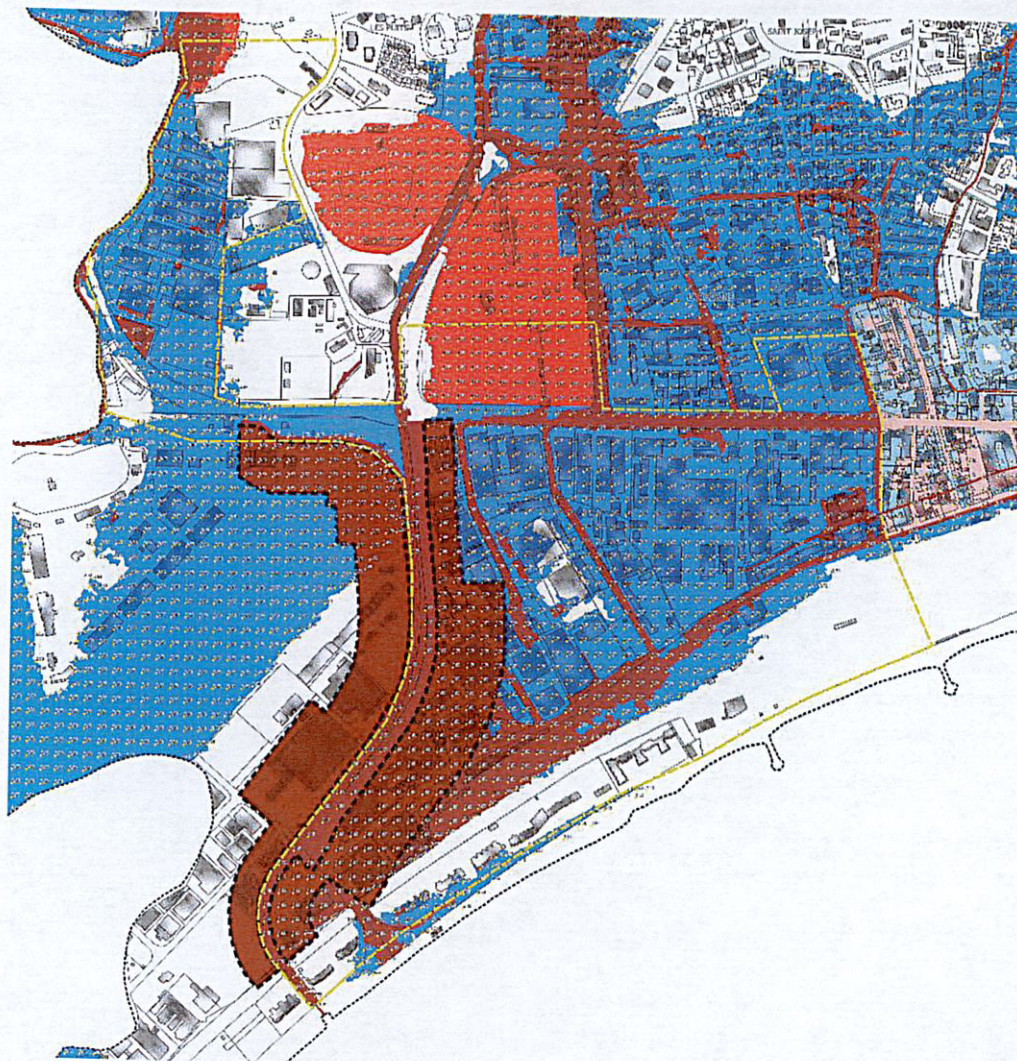
Au sein du nouveau réseau viaire qui irriguera ce secteur de la Roubine renouvelé, aux abords du prolongement du boulevard Astegiano et de l'avenue de la Roubine dévoyée, les hauteurs seront plus importantes pour créer une urbanité et permettre des rez-de-chaussée actifs. En face de la future gare TER, un signal est donné par deux tours à 33 mètres.





Localisation des secteurs de plans de masses créés dans le cadre de la modification n°3 du P.L.U.

Il est fait ici rappel du zonage réglementaire du P.P.R.I. en vigueur.



### Légende

#### Administratif

--- Limite communale

#### S\_Enjeux\_Mandelieu

#### Modélisation hydraulique

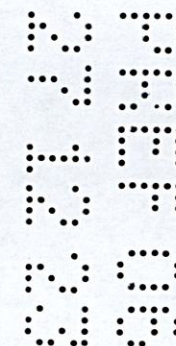
• Cotes d'inondation (mNGF)

#### Zonage réglementaire

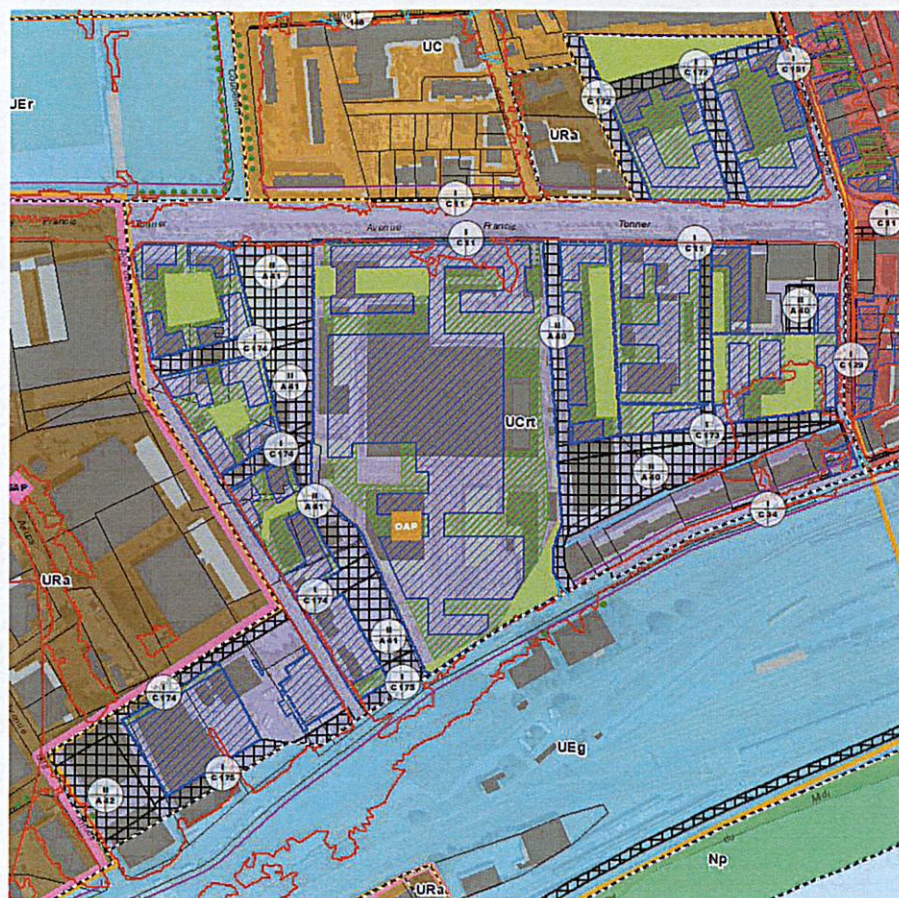
■ Bande de sécurité en arrière de digue (R1)

■ Espace stratégique de requalification

		ENJEUX		
		ZPPU	Zones urbanisées	
			AZU	CU
ALEAS	Aléa fort	R1	R1	R3
	Aléa faible à modéré	R2	B1	B2



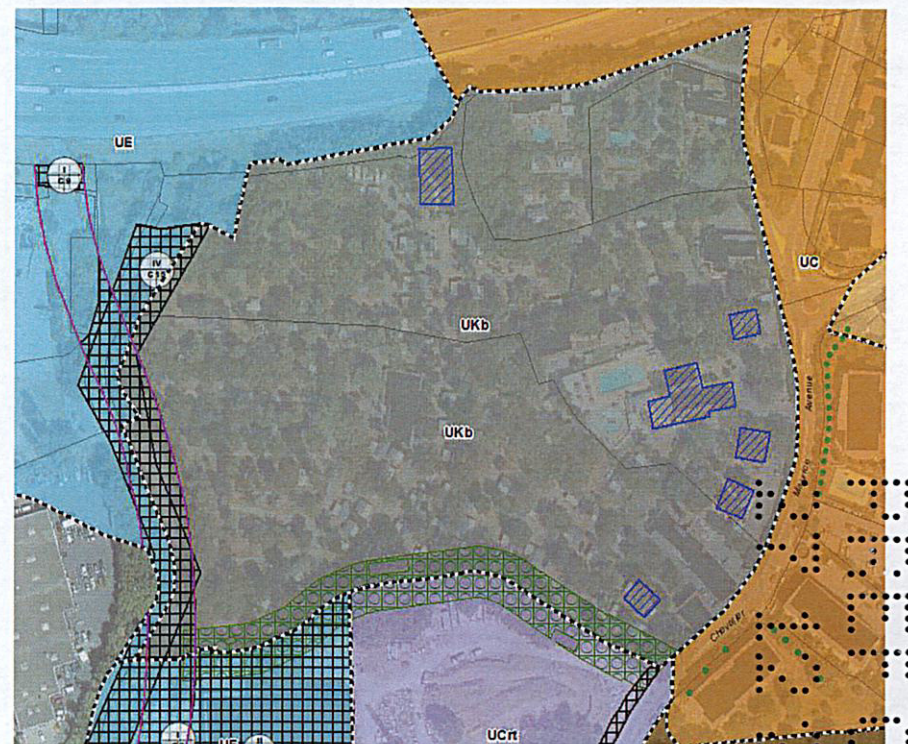
Extrait de la carte de zonage ouest du P.P.R.I. en vigueur du 15 octobre 2021



Zoom sur le secteur Roubine et les nouvelles propositions réglementaires

- Espaces Verts à Protéger ou à créer
- Espaces Paysagers
- Noues paysagères
- Polygones d'implantations
- Emplacements réservés

Finalement, 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

Pour accompagner l'inscription de ces polygones d'implantation, il est impératif de faire évoluer la règle inscrite l'article U1.2 de la section 1 du titre 3 - destinations et sous-destinations autorisées sous-conditions dans les zones U. La règle suivante est alors supprimée : « 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 m<sup>2</sup> d'emprise au sol en une seule fois à la date d'approbation du P.L.U. », ceci au profit 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, les constructions autorisées en zone UKb doivent s'implanter dans les polygones figurant aux documents graphiques. »

## C.4 MODIFICATIONS DE ZONAGE ET DE REGLEMENT

### C.4.1 Création du secteur UCrt et modifications de zonage

#### > P.L.U. actuel

Le P.L.U. prévoit un zonage nommé UC correspondant aux zones à forte densité avec des constructions mixtes de grande hauteur majoritairement discontinues. Aux abords du périmètre objet de la présente procédure de modification du P.L.U., le secteur UC est présent en front de mer, sur le quartier des Muriers et sur le secteur de la Frayère. Le centre ancien de La Bocca est, quant à lui, classé en zone UBa propre aux centres villes denses. Les grands secteurs d'équipements tels que les équipements sportifs de l'AS Cannes et du Grand Bleu, ainsi que le patrimoine ferroviaire de la S.N.C.F. sont classés en zone UE.

Comme exposé à l'article C.3, le zonage en vigueur au P.L.U. sur ce secteur, à savoir le zonage URa, ne permet pas la réalisation du projet d'aménagement d'ensemble au regard de la faible constructibilité permise jusqu'à la mise en œuvre d'une O.A.P. sectorielle dédiée.

Sur le secteur de la ZI de la Roubine, les plans de masses qu'il est proposé de créer sur ce secteur permettent de déterminer l'implantation et la hauteur des nouvelles constructions, le tracé des voies de desserte et partie des règles liées à la valorisation du patrimoine végétal et paysager. En l'absence de définition plus précise au sein des plans de masse, il est à noter que les autres règles d'urbanisme sont déterminées selon les dispositions applicables dans le zonage en vigueur sur le secteur. C'est le cas notamment de celles portant sur les destinations autorisées, de celles liées à la qualité architecturale (traitement des clôtures, toitures, ...), ainsi que celles liées au stationnement.

Il est alors proposé de créer un nouveau sous-zonage UCrt pour UC et de modifier le zonage sur le périmètre objet de la présente modification du P.L.U.

#### > Motif de la modification

Partie du complexe sportif des Muriers (sud du complexe Coubertin) est actuellement en zone URa. Compte-tenu de la volonté municipale de conserver la destination de ce site, il apparaît pertinent de classer ce secteur en zone UE dans la continuité du classement du reste du complexe sportif. Il est proposé de créer un sous-secteur UEr pour couvrir cet espace et de prévoir au règlement la seule possibilité de créer des aménagements, constructions, ouvrages ou installations en transparence hydraulique eu égard aux modélisations hydrauliques du schéma directeur de l'E.S.R. proposé ici en annexe du P.L.U.

Au sud des voies ferrées, dans le périmètre objet de la présente procédure, un secteur concerné par la présente modification du P.L.U. est classé en zone URa. Avec la création de l'O.A.P. sectorielle dédiée, la modification n° 3 du P.L.U. prévoit de classer ce secteur en UEg car il fait partie du périmètre de D.U.P. pour la L.N.P.C.A. Il est à noter que ce secteur doit accueillir le bâtiment voyageurs sud de la nouvelle gare et ses annexes (notamment la rampe d'accès à la future passerelle piétonne surplombant les voies ferrées).

Dans la même logique, au nord des voies ferrées, à l'emplacement de la future gare TER et ses annexes (espaces et structures liés à l'intermodalité, notamment), la modification n° 3 du P.L.U. prévoit de faire évoluer les espaces inclus au périmètre de D.U.P. en zone UEg.

Le secteur de la zone industrielle de la Roubine objet de la présente modification est actuellement en zone URa. Compte-tenu de la mixité recherchée et du renouvellement urbain projeté pour ce secteur, la modification n° 3 du P.L.U. prévoit de créer un secteur UCrt (Roubine-Tourrades) qui s'inscrit dans les secteurs de la ville où existent ou sont projetés des constructions mixtes de grande hauteur. Un secteur dédié se révèle pertinent au regard de l'effort de renouvellement

urbain sur un secteur comprenant pour partie des friches et des terrains et bâtis en déshérence, et au regard de la qualité de la localisation (desserte en transports structurants, proximité de polarités fortes et répondant aux besoins des futurs résidents).

La partie nord de la zone des Tourrades concernée par la présente procédure et classée en zone URa présente les mêmes caractéristiques et le projet de renouvellement urbain poursuit les mêmes objectifs. La volonté d'une requalification de ce secteur et de la recherche d'une mixité fonctionnelle mène à proposer d'y appliquer pour partie le nouveau sous-zonage UCrt et pour le reste un zonage UE permettant d'y prévoir des équipements d'intérêt public.

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 compte tenu des règles applicables en UKb, seul l'article U1.2 de la section 1 du titre 3 - destinations et sous-destinations autorisées sous-conditions dans les zones U doit évoluer.

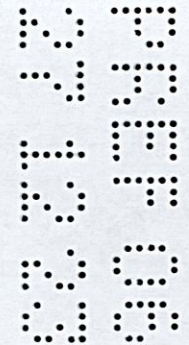
#### > Proposition de modification

La modification n°3 du P.L.U. prévoit alors des évolutions du zonage réglementaire comme ci-après sur le secteur de la zone industrielle de la Roubine et sur la partie nord de la zone commerciale des Tourrades. Ces évolutions s'accompagnent de la création d'un nouveau sous-zonage UCrt dont l'ensemble des règles sont présentées à l'article suivant C.4.2. Pour ce qui concerne le sous-secteur UEr créé, cette évolution de zonage sur le terrain des Muriers est permise par la condition suivante ajoutée à l'article 1.2 de la section 1 du titre 3 :

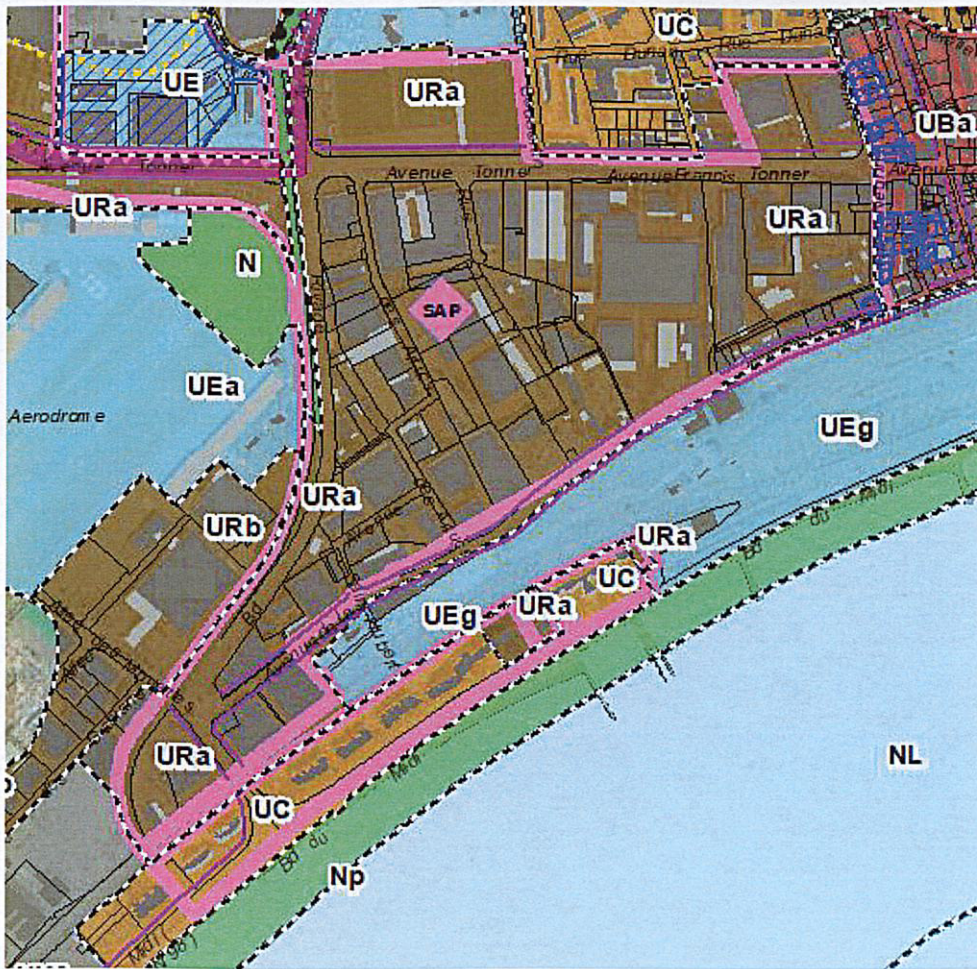
«

- Dans la **zone UE** relative aux équipements publics, seuls sont autorisés les équipements d'intérêt collectif et services publics et les aménagements et occupation du sol des destinations et sous-destinations non interdites à l'article U1.1 à condition que :
  - o ceux-ci soient liés à l'exploitation et au développement de l'aéroport ou aux logements de fonction afférents dans **le secteur UEa** ;

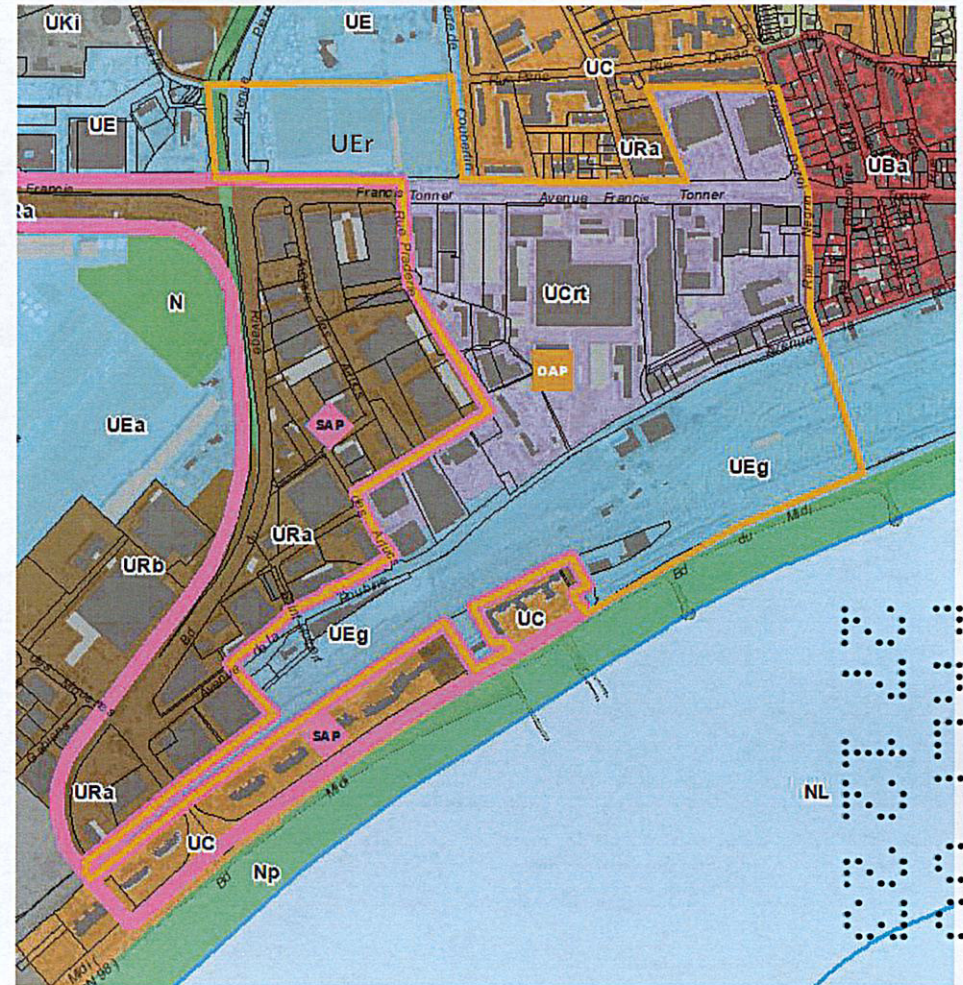
- o ceux-ci soient liés à l'exercice des activités de service public ferroviaire, à l'accueil et l'hébergement des voyageurs, à l'entreposage, au stockage et au conditionnement des marchandises et à l'hébergement des personnes dont la présence est nécessaire pour assurer la direction, l'exploitation ou la surveillance des établissements ou des services publics généraux et d'exploitation de la gare de La Bocca dans **le secteur UEg** ;
- o ceux-ci soient liés au fonctionnement du campus international de Cannes dans **le secteur UEci** ;
- o pour le **secteur UEr**, les aménagements, constructions, ouvrages ou installations à créer garantissent la transparence hydraulique eu égard aux modélisations hydrauliques du schéma directeur de l'espace stratégique de requalification, tel qu'annexé au P.L.U.,
- o ceux-ci soient liés au fonctionnement du Palais des Festivals et des Congrès dans **le secteur UEp** ;
- o ceux-ci soient liés au projet de campus universitaire dans le secteur de Bastide Rouge. »



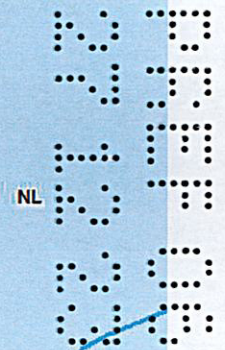




P.L.U. actuel, limites de zones en vigueur –  
zoom sur la ZI de la Roubine

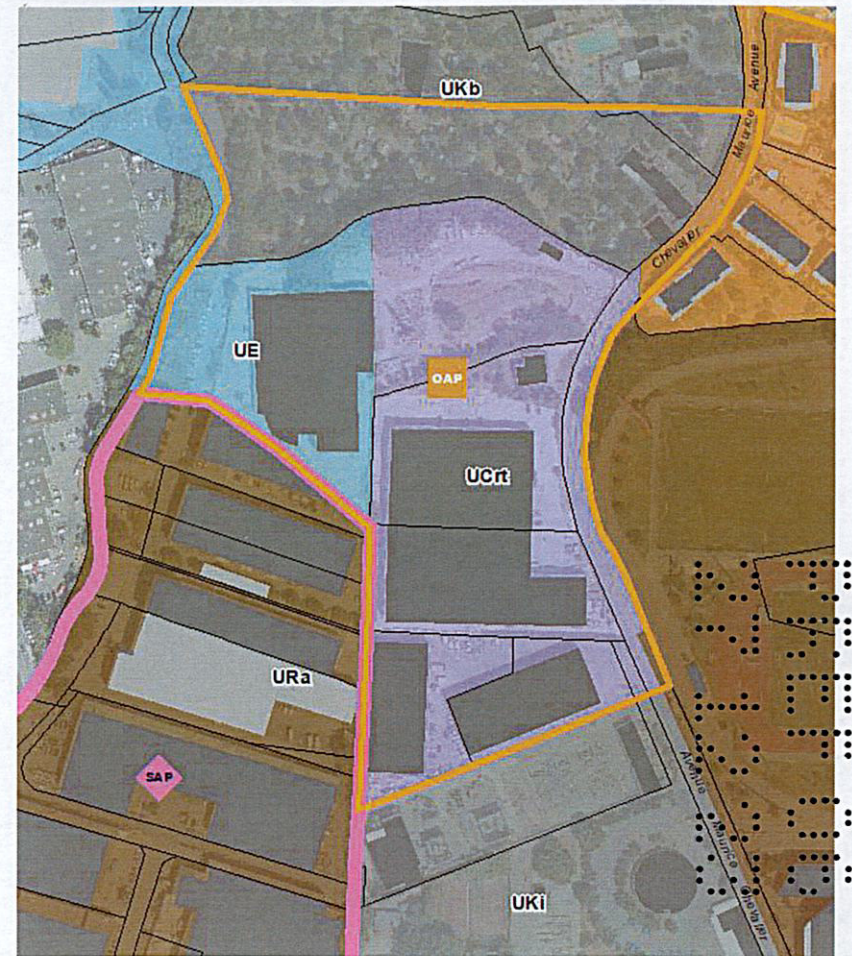


Nouvelles propositions réglementaires – zoom sur la ZI de la Roubine





P.L.U. actuel, disposition en vigueur – zoom sur nord Tourrades



Nouvelle proposition règlementaire – zoom sur nord Tourrades

## C.4.2 Définition des règles applicables au secteur UCrt

### > P.L.U. actuel

L'article C.4.1 supra présente la justification de la création d'un sous-zonage UCrt et les évolutions de zonage afférentes. Comme évoqué, les règles du secteur UCrt peuvent s'appuyer sur les règles de la zone UC correspondant aux secteurs de forte densité avec constructions mixtes. Compte-tenu du projet de renouvellement urbain, les règles du secteur UCrt doivent prévoir quelques adaptations au contexte.

- Concernant les règles d'emprises au sol :

Dans cet article, les règles d'emprises au sol en présence de polygones d'implantations sont précisées. Le P.L.U. prévoit notamment que les balcons et bow windows puissent être réalisés en dehors de ces polygones.

Au sein de la zone UCrt, et notamment du secteur de la zone industrielle de la Roubine, le projet urbain a été validé par une modélisation hydraulique qui a pris en compte les emprises au sol, qu'elles impactent directement l'écoulement des eaux ou qu'elles soient en transparence hydraulique. Ces dernières incluent les éléments en saillie par projection verticale, donc les balcons et bow windows cités dans cet article du P.L.U. Pour ne pas altérer les résultats du modèle hydraulique, il est proposé qu'en secteur UCrt, les balcons et bow windows soient réalisés à l'intérieur des polygones de constructibilité.

- Concernant les règles relatives aux toitures :

Au regard de la variété des destinations autorisées au sein de ce nouveau secteur UCrt, il apparaît nécessaire de retenir une règle spécifique relative aux toitures. L'architecture des équipements publics et des bâtiments dédiés aux activités économiques ne se prête pas à la réalisation de toitures à pentes et en tuiles

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

- Concernant les règles de volumétrie :

L'objectif de cet article est d'éviter la construction de bâtiments monolithiques imposants qui ne correspondent pas à l'architecture urbaine des secteurs en zones UC et UK. Ces zones, de par leurs destinations (logements en petits collectifs, entrepôts, industries,...), sont particulièrement concernées par cet enjeu de traitement architectural et d'intégration dans le paysage urbain.

Dans ce cadre, le règlement du P.L.U. prescrit des dispositions architecturales pour rompre la monotonie des façades sur rue d'une longueur supérieure à 50 mètres : traitement différent des façades, des matériaux, des volumes et des hauteurs.

Au sein du secteur UCrt, dans le cadre du renouvellement urbain projeté, une telle règle pourrait aller à l'encontre de l'objectif recherché. En effet, le cumul de bâtiments disparates dans une opération mixte provoquerait une incohérence architecturale. En conséquence, il est proposé d'exclure le secteur UCrt de cette règle de segmentation des bâtiments.

- Concernant les règles de stationnement :

Ce projet de renouvellement urbain d'envergure se situe à proximité immédiate d'un transport en commun en site propre (T.C.S.P.) empruntant l'avenue Francis Tonner. Depuis les points d'arrêt nommés « Moulin de la Gaité », « Coubertin » et « Les Tourrades », le secteur de renouvellement urbain de la zone industrielle de la Roubine et de la zone commerciale des Tourrades pour cette première phase opérationnelle est couvert par un rayon de 500 mètres depuis ces arrêts. Le cadencement et la qualité du service rendu par les différentes lignes empruntant

ce T.C.S.P., et notamment par la ligne Express A, est très satisfaisante. Dans ce contexte, et à l'appui de l'article L.151-36 du code de l'urbanisme, la réduction des normes de stationnement, tant pour les véhicules légers que les deux-roues motorisés, est rendue possible et doit permettre de favoriser l'usage des transports en commun.

Par ailleurs, ce projet de renouvellement urbain est possible grâce à la définition d'un nouveau réseau viaire, qui s'appuie sur des voies de desserte existantes. Pour garantir les fonctions essentielles de déplacements (motorisés et actifs) du réseau viaire global à venir, il apparaît nécessaire d'inclure les aires de livraisons au sein des opérations qui révèlent le besoin de tels espaces logistiques.

- Concernant les règles de hauteur :

Le périmètre objet de la présente procédure de modification du P.L.U. notamment le nord Tourrades, se situe à proximité du quartier de la Frayère, secteur présentant un zonage réglementaire UC avec une règle de hauteur maximale à 15 mètres. En front de mer sur le secteur attenant au périmètre objet de la présente, ce même zonage réglementaire UC s'applique.

Il apparaît alors pertinent de définir une hauteur maximale des constructions dans le sous-secteur UCrt de 15 mètres.

Pour ce qui concerne l'est de la Z.I. de la Roubine, et au regard de l'ampleur du renouvellement urbain proposé, des hauteurs spécifiques sont retenues. En effet, le projet de C.B.G.O. s'inscrit dans le dispositif de l'E.S.R., ce qui permet d'optimiser les possibilités d'aménagement. Ce dispositif de l'E.S.R. rend possible un aménagement d'ensemble basé sur un principe d'opérations alliant démolitions et reconstructions, sous la réserve d'une réduction globale de la vulnérabilité. C'est en ce sens que le projet d'aménagement d'ensemble est défini dans le respect des contraintes et objectifs de réduction de la vulnérabilité ; c'est l'essence même du schéma directeur de l'E.S.R. placé en annexe du projet de

modification n°3 et qui a une portée relevant de la conformité pour toute demande d'autorisation d'urbanisme.

La zone industrielle de la Roubine est classée en espace-enjeu de la D.T.A. Au droit de cet espace, la souplesse dans l'appréciation du principe de l'urbanisation limitée dans les espaces proches du rivage est prévue à la D.T.A. pour favoriser les projets d'ensemble optimisant l'altimétrie du bâti tout en limitant les emprises au sol en zone inondable, et de fait l'artificialisation.

Dans ce cadre favorable à un projet d'aménagement d'envergure, le renouvellement urbain de ce secteur pour partie composé de friches ou connaissant une urbanité dégradée est une grande opportunité pour répondre aux besoins de la population et des entreprises sans consommer de foncier répondant à des fonctions écologiques. Une mixité fonctionnelle est programmée sur ce secteur en créant des logements, de l'emploi et des services, *ce qui est en cohérence avec l'arrivée d'une nouvelle gare SNCF.*

Face au risque d'inondation, il s'agit de limiter les emprises au sol pour limiter l'artificialisation et favoriser l'écoulement des eaux pluviales. Cette réduction des emprises ne peut se faire qu'avec des hauteurs plus importantes, que celles permises jusque-là, tout en restant cohérent avec le vélum de la Bocca, et sans dépasser ses immeubles les plus hauts.

Le projet de modification n°3 du P.L.U. retient alors des gabarits différents de ceux connus jusqu'alors pour la zone industrielle de la Roubine, en réponse au risque d'inondation et aux besoins de la population.

## > Proposition de modifications

### • Evolutions du règlement écrit

La modification n° 3 du P.L.U. prévoit alors un ajout à l'article 3 du titre 1 relatif au contenu des documents graphiques du P.L.U. pour mentionner comme suit l'existence d'un nouveau secteur au sein de la zone UC :

« [...] – la zone UC délimitée par un tireté est repérée par l'indice UC au plan. Elle comprend les secteurs UCa, UCf, **UCrt**, UCp et le sous-secteur UCpb ; [...] »

La modification n° 3 du P.L.U. prévoit les règles suivantes applicables dans le nouveau secteur UCrt :

### • Titre 3. Dispositions relatives aux zones urbaines – Préambule :

« **La zone UC de forte densité correspond aux constructions mixtes de grande hauteur, majoritairement discontinues. Elle comprend les secteurs :**

- UCa : entre le boulevard du Dr Picaut au nord et la voie ferrée au sud ;
- UCf : secteur correspondant au périmètre de l'orientation d'aménagement et de programmation de la Nouvelle Frayère ;
- UCp : secteur de Pointe Croisette. Il comprend le sous-secteur UCpb (Palm Beach) ;
- **UCrt : secteur de Cannes Bocca Grand Ouest dédié au renouvellement urbain de la zone industrielle de la Roubine et du nord de la zone des Tourrades – phase 1. »**

### • Titre 3. Dispositions relatives aux zones urbaines – Section 1. Destination des constructions, usages des sols et natures d'activité – Article U1.1. Destinations et sous-destinations interdites.

Les mêmes règles que pour la zone UC sont retenues, tout en autorisant les industries et entrepôts et en interdisant les exploitations agricoles.

Dans le champ des interdictions, l'ajout suivant est retenu :

- « les changements de destination des habitations en hébergements touristiques dans les zones UA, UBa, UBf, UBp, UC, UCa, UCf, UCp, UCpb, **UCrt**, UEp, UFB et UFP ; »

### • Titre 3. Dispositions relatives aux zones urbaines – Section 2. Caractéristiques urbaine, architecturale, environnementale et paysagère – Article U3.1. Emprise au sol des constructions

Les modifications suivantes sont ici retenues :

« ~~Les balcons, oriels (bow-windows),~~ Les accès, piscines, bassins et aménagements des espaces extérieurs sont autorisés 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. »

### – Article U3.2. Hauteur des constructions

La modification suivante est ici retenue :

#### « 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.**

Dans les cas exceptionnels où les constructions ne seraient pas concernées par ces dispositions graphiques, leur hauteur ne peut excéder :

- **UA** : celle des bâtiments existants. Seules les reconstructions sont autorisées ; les constructions nouvelles sont interdites.
- **UB, UC et UCrt** : 15 m
- **UCf** : 18 m
- ... »

### – Article U4.3. 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). »

#### – Article U4.6. Volumétrie

- « [...]En zones UC, UK et l'ensemble de leurs sous-secteurs hors UCf et UCrt, les façades sur rue présentant une longueur supérieure à 50 mètres devront être segmentées afin de contribuer à l'expression d'une richesse spatiale, et différenciées par le jeu des matériaux, volumes ou autres. Elles pourront faire l'objet de décrochements en plan et en hauteur lorsqu'ils ne sont pas expressément interdits. »

#### – Article U5.3. Espaces libres et espaces verts

Les mêmes règles que la zone UC pour le nouveau secteur UCrt en dehors des secteurs de plan de masse sont retenues, à savoir :

- 20% minimum des terrains aménagés en espaces libres,
- 30% minimum des terrains aménagés en espaces verts de pleine terre.

#### – Article U6. Stationnement

Les exceptions aux règles applicables pour répondre aux spécificités du nouveau secteur UCrt sont retenues :

Normes de stationnement pour les véhicules :

« Exceptions :

Dans la zone UA, aucune place n'est demandée.

Dans la zone UP, le stationnement et la manœuvre des véhicules correspondant aux besoins des constructions et des installations doivent être assurés en dehors des voies de desserte.

Dans le secteur UCrt :

- pour les habitations, la norme de stationnement à 1 place / 80 m<sup>2</sup> de surface de plancher s'applique. De plus, un plafond d'une place par logement s'applique ;

- est exigée la réalisation de 0.5 aire de stationnement par équivalent logement\* pour les résidences universitaires telles que mentionnées au L.631-12 du CCH. Il n'est pas exigé de place de stationnement pour les visiteurs, les livraisons et le personnel ;

- la réalisation des aires de livraisons permettant de tenir compte des besoins logistiques liés à l'utilisation de la construction est imposée au sein de l'opération.

\* en application de l'article R.151-46 du code de l'urbanisme»

Normes de stationnement pour les deux-roues motorisés :

« Exceptions :

Dans la zone UCrt :

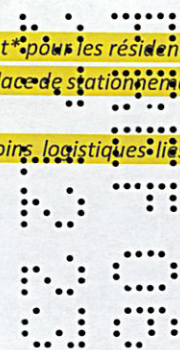
- Pour les habitations, 0.5 place deux-roues par logement ou équivalent logement\* est exigée

- pour les commerces et activités de services, 1 place deux-roues pour 100 m<sup>2</sup> de surface de plancher est demandée,

- Pour les autres activités des secteurs secondaire et tertiaire, le nombre de places de stationnement deux-roues à réaliser est déterminé en tenant compte des besoins, du taux et du rythme de leur fréquentation et du taux de foisonnement envisageable.\*\*

\*en application de l'article R.151-46 du code de l'urbanisme

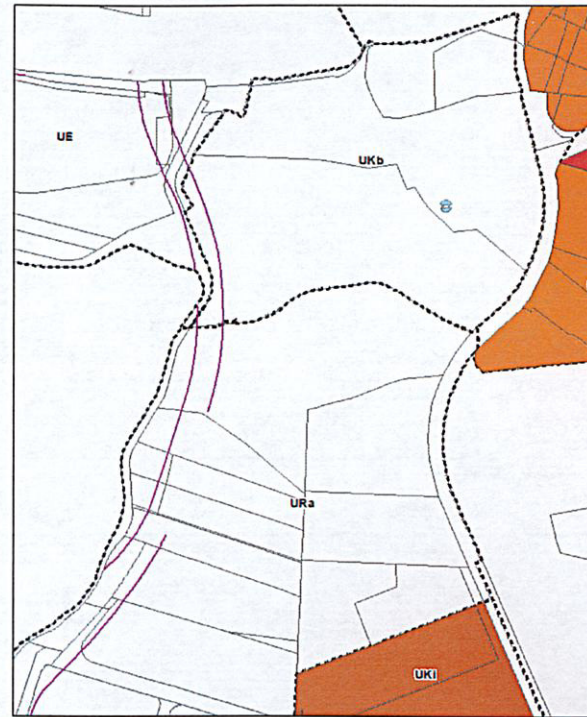
\*\*Pour en justifier, une analyse des besoins en stationnement sera fournie par le pétitionnaire.»



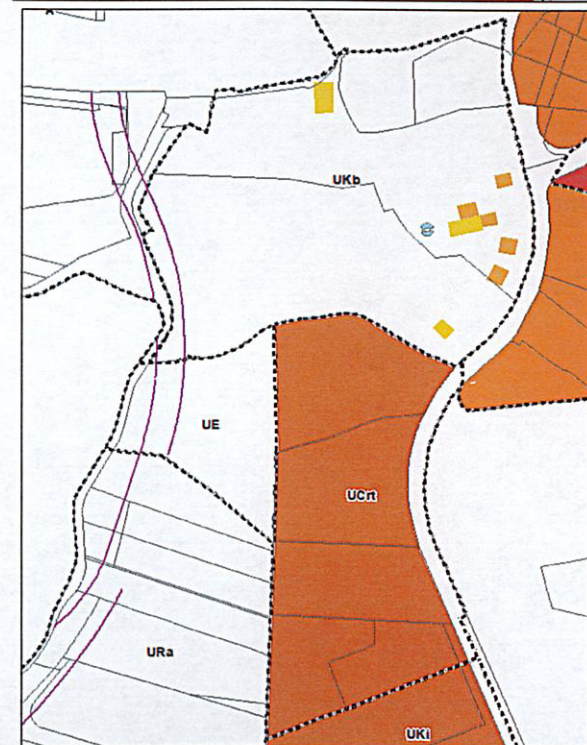
- **Evolutions induites de la carte des hauteurs**

En conséquence avec les règles définies pour le zonage UCrt et au regard des plans de masses créés comme indiqués à l'article C.3, la carte des hauteurs évolue comme suit :

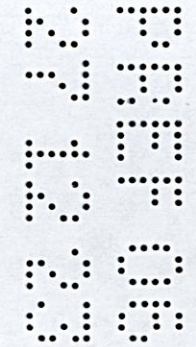
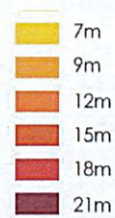
- Au nord de la zone des Tourrades, le changement de zonage d'URa en UCrt et l'instauration de polygones sur la zone UKb du camping conduisent aux évolutions suivantes sur la carte des hauteurs :



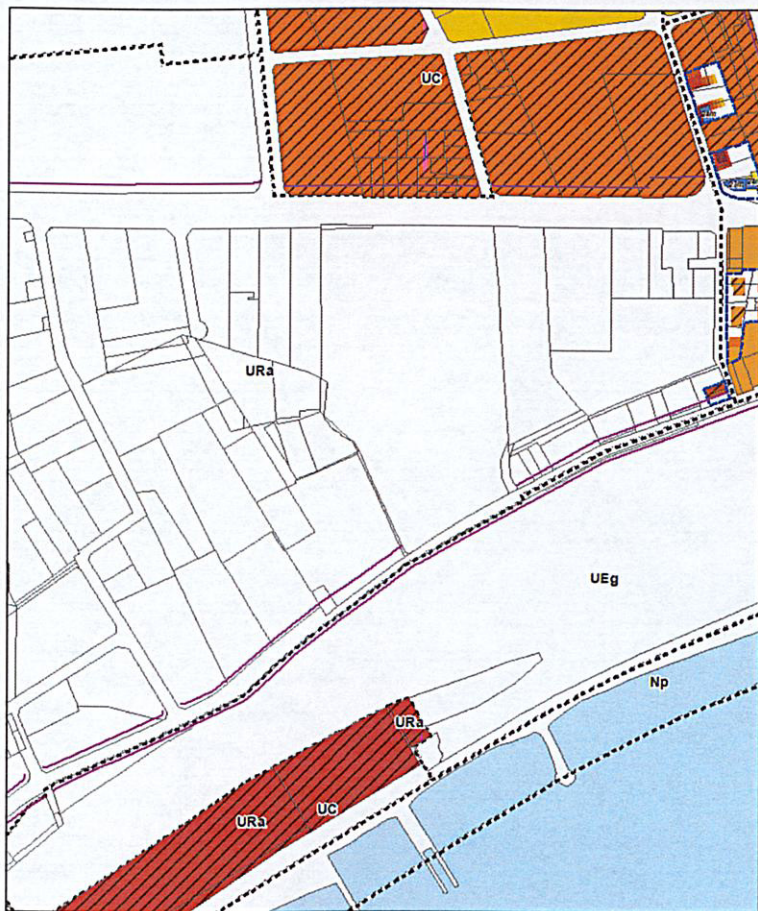
P.L.U. actuel, carte des hauteurs – zoom secteur nord Tourrades



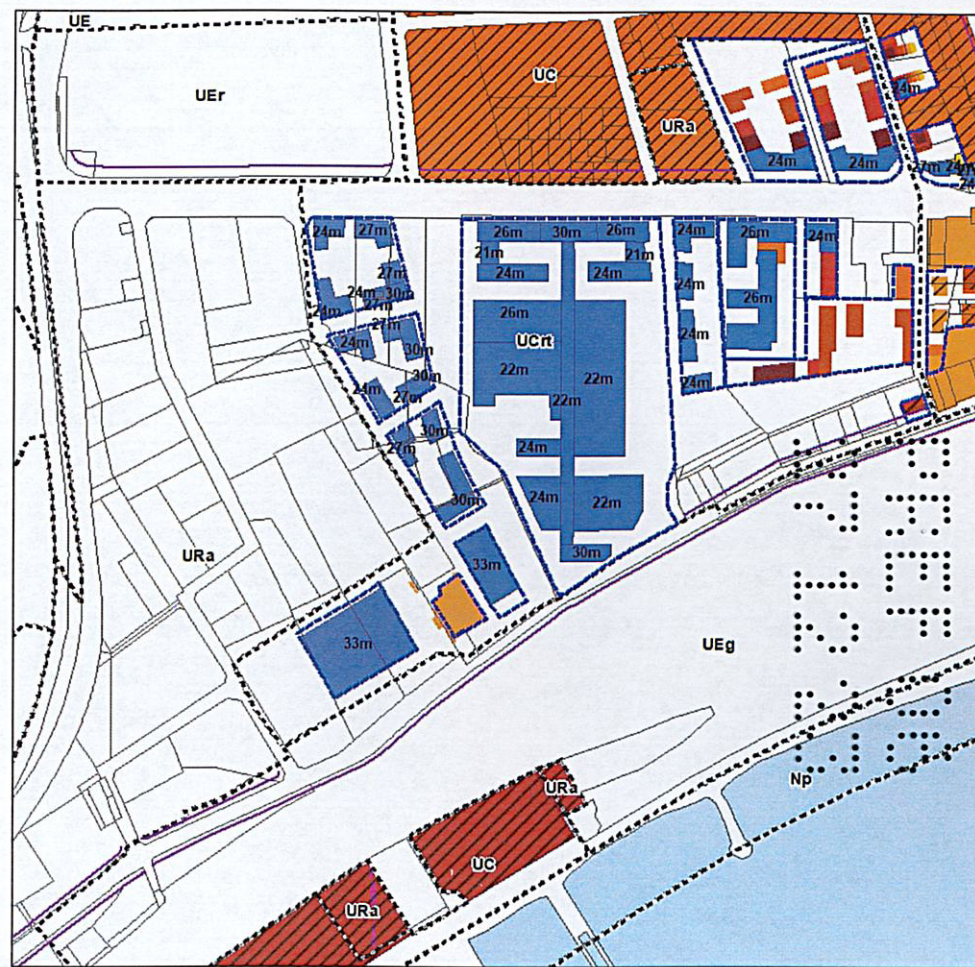
Proposition de nouvelle carte des hauteurs – zoom secteur nord



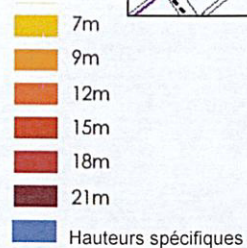
- Sur la ZI de la Roubine, le changement de zonage d'URa en UCrt et UEg, mais également l'instauration de polygones d'implantation sur la zone conduisent aux évolutions suivantes pour la carte des hauteurs :



P.L.U. actuel, carte des hauteurs – zoom secteur Roubine



Proposition de nouvelle carte des hauteurs – zoom secteur Roubine





## C.5 SUPPRESSION ET CREATION D'EMPLACEMENTS RESERVES

### > P.L.U. actuel

Sur le secteur de la ZI de la Roubine, le P.L.U. prévoit des emplacements réservés dédiés à un élargissement de l'espace public.

Un emplacement réservé pour la création d'une place publique (n°II.C.26) figure à l'angle de l'avenue Francis Tonner et de l'avenue Anthony Dozol. Ce projet n'a pas été mis en œuvre et la maîtrise foncière par la collectivité destinataire à savoir la Commune n'a pas été engagée.

Un emplacement réservé le long de l'avenue Francis Tonner au droit du 197-201 avenue Francis Tonner (n°I.C.11) et se retournant sur la rue de la Praderie est inscrit au P.L.U. mais a d'ores et déjà été mis en œuvre. Il a permis l'aménagement d'une contre-allée de l'avenue Francis Tonner permettant la desserte directe des entreprises du secteur, la création d'un espace piéton généreux et arboré, et d'espaces de stationnement latéraux.

### > Motif des modifications

Au sein du projet de renouvellement de C.B.G.O., le dessin de nouveaux ilots et d'un nouveau réseau viaire mène à réviser les emplacements réservés en vigueur. Dans ce contexte, l'emplacement n°II.C.26 n'a plus lieu d'être, le projet de place publique n'étant plus le marqueur souhaité sur cette avenue Francis Tonner voulue tel un boulevard urbain.

Comme évoqué à l'article C.3., un projet de nouveau réseau viaire a été élaboré pour accompagner la création de nouveaux ilots, des nouvelles formes urbaines souhaitées pour ce grand projet de renouvellement urbain. Ce nouveau contour pour l'espace public ne se limite pas au domaine public actuel. Aussi, pour permettre la réalisation de ce nouveau réseau viaire, le P.L.U. doit prévoir de nouveaux emplacements réservés.

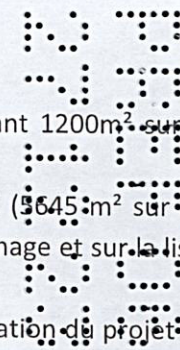
De plus, comme précisé aux articles C.2. et C.3., le projet de renouvellement urbain repose sur une étude hydraulique répondant aux exigences du P.P.R.I. de réduction de la vulnérabilité. Il apparaît alors nécessaire que les noues paysagères participant au chemin de l'eau puissent être inscrits au zonage réglementaire, que ce soit au sein des secteurs de plans de masses lorsqu'ils existent ou sous la forme d'emplacements réservés. Pour les noues paysagères non inclus dans un des secteurs de plans de masses présenté à l'article C.3., il est proposé de créer des emplacements réservés dédiés.

Finalement, comme présenté à l'article B.1., le déplacement de la déchèterie mène à créer un emplacement réservé dédié afin de garantir sa réalisation. Il est créé au nord de la Z.A.E. des Tourrades.

### > Propositions de modifications

La modification n° 3 du P.L.U. prévoit de :

- supprimer l'emplacement réservé n°II.C.26 représentant 1200m<sup>2</sup> sur le plan de zonage et sur la liste des emplacements,
- supprimer pour partie l'emplacement réservé n°I.C.11 (3645 m<sup>2</sup> sur les 18855 m<sup>2</sup> constituant l'emplacement) sur le plan de zonage et sur la liste des emplacements,
- créer les emplacements réservés nécessaires à la réalisation du projet de renouvellement urbain, tel que présenté dans les extraits suivants du zonage réglementaire et sur la liste des emplacements :

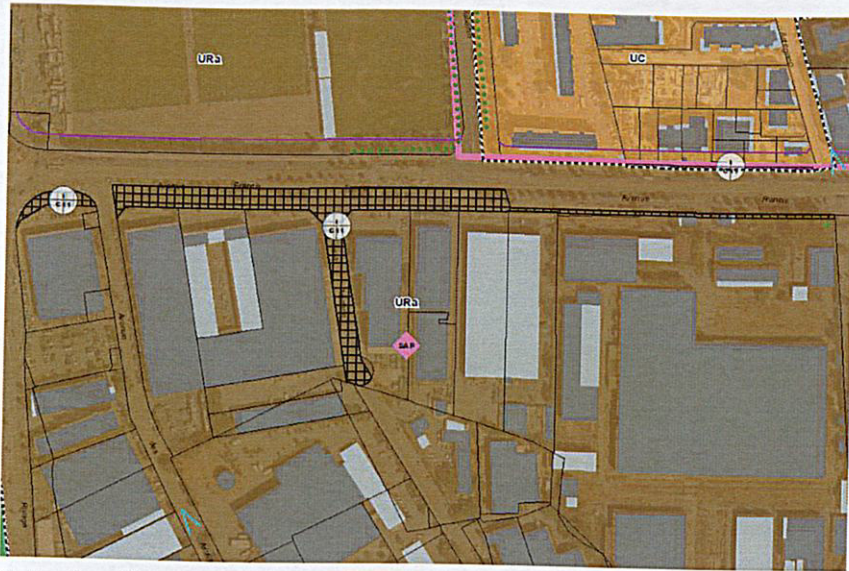


Extraits du tableau des emplacements réservés pour voiries et cheminements :

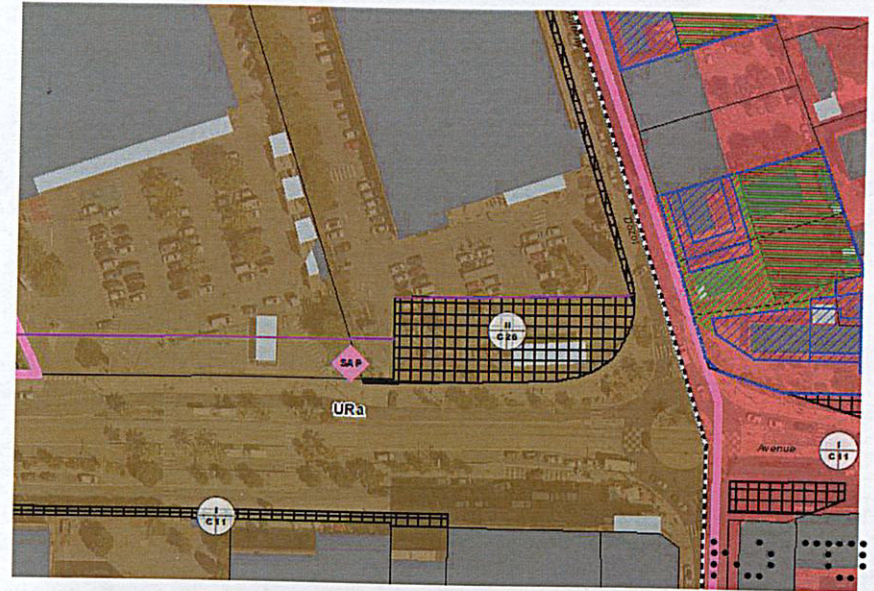
Numéro de l'emplacement réservé	Désignation de l'opération	Collectivité ou Service Public ayant demandé l'inscription	Adresse	Surface approximative de l'emplacement réservé (en m²)
I.C.11	Elargissement de voirie	Commune	Avenue Francis Tonner, boulevard du Rivage	48955 13210
I.C.172	Aménagement de voirie	Commune	Entre avenue Francis Tonner et avenue Dozol	5054
I.C.173	Aménagement de voirie	Commune	Entre rue Paul Négrin et avenue de la Roubine	4185
I.C.174	Aménagement de voirie	Commune	Entre avenue Francis Tonner, avenue de la Praderie, avenue des Arlucs et avenue de la Roubine	7423
I.C.175	Aménagement de voirie et parvis	Commune	Avenue de la Roubine	3625

Extraits du tableau des emplacements réservés pour équipements de superstructure :

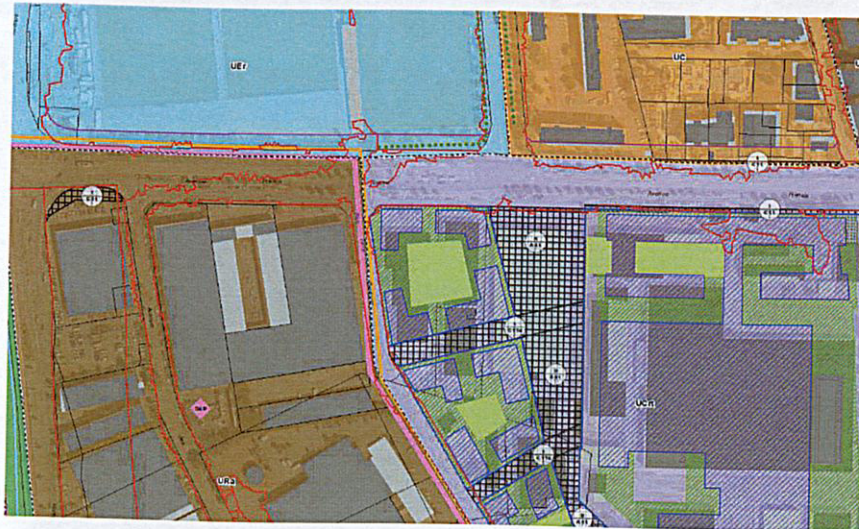
Numéro de l'emplacement réservé	Désignation de l'opération	Collectivité ou Service Public ayant demandé l'inscription	Adresse	Surface approximative de l'emplacement réservé (en m²)
II.C.26	Création d'une place	Commune	Av. Francis Tonner	4200
II.A.40	Ouvrages hydrauliques de lutte contre les inondations	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 contre les inondations	CACPL	Avenue des Arlucs	3887
II.A.43	Aménagement d'un site à destination principale de collecte des déchets	CACPL	Chemin de la Bastide Rouge	7807



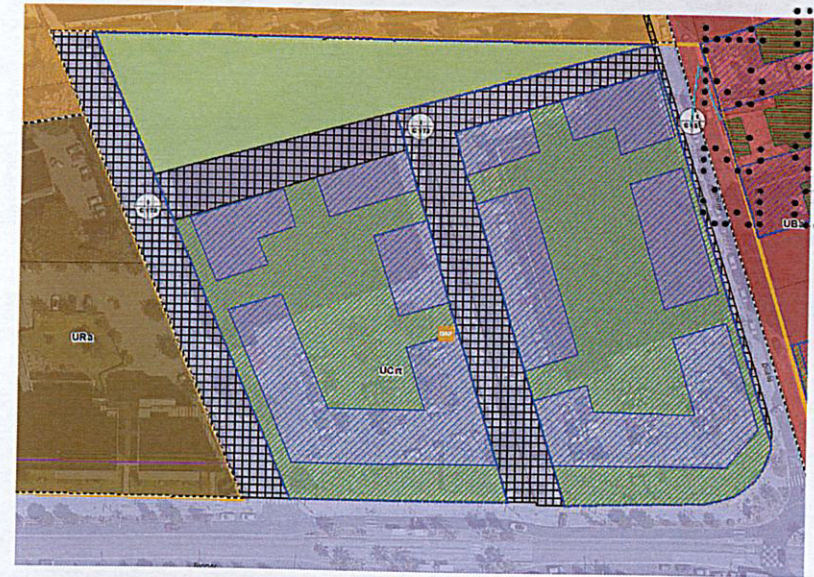
P.L.U., disposition en vigueur – zoom av. Francis Tonner / av. de la Praderie, emplacement réservé I.C.11



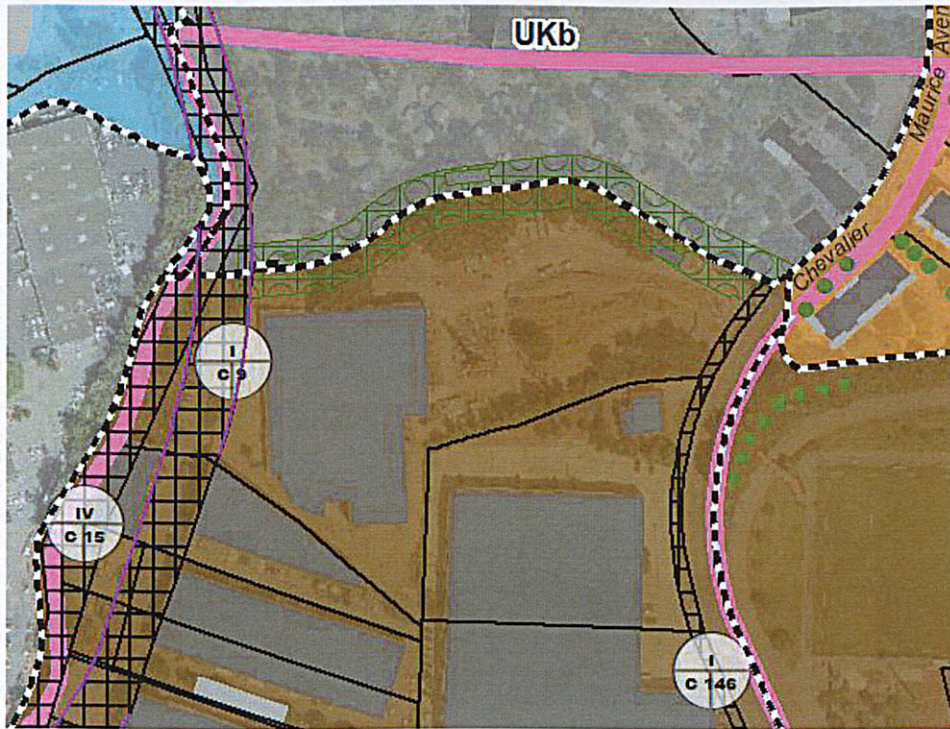
P.L.U., disposition en vigueur – zoom 130, av. Francis Tonner, emplacement réservé I.C.26



Nouvelle proposition réglementaire – zoom av. Francis Tonner / av. de la Praderie, suppression partielle de l'emplacement réservé I.C.11 et création des emplacements réservés I.C. 174 et II.A.41



Nouvelle proposition réglementaire – zoom 130, av. Francis Tonner, suppression de l'emplacement réservé I.C.26 et création de l'emplacement réservé I.C. 172

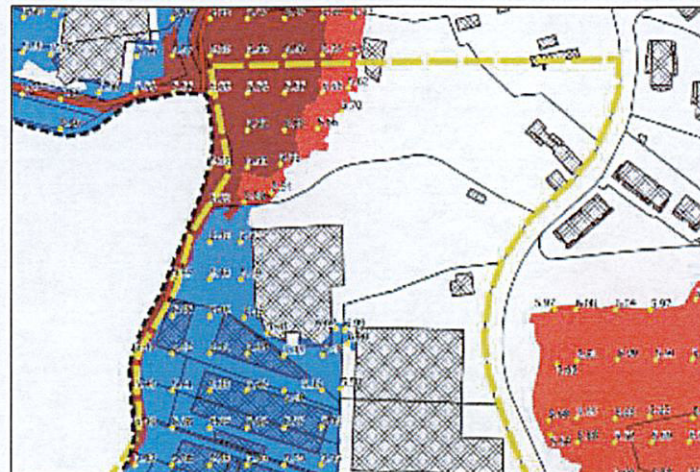


P.L.U., disposition en vigueur – zoom 55 avenue Maurice Chevalier



Nouvelle proposition réglementaire – zoom 55 avenue Maurice Chevalier, création de l'ER II A 43

Extrait de la carte de zonage réglementaire du P.P.R.I. en vigueur et en date du 15 octobre 2021 – zoom sur le nord de la Z.A.E. des Tourrades



### Légende

#### Administratif

--- Limite communale

#### S\_Enjeux\_Mandelieu

#### Modélisation hydraulique

• Cotes d'inondation (mNGF)

#### Zonage réglementaire

■ Bande de sécurité en arrière de digue (R1)

■ Espace stratégique de requalification

ALEAS	ENJEUX		
	ZPPU	Zones urbanisées AZU	CU
Aleia fort	R1	R1	R3
Aleia faible à modérée	R2	R2	B2

## C.6 SUPPRESSION DE MARGES DE REcul

### > P.L.U. actuel

La marge de recul est une limite d'implantation des constructions par rapport à la voie. Sur le périmètre du présent projet de modification n°3 du P.L.U., deux secteurs connaissent des marges de recul :

- une au droit du 130 et 140 avenue Francis Tonner,
- une au droit du 108 et 116 avenue de la Roubine et de la façade sud du bâtiment adressé au 45-47 avenue des Arlucs.

### > Motif de la modification

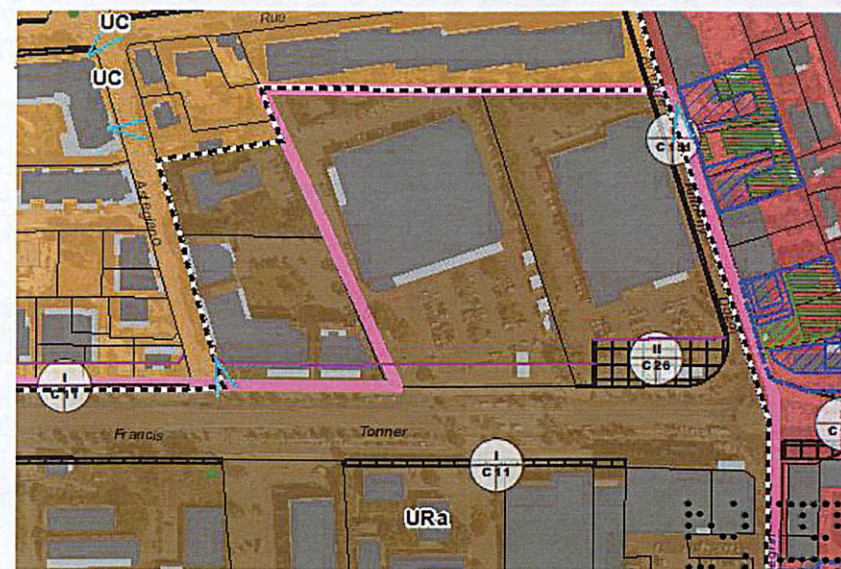
Ces deux marges de recul se superposent avec les secteurs de plans de masses, qu'il est proposé de créer dans le cadre de la présente modification de P.L.U. (cf article C.3.) : les plans de masses BRT n°7, 8, 11, 12 et 13.

Au sein des secteurs de plans de masses, les polygones d'implantation constituent des règles d'emprise maximale des constructions. De ce fait, une marge de recul devient inutile, puisque l'implantation des constructions est déjà règlementée par ces polygones de constructibilité.

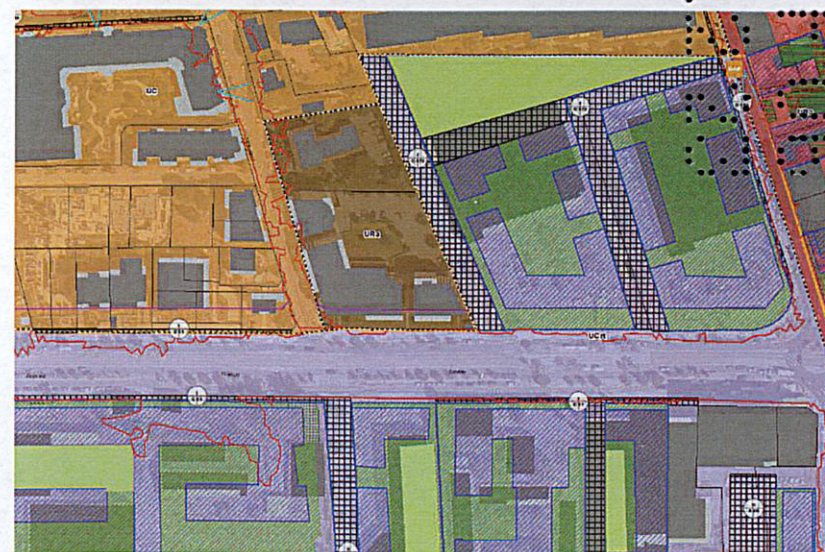
### > Proposition de modification

La modification n°3 du P.L.U. prévoit de supprimer les marges de recul dans le zonage règlementaire dans les cas suivants :

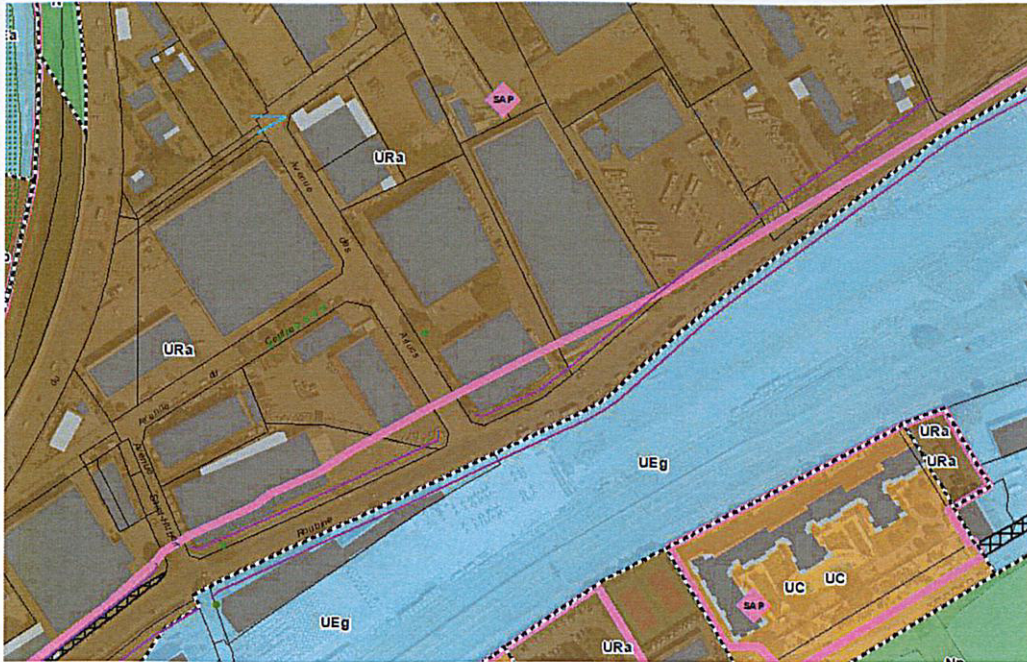
- en front nord de l'avenue Francis Tonner, n° 130 et n° 140,
- en front nord de l'avenue de la Roubine, du n°108 au bâtiment adressé 45-47 avenue des Arlucs inclus.



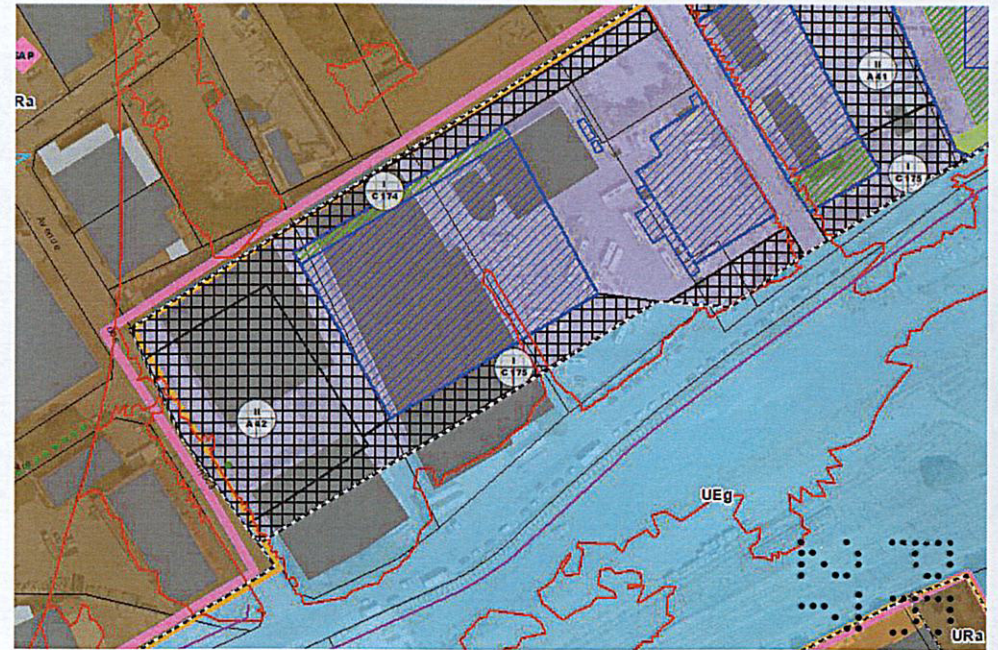
P.L.U. actuel, disposition en vigueur – zoom sur les 130, 140 avenue Francis Tonner, marges de recul (traits violets)



Nouvelle proposition règlementaire – zoom sur les 130, 140 avenue Francis Tonner, suppression de marges de recul



P.L.U. actuel, disposition en vigueur – zoom sur l’avenue de la Roubine, marges de recul (traits violets)



Nouvelle proposition réglementaire – zoom sur l’avenue de la Roubine, suppression de marges de recul



## C.7 SUPPRESSION DES PERSPECTIVES SENSIBLES

### > P.L.U. actuel

Certaines perspectives de vue inscrites au P.L.U. en vigueur interrogent quant à leur réalité, aucun grand paysage n'étant perceptible. Si ce grand projet de renouvellement urbain est au bénéfice d'une image renouvelé du quartier, de nouvelles perspectives seront également ouvertes grâce au nouveau dessin du réseau viaire, à l'aménagement des espaces libres et de constructions sur pilotis.

### > Motif de la modification

Compte tenu de l'angle que forme le boulevard Etienne Astegiano avec l'avenue Francis Tonner, la perspective sensible qui y figure actuellement dans le P.L.U. en vigueur, se heurte aux bâtiments de Conforama et de la S.N.C.F. au bord des rails.

De même, la perspective sensible instaurée sur l'avenue des Arlucs offre une vue sur les bâtiments industriels du secteur de la Roubine.

Ces deux perspectives n'ont donc pas d'intérêt à être conservées.

### > Proposition de modification

La modification n°3 du P.L.U. prévoit de supprimer les perspectives sensibles suivantes :

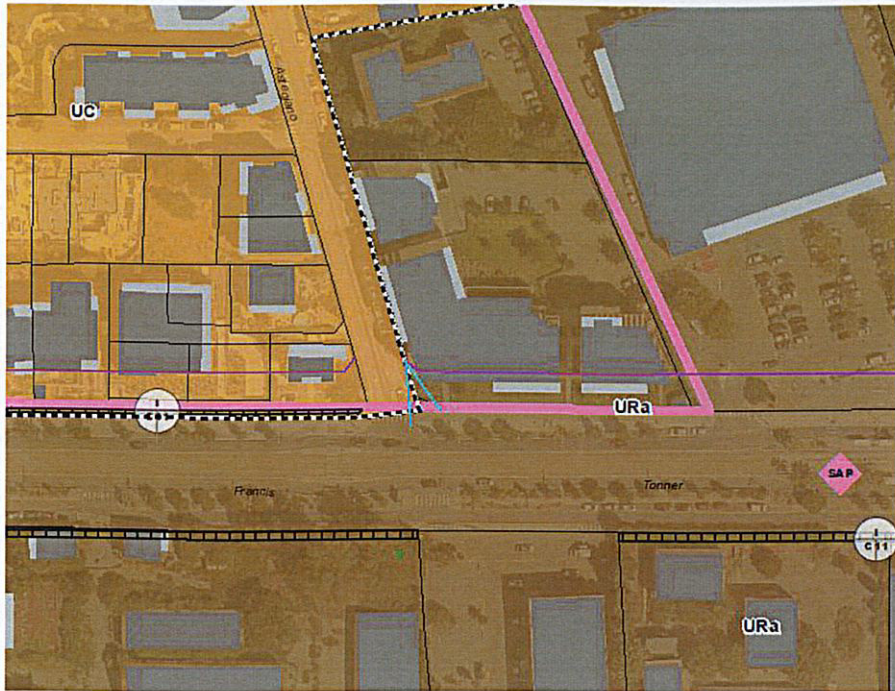
- Celle à l'intersection bd Etienne Astegiano / avenue Francis Tonner,
- Celle rue des Arlucs et orientée vers la mer.



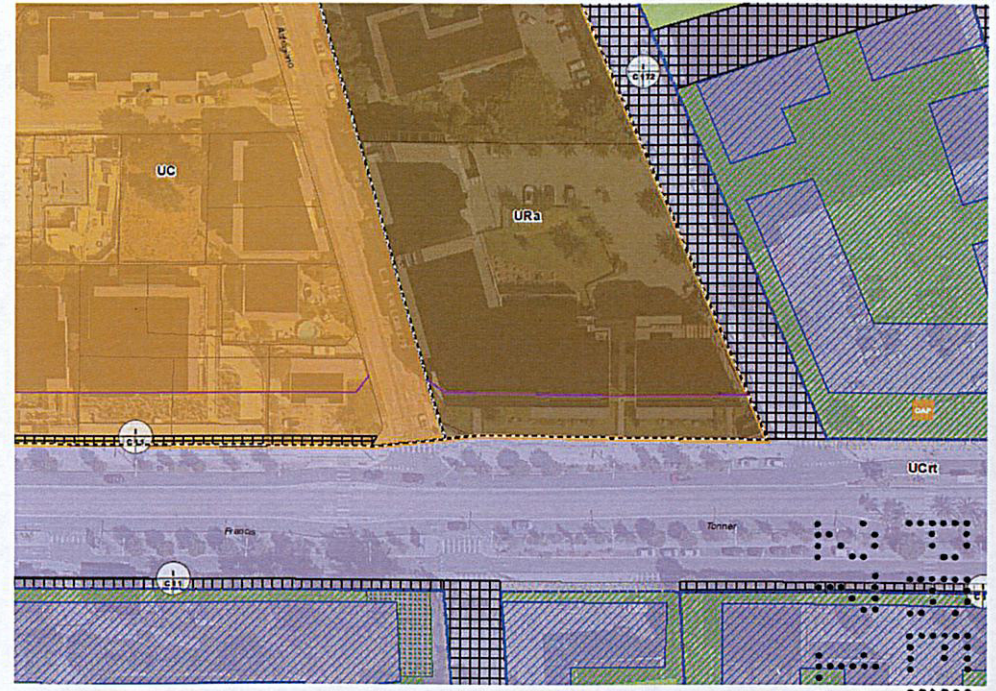
P.L.U. actuel, disposition en vigueur – zoom rue des Arlucs, perspective sensible



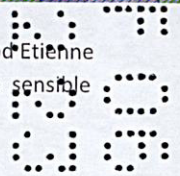
Nouvelle proposition réglementaire – zoom rue des Arlucs, suppression de la perspective sensible



P.L.U. actuel, dispositions en vigueur – zoom sur l’intersection bd Etienne Astegiano / avenue Francis Tonner, perspective sensible



Nouvelles propositions règlementaires – zoom sur l’intersection bd Etienne Astegiano / avenue Francis Tonner, suppression de la perspective sensible





## C.8 TRANSFORMATION D'UN ARBRE REMARQUABLE EN ESPACE VERT A PROTEGER

### > P.L.U. actuel

Le P.L.U. en vigueur identifie un arbre remarquable sur la parcelle AE 317 situé en front d'avenue Francis Tonner. Or, il s'agit d'une erreur matérielle car l'espace est composé d'un bouquet végétal formé autour d'eucalyptus. Cet ensemble d'arbres et arbustes ne justifie pas le classement en arbre remarquable.

### > Motif de la modification

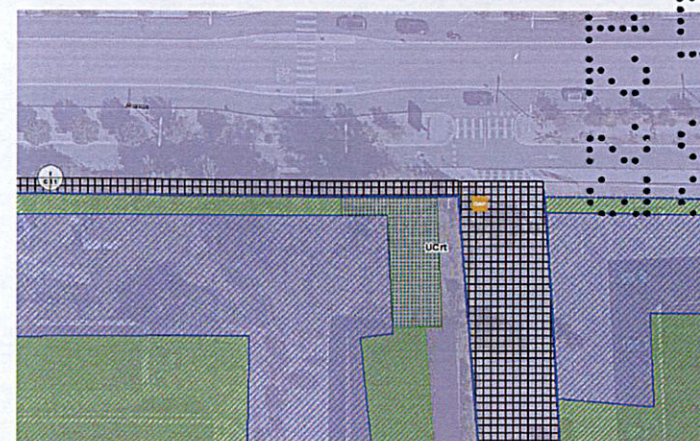
L'objectif est de pouvoir préserver la surface occupée par cet ensemble végétal en tant qu'ilot de verdure arboré. L'outil « arbre remarquable » doit être remplacé par la dénomination « espace vert à protéger » (E.V.P.) au sens de l'article L.151-23 du code de l'urbanisme, ce qui correspond à la réalité du terrain et renforce la protection du bouquet végétal.

### > Proposition de modification

La modification n°3 du P.L.U. prévoit la transformation de cet arbre remarquable en un E.V.P. prenant en compte le bosquet dans sa globalité et selon la traduction suivante au zonage réglementaire :



P.L.U. actuel, disposition réglementaire en vigueur – zoom angle nord-est de la friche AnsaldoBreda, arbre remarquable



Nouvelle proposition réglementaire – zoom angle nord-est de la friche AnsaldoBreda, création d'un espace vert à protéger

## C.9 INTEGRATION DU SCHEMA DIRECTEUR HYDRAULIQUE EN ANNEXE DU P.L.U.

### > P.L.U. actuel

Le P.L.U. intègre en annexe les servitudes mais également des documents d'information à l'intention des utilisateurs du P.L.U.

Les annexes du P.L.U. de Cannes sont organisées selon trois rubriques :

- les servitudes d'utilité publique,
- les annexes sanitaires
- les annexes complémentaires elles-mêmes regroupées comme suit :
  - o le plan des annexes complémentaires,
  - o les dispositions relatives aux risques et nuisances,
  - o les autres annexes,
  - o le règlement local de publicité.

### > Motif de la modification

Pour la parfaite information des porteurs de projets sur le secteur de la ZI de la Roubine, il apparaît nécessaire d'intégrer le schéma directeur hydraulique au sein des annexes du P.L.U. En complément des règles d'urbanisme instaurées par la présente procédure de modification n°3 du P.L.U., l'intégration de cette annexe au P.L.U. entérine la conformité attendue des projets vis-à-vis de ce modèle hydraulique.

L'E.S.R. tel que délimité au P.P.R.I. intègre l'aléa débordement provoqué par deux bassins versants différents, celui de la Siagne-Béal et celui de la Frayère.

L'aléa induit par le cours d'eau Frayère est l'objet même de la modélisation hydraulique explicitée par le schéma directeur de l'E.S.R. Ce dernier est intégré au projet de modification n°3 en ce qu'il concerne la phase 1 du développement de C.B.G.O. sur la partie Est de la zone industrielle de la Roubine. Le nord de la zone d'activités économiques des Tourrades est quant à lui concerné par l'aléa

débordement de la Siagne-Béal et n'est donc pas intégré à cette modélisation hydraulique. N'ayant pas de volonté d'activer l'E.S.R. sur ce secteur dans la phase 1 de C.B.G.O., la ville de Cannes et la C.A.C.P.L. n'ont à ce stade pas développé de modélisation hydraulique pour les débordements Siagne-Béal. Dans ce contexte, tout projet réalisé sur ce secteur devra se conformer aux règles du P.P.R.I. applicables (à savoir ici B1, R1 et R2).

### > Proposition de modification

La modification n°3 du P.L.U. prévoit alors :

- d'intégrer le schéma directeur hydraulique au sein des annexes complémentaires relatives aux risques et nuisances,
- d'indiquer au sein du règlement le rapport de conformité de cette annexe attendu pour tout projet porté dans le périmètre couvert par ce schéma directeur hydraulique :

Titre 2 dispositions générales – Article C1/ Dispositions relatives aux risques inondations et submersion :

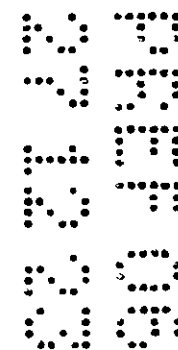
### PREAMBULE

Abstraction faite du phénomène de submersion marine, la connaissance relative aux zones inondables sur la commune de Cannes se trouve en partie rassemblée dans les différents documents suivants à portée réglementaire ou non :

- 1) Arrêté préfectoral du 15 octobre 2021 portant approbation du plan de prévention des risques naturels prévisibles d'inondations sur le territoire de la commune de Cannes,
- 2) Atlas des zones inondables (DREAL – 2008)
- 3) Cartographie du réseau hydraulique superficiel – RHS – (CACPL – juillet 2016)
- 4) Cartographies du risque ruissellement (CACPL 2022)
- 5) Schéma directeur hydraulique sur l'espace stratégique de requalification - Cannes Bocca Grand Ouest, à portée réglementaire avec une conformité attendue des projets (CACPL – 2023)

... »

Les orientations d'aménagement et de programmation, les plans de zonage, la carte des hauteurs, le règlement, la liste des emplacements réservés et les annexes du P.L.U. sont ainsi modifiés. Les autres pièces constitutives du P.L.U. approuvé le 18 novembre 2019 et modifié le 19 juillet 2021 et le 28 novembre 2022 restent inchangées.



## D. COMPATIBILITE DES MODIFICATIONS AVEC LES NORMES SUPRA-COMMUNALES ET LE P.A.D.D. DU P.L.U. DE CANNES

### D.1 LA DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT DES ALPES-MARITIMES – LOI LITTORAL

Le projet de modification n°3 du P.L.U. est concordant avec **l'orientation générale de la D.T.A. des Alpes-Maritimes approuvée en 2003 qui demande d'aménager l'espace et de satisfaire aux besoins présents et futurs**. Il n'impacte pas les orientations et les modalités d'application de la loi Littoral en matière de protection. Il suit le principe de l'aménagement urbain du littoral qui est d'assurer le développement durable des communes littorales en combinant les préoccupations socio-économiques et environnementales.

Au sein de la D.T.A. Alpes Maritimes, une cartographie présente les objectifs de protection dans l'ensemble de la zone littorale et les orientations d'aménagement dans les espaces proches du rivage. Le secteur de C.B.G.O. y est identifié et qualifié d'« espace-enjeu ».

Un espace-enjeu est défini au sein de la D.T.A. des Alpes-Maritimes comme un espace constituant l'armature urbaine de la bande côtière s'agissant d'un secteur de structuration ou de restructuration. Les espaces-enjeux représentent les lieux stratégiques où le développement urbain peut être organisé en cohérence avec les objectifs retenus en matière de transports, d'habitat, d'activités et d'équipements de superstructures.

Le secteur de C.B.G.O. est un espace présentant une urbanisation peu structurée et de faible qualité avec un potentiel de développement important compte tenu de la présence du BHNS et du projet de gare TER/LGV L.N.P.C.A. A l'article A.2.1. (Objectifs – offrir des conditions favorables à la réalisation d'un projet d'aménagement vertueux), le rapport de présentation de la modification n°3

présente l'offre de transports en commun existantes et en développement. Le bus à haut niveau de service (B.H.N.S.) engagé en 2012 continue son développement, et dessert déjà l'itinéraire magistral entre Mandelieu et Le Cannet en empruntant au droit du projet de C.B.G.O. l'axe Francis Tonner à Cannes. Le projet de TER porté par la S.N.C.F. est maintenant en phase d'études d'avant-projet après que la D.U.P. a été prise par arrêté préfectoral du 13 octobre 2022. A terme, le tracé du B.H.N.S sera adapté pour desservir la future gare.

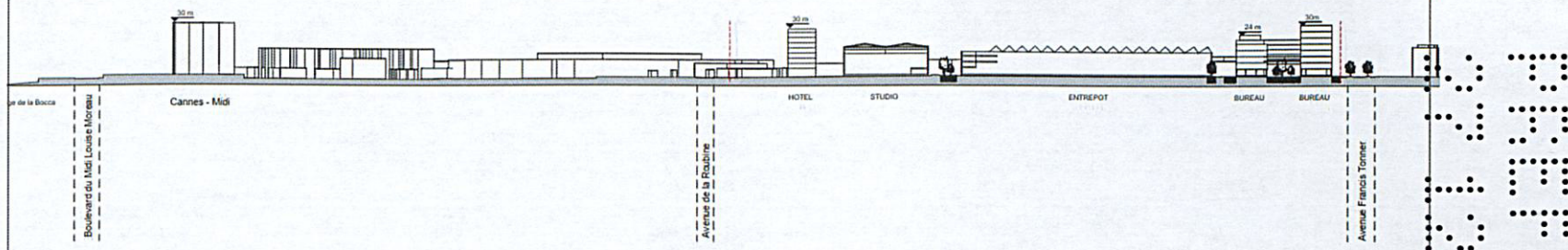
C'est dans ce cadre que l'ambition édictée dans la D.T.A. de restructurer ce secteur est poursuivi par la Ville de Cannes et ses partenaires. Il est indiqué à la D.T.A. que « l'extension de l'urbanisation visera à requalifier le paysage urbain ». C'est bien ce qui est prévu avec ce projet qui engage un processus de renouvellement urbain de grande ampleur sans extension urbaine et qui va permettre de requalifier le paysage urbain tout en s'insérant dans l'environnement bâti existant.

Les plans de masse proposés pour ce secteur de C.B.G.O. permettent dans une logique de renouvellement urbain d'apporter une réponse aux besoins actuels et futurs en matière d'habitat et de services.

La conception de ces secteurs des plans de masses se veut à l'échelle des îlots urbains : le réseau viaire maille le secteur et prévoit des voiries de 10 m à 33 m de large ce qui crée des respirations et des perspectives. Les hauteurs sont travaillées avec une intensité en front de l'avenue Francis Tonner et aux abords de la future gare TER et un épannelage sur le reste du secteur permettant la continuité avec l'environnement urbain existant. Les gabarits et formes urbaines s'intègrent alors dans la trame du paysage urbain.

Au sein du schéma directeur, le détail des emprises au sol existantes et des emprises projetées est donné afin de démontrer le respect des prescriptions du P.P.R.I. Ce projet prévoit alors une réduction globale de 10% de l'emprise au sol, en faveur de la désimperméabilisation et du chemin de l'eau. Les espaces paysagers et les noues paysagères largement imposés dans les secteurs de plans de masses confirment cet engagement.

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



Le renouvellement urbain n'est alors rendu possible que par une verticalité garantissant strictement une réalité opérationnelle tout en respectant les velums actuels. A ce titre, seules deux émergences à 33 mètres sont rendues possibles et ce, à proximité de la future gare SNCF et e l'entrée sud du site Novelty. L'objectif est de créer une « intensité urbaine » au niveau de ce futur hub multimodal. Les autres hauteurs sont travaillées en épandage de 22 à 30 mètres.

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

boulevard urbain. La frange nord de cet axe présente des résidences d'une hauteur de 18 mètres.

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

Par conséquent, le projet de modification n°3 répond aux caractéristiques de « l'espace-enjeu ».

## D.2 LE SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT, DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'EGALITE DES TERRITOIRES (S.R.A.D.D.E.T.)

Ce schéma approuvé par la Région Sud le 26 juin 2019 déploie la stratégie régionale pour 2030 et 2050, pour l'avenir des territoires. L'objectif de ce schéma ambitieux est de bâtir un nouveau modèle d'aménagement du territoire en coordonnant l'action régionale dans onze domaines définis par la loi. Cette vision régionale se décline selon trois lignes directrices, déclinées en axes puis en 68 objectifs fixés sur le moyen et long terme :

- renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional,
- maîtriser la consommation de l'espace, renforcer les centralités et leur mise en réseau,
- conjuguer égalité et diversité pour des territoires solidaires et accueillants.

Le territoire de Cannes est inclus dans un « espace à fort potentiel pour le développement économique », au sein du pôle métropolitain Cap Azur regroupant les communautés d'agglomérations Cannes Pays de Lérins, Pays de Grasse, Sophia-Antipolis et la communauté de communes Alpes d'Azur.

La modification n°3 du P.L.U. qui porte sur le renouvellement urbain du site de C.B.G.O., ne contrarie pas les orientations fixées par le S.R.A.D.D.E.T. et concourt directement aux orientations suivantes :

- Ligne directrice 1 - objectif 1 – Un territoire connecté et plus accessible au niveau national, européen et international

La modification n°3 du P.L.U. propose la réalisation d'un vaste projet de renouvellement urbain, emblématique de l'ouest des Alpes-Maritimes et qui s'appréhende en lien avec le projet de L.N.P.C.A. qui constitue une priorité régionale visant à l'amélioration du transport des voyageurs au quotidien et au désenclavement de l'est de la région.

Par cette amélioration de l'offre ferroviaire, le futur quartier de C.B.G.O. sera desservi par une nouvelle gare LGV-TER avec un réseau de transports en commun

interurbains (TER) complétés par les Lignes Express Régionales (L.E.R.) d'autocars initiées par la Région.

Ce projet de renouvellement urbain proposé par la modification n°3 du P.L.U. est effectivement connecté et accessible au niveau national, européen et international en ce qu'il est implanté à proximité de l'aéroport Cannes-Mandelieu, second aéroport d'affaires de France après Paris-Le Bourget. Il est également proche de la principale base ferroviaire marchandise, de l'axe ferroviaire Paris/Vintimille et d'un échangeur de l'autoroute A8 qui le relie à l'aéroport Nice Côte d'Azur.

- Ligne directrice 1 - objectif 4 – Renforcer les grands pôles économiques, touristiques et culturels Et objectif 6 – Soutenir le rayonnement du territoire en matière universitaire, de recherche, et d'innovation.

Ligne directrice 3 – objectif 64 - Déployer les potentialités des établissements de formation

Le projet de renouvellement urbain prévoit la transformation de ce secteur en un pôle dédié aux industries de pointe à forte valeur ajoutée, autour des activités phares de l'audiovisuel et le nautisme.

Dans ce cadre, le groupe Novelty-Dushow, leader des prestations événementielles, s'est positionné fin 2019 sur l'actuelle friche industrielle AnsaldoBreda pour développer un programme dédié à l'économie créative. Cette installation s'inscrit dans le projet « Cannes on air » qui vise à faire de Cannes « la capitale européenne de l'audiovisuelle ».

Sur le plan de la formation, le projet de C.B.G.O. s'inscrit dans un environnement dédié à la formation avec, au nord de l'avenue Francis Tonner, la Technopôle Bastide Rouge, le Campus universitaire Georges Méliès dédié à la formation aux métiers de l'audiovisuel. Dans ce domaine, le groupe Novelty-Dushow envisage de réaliser un programme dédié à l'économie créative rendant possible des synergies.

Sur une emprise voisine, le groupe Vatel Hôtel & Tourisme Business School porte un projet d'école internationale consacrée aux métiers de l'hôtellerie, du tourisme et de la restauration qui complétera le panel des formations dispensées par la Faculté des Métiers de Cannes et le Centre de Formation d'Apprentis spécialisé dans les disciplines sanitaires et médico-sociales déjà existants sur Cannes La Bocca. La réalisation de ce campus international « Vatel Cannes » s'accompagne d'un hébergement de type coliving.

- Ligne directrice 1 - objectif 10 – Améliorer la résilience du territoire face aux risques et au changement climatique, et garantir l'accès de tous à la ressource en eau

Le projet de C.B.G.O. propose une production de logements performants à proximité du projet de réseau de chaleur urbain alimenté par une chaufferie biomasse et développé dans le cadre du projet de renouvellement urbain « Nouvelle Frayère » initié par la C.A.C.P.L.

Face au risque d'inondation, le P.P.R.I. approuvé le 15 octobre 2021 sur la commune délimite l'ensemble du secteur de réalisation du projet de renouvellement urbain de C.B.G.O. comme E.S.R.

Comme vu à l'article B.2, le principe de l'E.S.R. s'appuie sur un ensemble d'opérations de démolition/reconstruction, permettant de garantir une résilience face au risque d'inondations et une diminution globale de la vulnérabilité et non augmentation de l'emprise au sol en zone rouge. L'E.S.R. permet d'appliquer les principes de constructibilité en zone urbaine inondable à l'échelle du secteur entier sous conditions édictées par le règlement du P.P.R.I.

Le projet de C.B.G.O. est initié par la commune qui contribue aux côtés de la C.A.C.P.L. à la mise en œuvre du Plan de gestion de la ressource en eau (P.G.R.E.) de la Siagne, plan d'actions en matière d'aménagement durable du territoire initié par le S.D.A.G.E. 2022-2027 approuvé le 4 avril 2022. L'analyse de compatibilité

avec le S.D.A.G.E présente la réponse du territoire à cet objectif global de préservation de la ressource en eau.

- Ligne directrice 1 – objectif 22 – Contribuer au déploiement de modes de transports propres et au développement des « nouvelles mobilités »
- Ligne directrice 2 – objectif 39 - Fluidifier l'intermodalité par l'optimisation des pôles d'échanges multimodaux

La reconquête urbaine du secteur est favorisée par la présence d'un réseau de transports en commun performant grâce au bus à haut niveau de service (B.H.N.S.) qui parcourt l'avenue Francis Tonner et assure la liaison entre Le Cannet, le centre et le nord de Cannes et Mandelieu.

Le réseau de pistes cyclables est déjà dense à l'ouest de la commune et se poursuit sur le littoral le long de la promenade Boccacabana, avec la véloroute V8.

Le projet de L.N.P.C.A. prévoit une accessibilité à C.B.G.O. depuis et vers la mer grâce à la création d'une passerelle au-dessus des voies ferrées. La nouvelle gare ferroviaire sera un véritable pôle multimodal adapté aux différentes mobilités avec parvis, arrêts de bus, parkings à vélos, parkings pour les véhicules.

Déclaré d'utilité publique, le projet précité vise à mettre en œuvre un véritable réseau express métropolitain ferroviaire destiné à contribuer au report modal de la voiture vers le train, en améliorant les conditions d'exploitation et de robustesse du réseau.

- Ligne directrice 2 – objectif 29 – Soutenir les fonctions d'équilibre des centralités locales et de proximité Et objectif 35 – Conforter les centralités en privilégiant le renouvellement urbain et la cohérence urbanisme-transport

Le S.R.A.D.D.E.T. établit une hiérarchie urbaine de trois niveaux de centralités, appelées à jouer des rôles spécifiques dans l'organisation du territoire régional : au sommet, les centralités métropolitaines telles que Nice, puis les centres urbains régionaux tels que le pôle métropolitain Cap Azur intégrant les communes de Cannes, Grasse et Antibes, et enfin les centres locaux et de proximité.

Ce contexte territorial vise à optimiser la répartition de la production de logements et d'équipements à proximité d'une offre de transports et déplacements structurante.

Le secteur de C.B.G.O. au sein du pôle métropolitain « Cap Azur » sera connecté par ces futures infrastructures de transports ferroviaires à la Métropole Nice-Côte d'Azur ainsi qu'aux communautés d'agglomération du Pays de Grasse et de Sophia Antipolis, autres centralités du pôle métropolitain.

Le S.R.A.D.D.E.T. identifie Cannes, Grasse et Antibes parmi les centres urbains régionaux jouant un rôle structurant dans l'aménagement régional, le développement économique, la formation, le développement des services et l'organisation des transports.

En compatibilité avec le S.R.A.D.D.E.T., la Ville de Cannes, centre urbain régional envisage sur le site C.B.G.O. d'impulser des stratégies d'attractivité économique et résidentielle afin d'accueillir et de maintenir une population active dans le respect des objectifs de maîtrise de l'étalement urbain.

- Ligne directrice 3 – objectif 58 – Soutenir l'économie de proximité

La modification n°3 du P.L.U. propose un projet de renouvellement urbain qui vise à restructurer l'activité économique du secteur, en attirant de nouvelles entreprises par une meilleure offre foncière et immobilière tout en impulsant le renouveau des zones d'activités de la Roubine et des Tourrades.

Le secteur de C.B.G.O. est situé à proximité immédiate du centre-ville de la Bocca, son marché et ses commerces. Les futurs bâtiments résidentiels prévoient des

rez-de-chaussée recevant des activités économiques et commerciales de proximité. Le soutien à l'économie de proximité existante et à venir est assuré par cette opération mixte d'envergure mêlant habitat, activités économiques et commerciales.

### D.3 LE PLAN DE PREVENTION DU RISQUE INONDATION ET LE PORTER A CONNAISSANCE SUBMERSION MARINE

La pointe nord des Tourrades est majoritairement classée en zone blanche au P.P.R.I. Au plus près du Béal, la zone est concernée par les zonages B1, R1 et R2 du P.P.R.I. L'emplacement réservé IV.C.15 instauré pour l'aménagement des espaces publics et des berges du Béal est conservé dans le cadre de la modification n°2 du P.L.U. Comme indiqué à l'article B.2 du présent document, cette partie nord de la Z.A.E. des Tourrades n'est donc pas intégrée à la modélisation hydraulique annexée à la modification n°3 du P.L.U. et qui concerne les débordements de la Frayère. N'ayant pas de volonté d'activer l'E.S.R. sur ce secteur dans la phase 1 de C.B.G.O., la ville de Cannes et la C.A.C.P.L. n'ont à ce stade pas développé de modélisation hydraulique pour les débordements Siagne-Béal. Dans ce contexte, tout projet réalisé sur ce secteur devra se conformer aux règles du P.P.R.I. applicables.

Le secteur de la Roubine concerné par le projet de modification n°3 du P.L.U. est classé principalement en zone bleue au P.P.R.I. et pour partie en zone rouge. Ce secteur fait partie de l'E.S.R. tel qu'explicité au chapitre B.2 du présent document. Cet E.S.R. connaît un périmètre large concerné par l'aléa débordement de deux bassins versants : celui de la Siagne-Béal, et celui de la Frayère. Le secteur Roubine ici étudié est soumis à l'aléa débordement de la Frayère et à ce titre, une modélisation hydraulique a été réalisée pour définir de manière itérative un projet urbain répondant aux enjeux de protection des biens et des personnes. Une stratégie d'aménagement a été définie comme suit :



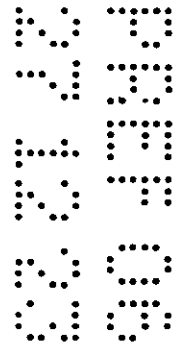
- Eviter la concentration des écoulements sur les voiries en créant un chemin de l'eau, des noues paysagères et en multipliant des axes nord-sud par un nouveau réseau viaire,
- Ralentir les écoulements et favoriser un chemin de l'eau via des espaces non bâtis par le surcreusement des espaces verts pour un stockage temporaire de l'eau,
- Rendre les voiries moins inondables pour leur exhaussement et des surcreusements en parallèle des voiries,
- Permettre l'accès des secours en période de crue grâce à ces voiries exhaussées et par leur connexion avec la gare de Cannes marchandise qui est hors d'eau,
- Evacuer les eaux ayant transité par ce chemin de l'eau guidant l'eau vers un point bas à l'ouest et lié à l'exutoire en mer déjà en place.

Le périmètre du projet de modification n°3 du P.L.U. est concerné par l'enveloppe du zonage du porter à connaissance relatif au risque de submersion marine.

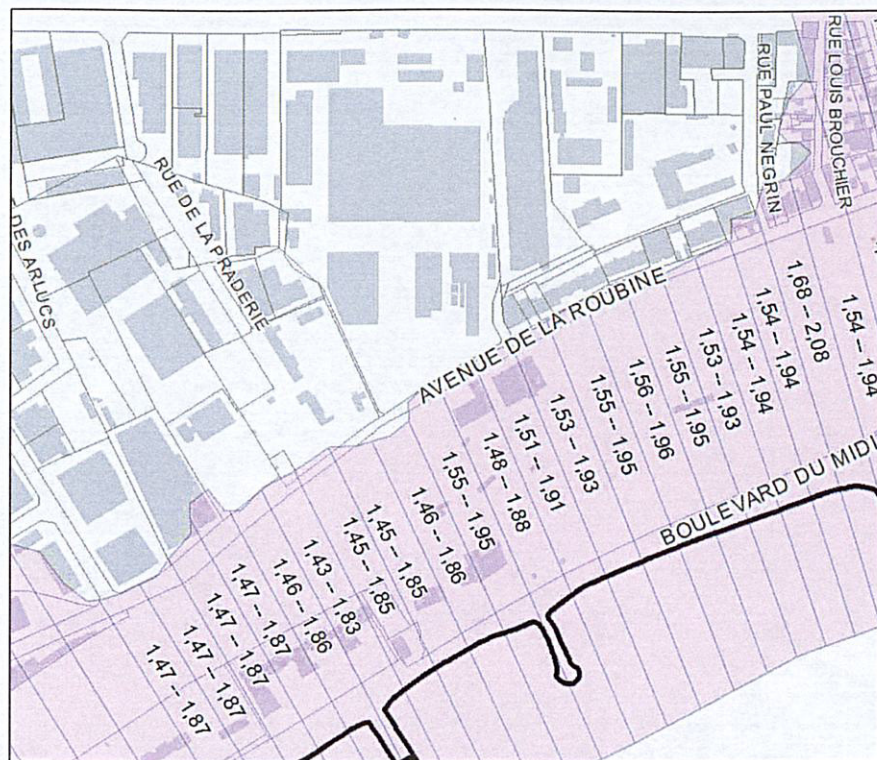
Au-delà des préconisations sur les espaces laissés libres et support de l'écoulement des eaux, le modèle hydraulique a été réalisé en projetant le renouvellement urbain de ce quartier. Point par point, le modèle répond aux attendus du P.P.R.I. dans l'E.S.R. et la traduction au sein du projet de modification n°3 du P.L.U. est assurée par :

- la création de l'O.A.P. sectorielle dédiée reprenant les principes d'aménagement sus-listés,
- la création des emplacements réservés pour garantir la réalité opérationnelle du nouveau schéma viaire rehaussé et des noues paysagères jouant le rôle de bassin hydraulique,
- la création des 13 plans de masses qui assure la conformité de chaque projet de construction avec l'implantation de nouveaux bâtiments définie au sein du modèle hydraulique, ainsi que la conformité dans la création des noues paysagères et végétalisés au sein des opérations immobilières.

De plus, le schéma directeur hydraulique présentant le détail chiffré de la bonne réponse aux exigences du P.P.R.I. est annexé au P.L.U. par la présente procédure de modification n°3 du P.L.U.



Les aléas de référence et à l'horizon 2100 sont respectivement situés entre 1,43 m NGF/1,54 m NGF et 1,87 m NGF/1,95 m NGF.



Extrait du PAC submersion marine, plan de zonage avec caractérisation des niveaux marins actuels et à horizon 2100 – DDTM 06, décembre 2017. Source : plan cadastral informatisé DGFIP octobre 2017

Or, les cotes NGF du terrain naturel sont comprises entre 2,34 m NGF et 4,43 m NGF.



Extrait des données LIDAR, nuage de points 3D – Données de la communauté d'agglomération Cannes Pays de Lerins, mai 2023

En conséquence, le porter à connaissance de l'aléa submersion marine du 7 décembre 2017, modifié le 26 juillet 2018 est sans incidence sur le secteur.

#### D.4 LE SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX

Prévu par l'article L.212-1 et L.212-6 du code de l'environnement, le S.D.A.G.E. du bassin Rhône Méditerranée est un outil de planification qui fixe pour chaque bassin hydrographique les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau dans l'intérêt général et le respect de la Directive Cadre sur l'Eau. Il s'agit d'un document d'aménagement stratégique dont les principales orientations s'appliquent directement au P.L.U., et par conséquent, au site de projet.

La modification n°3 du P.L.U. ne contrarie pas les orientations du S.D.A.G.E. et même concourt directement aux orientations suivantes :

- OF 0 - S'adapter aux effets du changement climatique,
- OF 8 - Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques.

Finalement, ces plans de masses sont inclus dans l'enveloppe du zonage du P.A.C. submersion marine, mais les cotes altimétriques de ces tènements sont supérieures à celles des niveaux marins de référence et de ceux à l'horizon 2100. Par conséquent, les projets ne sont pas exposés aux risques de submersion marine.

- OF 5 - Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé – objectif A – protéger la ressource en eau potable

Le renouvellement urbain proposé par cette modification n°3 du P.L.U. doit permettre de développer une offre de logements renouvelée dans des espaces déjà desservis par le réseau d'eau potable et d'assainissement. La maîtrise de l'extension urbaine mais également de la démographie au travers de cette

stratégie d'urbanisation axée sur le renouvellement urbain est compatible avec l'enjeu de préservation des ressources pour l'alimentation en eau potable. Par ailleurs, la Commission locale de l'eau (C.L.E.) de la Siagne réunie le 8 juillet 2022 a approuvé le Plan de gestion quantitative de la ressource en eau (P.G.R.E.) et son programme d'actions, dans un objectif de réduction des impacts des prélèvements sur la ressource en eau et les milieux aquatiques. L'objectif est d'améliorer la résilience du bassin face au stress climatique et anthropogénique et de mettre en œuvre des actions de réduction des consommations en eau potable, de sensibilisation, d'optimisation des rendements des réseaux, de recherche de ressources de substitution et de suivis hydrologiques et écologiques pour l'amélioration des connaissances sur le fonctionnement du système. La C.A.C.P.L. et le S.I.C.A.S.I.L., syndicat intercommunal des canaux de la Siagne et du Loup, autorité organisatrice du service de distribution de l'eau potable dont la ville de Cannes est membre, ont participé à l'élaboration de ce P.G.R.E. et sont engagés dans sa mise en œuvre.

#### D.5 LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE « S.CO.T.'OUEST DES ALPES-MARITIMES »

En vigueur depuis le 21 mai 2021 sur les territoires de la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins et de la Communauté d'agglomération Pays de Grasse, le S.Co.T.'Ouest est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification stratégique intercommunale, à l'échelle de cette aire urbaine. Le projet de C.B.G.O. est ciblé au sein du projet d'aménagement et de développement durables (P.A.D.D.) du S.Co.T.'Ouest comme projet concourant à l'équilibre du développement de la bande littorale. Inclus dans l'espace à enjeu défini par les modalités d'application de la loi Littoral dans le S.Co.T.'Ouest, il est présenté comme une grande opération de renouvellement urbain autour de grands axes et d'une entrée de ville, avec notamment l'arrivée de la future gare de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (L.N.P.C.A.). Ce projet doit concourir au renforcement de l'attractivité de la « Ville Littorale ».

Le S.Co.T. est un outil de planification mettant en lien la gestion économe de l'espace et la lutte contre l'artificialisation des sols avec les autres enjeux de territoire (habitat, développement économique, risques, paysage...). A ce titre, il est important de souligner la qualité de ce projet de renouvellement urbain C.B.G.O. en réponse :

- Le projet est circonscrit à l'E.S.R. qui correspond à un espace déjà urbanisé ; aucune zone N ou A n'est impactée par le projet,
- Sur le secteur de la ZI de la Roubine, le schéma directeur hydraulique permet de cadrer les évolutions des occupations du sol :
  - o Les surfaces bâties représentent actuellement 81 957 m<sup>2</sup> d'emprise au sol. En état projeté, 73 807 m<sup>2</sup> d'emprise au sol sont prévus dont 13 793 m<sup>2</sup> sur pilotis,
  - o En état actuel, les espaces verts représentent une surface de 3 050 m<sup>2</sup>. En état projeté, en comptant les surfaces du chemin de l'eau composé principalement de noues paysagères, les surfaces perméables surcreusées représenteront 45 520 m<sup>2</sup> majoritairement végétalisés.
- Sur le secteur de la ZAE des Tourrades :
  - o Le changement de zonage d'URa à UCrt permettra une désimperméabilisation et un verdissement du secteur qui connaît actuellement des emprises de bâtiments représentant de 41% à 68% des parcelles occupées (hors espace délaissé et hors emplacement réservé et espace boisé classé). En effet, le secteur UCrt connaît une règle de 20% d'espaces laissés libres et de 30% d'espaces verts de pleine terre,
  - o Les projets de constructions devront également répondre aux exigences de plantation d'arbres telles que prévues à l'article U5.3 du titre 3.
- Sur le secteur UKb, les emprises au sol complémentaires sont cadrées par des polygones d'implantation qui prévoient environ 1000 m<sup>2</sup> d'emprises au sol supplémentaires sur ce secteur de plus de 5 hectares.

Dans le détail des orientations et objectifs poursuivis par le S.Co.T.'Ouest, l'analyse des objectifs fixés pour cette modification n°3 avec le S.Co.T.'Ouest est exposée ci-après :

- L'objectif de privilégier le renouvellement urbain :

Conforme aux orientations générales n°1 du D.O.O. du S.CO.T. portant sur l'organisation de l'espace et de restructuration des espaces urbanisés, le projet C.B.G.O. permet de relier les centralités existantes et futures, donner une dimension de projet urbain à un espace peu qualifié et accueillir de nouvelles fonctions en lien avec le rang de centralité de Cannes. Cet objectif concourt au respect de l'orientation n°1.B du D.O.O. du S.CO.T. Ouest relative à la consommation foncière pour une meilleure cohérence territoriale, car il s'agit bien de lutter contre l'étalement urbain et respecter l'objectif fixé par le S.CO.T. Ouest tendant à réaliser 2/3 du développement territorial en renouvellement urbain et diviser par 2 le rythme de consommation foncière entre 2004 et 2014. Dans ce cadre, la Z.I. de la Roubine, classée en espace-enjeu par la D.T.A., est soumise au principe de l'urbanisation limitée dans les espaces proches du rivage, à la faveur des projets d'ensemble optimisant l'altimétrie du bâti, et limitant les emprises au sol en zone inondable. A ce titre, le projet prévoit une réduction de 10% de l'emprise au sol.

Respectant les orientations n°2 du D.O.O. du S.CO.T. Ouest relatives à la politique de l'habitat, le projet C.B.G.O. soutient une stratégie de production de logement diversifiée par une politique du logement tournée vers les jeunes actifs et les familles. A cet effet, le groupe Novelty-Dushow s'est positionné sur la friche industrielle Ansadobreda pour développer un programme mixte de logements à l'économie créative et réaliser notamment une résidence universitaire et des logements pour actifs. La constructibilité définie par le projet C.B.G.O. selon l'étude confiée au bureau d'études Artelia est d'environ 1500 logements et 500 hébergements étudiants. De plus, le P.L.U. de Cannes en vigueur prévoit en zone UB et UC (ce qui inclut UCrt) que pour toute opération à destination d'habitation et supérieure à 12 logements ou de plus de 800 m<sup>2</sup> de plancher, 30% minimum y soit consacré à du logement social. Sur le site de renouvellement urbain du projet

C.B.G.O. pour un quartier de ville intégrant logements, commerces, services et activités économiques répondant aux besoins de la population, il a été identifié un potentiel d'environ 180 000m<sup>2</sup> de surface de plancher pour des bâtiments à vocation résidentielle, 30% étant dévolus au logement social.

Le projet d'aménagement C.B.G.O. concourt aussi au respect des orientations n°3 du D.O.O. du S.CO.T. Ouest relatives au développement économique et touristique par la mise en œuvre d'une reconversion de friches ou de valorisation de fonciers déjà bâtis sur le secteur Frayère - Roubine à Cannes-la-Bocca et par la stratégie offensive qu'il s'engage à mener pour la redynamisation des capacités d'accueil économiques avec création d'emplois, dans les filières de l'ingénierie spatiale (2000 emplois directs), du nautisme, du tourisme saisonnier et d'affaires à proximité du second aéroport de France, et grâce au projet d'école hôtelière VATEL avec hôtel d'application, et de celle de l'industrie créative autour de l'image promue par le Groupe Novelty dans le domaine de l'évènementiel qui s'installe sur l'ancien site industriel Ansaldobreda dans le cadre du projet Cannes on Air.

- L'objectif d'intégrer la gestion des risques au cœur de la politique d'aménagement

Le projet C.B.G.O. concourt au respect des orientations n°9 du D.O.O. du S.C.O.T. Ouest en matière de prévention des risques et des nuisances, car ce projet d'aménagement intègre bien le risque inondation, et s'engage à réduire la vulnérabilité des personnes et des biens dans les zones déjà urbanisées. Aussi, P.P.R.I. révisé le 15 octobre 2021 vise à réduire le risque d'inondation, en ayant pris la mesure des dramatiques événements de 2015. Dans ce cadre, l'E.S.R. est au service du renouvellement urbain de ce secteur et contribue à la lutte contre le risque d'inondations, tel que testé dans le schéma hydraulique qui encadre ce projet. Il a été décidé que chaque porteur de projet qui s'inscrira dans l'E.S.R. devra réaliser une modélisation hydraulique, afin de garantir la réduction du risque inondation à tout stade d'avancement du projet global de renouvellement urbain.

De plus, la Ville de Cannes dispose d'un plan communal de sauvegarde et conformément au P.P.R.I. en vigueur, d'un plan de gestion de crise établi pour faire face au risque inondation, adapté à la population projetée au droit de l'E.S.R.. Des aménagements spécifiques tels que le rehaussement des voiries, le surcreusement d'espaces jouant un rôle dans le chemin de l'eau, des constructions sur pilotis permettront la mise en sécurité des personnes et des biens.

Quant au risque de submersion marine, celle-ci ne présente aucun risque sur le secteur C.B.G.O. phase 1, en raison du remblai de la SNCF qui fait rempart face aux potentielles arrivées d'eaux marines.

Le projet C.B.G.O. concourt aussi au respect de l'orientation n°9C du D.O.O. du S.C.O.T. Ouest relative à la qualité du cadre de vie grâce à la réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores. En effet, le choix du secteur de projet a été conditionné par la présence d'une desserte en transports collectifs performante, autour d'un réseau de transports en commun composé d'un bus à haut niveau de service, et d'un réseau de pistes cyclables déjà présent, qui permettront aux futurs habitants et actifs de diminuer l'autosolisme. L'étude de circulation et de stationnement menée dans le cadre de la définition du projet et de son évaluation environnementale ont permis de définir les mesures d'aménagement visant à limiter les incidences sur la qualité de l'air et sur les émissions de gaz à effet de serre. Le nouveau réseau viaire destiné à réduire les temps de parcours pour les modes doux, s'appuie sur le projet de passerelle porté par la SNCF pour le franchissement des voies ferrées. Des aménagements piétons et cyclables prévus par le projet et traduits dans l'O.A.P. limiteront le recours à la voiture et de ce fait, les incidences sonores et les pollutions atmosphériques.

- L'objectif d'offrir des conditions favorables à la réalisation d'un projet d'aménagement vertueux

Le projet de C.B.G.O. concourt aux orientations n°4 du D.O.O. du S.C.O.T. Ouest en matière de mobilités durables sur la Roubine par son accessibilité idéale grâce à l'axe ferroviaire renforcé avec le projet L.N.P.C.A. par la future gare TER-TGV à

l'horizon 2030, la présence d'un réseau Palm Bus de transports en commun performant et vertueux dont le B.H.N.S. parcourant l'avenue Francis Tonner. De plus, le réseau de pistes cyclables dense à l'ouest qui sera optimisé, se poursuit sur le littoral avec le programme Boccacabana et l'euroveloroute n°8.

Par ailleurs, le projet concourt au respect des orientations n°10 du D.O.O. du S.C.O.T. Ouest en matière d'amélioration de la gestion des déchets, qui estime que le centre de tri en présence est trop petit et doit être développé voire agrandi. Dans ce contexte, le projet C.B.G.O. intègre sur la parcelle cadastrée AC0085, située au nord des Tourrades, un projet d'installation d'une déchèterie pour permettre au Pôle Métropolitain Cap Azur de suivre une démarche d'autosuffisance territoriale. Le choix du site répond parfaitement au projet envisagé de collecte des déchets par sa proximité à moins de 200mètres du Centre intégré de Transfert et de Traitement de Cannes (C.I.T.T.) et présente ainsi un intérêt primordial dans la réalisation de ce schéma global de gestion des déchets.

Par ailleurs, le projet concourt au respect des orientations n°11 du D.O.O. du S.C.O.T. relative à la préservation de la ressource en eau en assurant sa qualité et en maîtrisant les besoins. Concernant le bilan besoins-ressources et l'évaluation de l'impact du projet sur les capacités de production et de distribution d'eau potable, le projet C.B.G.O. impliquerait une consommation de 900m3/Jour, sans prendre en compte la consommation actuelle sur le secteur. Par conséquent, le réseau d'eau potable du territoire présente donc des capacités suffisantes pour accueillir ce nouveau projet.

Concernant les modalités de fonctionnement de la station d'épuration intercommunale, notamment en période estivale et l'état actuel du réseau d'eaux usées dans le périmètre du projet, la station d'épuration AQUAVIVA permettant de traiter les volumes et charges de pollution de 250 000 équivalent-habitants et conçue pour traiter à l'horizon 2040, les volumes et charges de pollution de 350 000 équivalent-habitants, ses caractéristiques permettent amplement d'accueillir les effluents du nouveau projet C.B.G.O, le bilan 2022 ayant estimé

132 515 équivalent-habitants. Par conséquent, ce secteur de la Ville dispose de conditions favorables à la réalisation d'un projet d'aménagement vertueux.

- L'objectif de créer un urbanisme de qualité et de proximité

La rénovation urbaine du secteur C.B.G.O. s'articule autour d'opérations conduites conjointement par la Ville et la 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 d'une résidence étudiante. Ces équipements structurants s'accompagnent d'autres actions de requalification des espaces urbains, tels que la transformation de l'avenue Francis Tonner en boulevard urbain, la requalification du centre de la Bocca, des opérations de rénovation de l'habitat, le renforcement des transports en commun grâce notamment au B.H.N.S. Le renouvellement urbain de C.B.G.O. attenant au quartier de Frayère à forte densité d'habitat social, présentera de forts enjeux en termes de développement urbain, social et économique, par une perception dynamique et nouvelle du quartier grâce notamment au développement de nouveaux équipements sportifs, sociaux et culturels.

Le projet concourt au respect des orientations n°7 et 8 du D.O.O. du S.C.O.T. relatifs à la protection de la biodiversité et des continuités écologiques, et à l'amélioration de la qualité paysagère des espaces urbains et périurbains. Conformément à ces orientations, le projet C.B.G.O. intègre le concept de « nature en ville » car il permet au travers de l'O.A.P. créée et du règlement, de favoriser la création de nature sur ce nouveau quartier par des noues accueillant l'eau et majoritairement végétalisées, et des franges paysagères profitant à la biodiversité et renforçant les continuités arborées existantes. De plus, les espaces paysagers en cœur d'îlots participeront à ce maillage en constituant des zones de respiration dégageant des perspectives sur le paysage. Au sein des secteurs de plans de masses, les espaces non bâtis seront couverts par de telles noues ou par des espaces paysagers à créer. Ces prescriptions réglementaires favorisent la gestion

des eaux pluviales et la préservation des continuités écologiques et la nature en ville.

Le projet de C.B.G.O. concourt au respect des orientations n°12 du D.O.O. du S.C.O.T. relatives à la sobriété énergétique et à l'augmentation de la production d'énergie renouvelable, car il intègre le projet Lérins H2 consistant dans l'installation d'une centrale de production d'hydrogène par électrolyse, sur la partie est du dépôt de Palm Bus et destinée à alimenter une partie de la future flotte de bus ainsi que les premières bennes à ordures ménagères à hydrogène, en contribuant ainsi à limiter les besoins énergétiques générés par les déplacements de ces véhicules. L'électricité sera garantie d'origine renouvelable. Comme vu précédemment, l'orientation 12A1 relative à la limitation des besoins énergétiques liés aux déplacements est bien respectée par le projet C.B.G.O. qui prévoit l'urbanisation dans les espaces déjà desservis par les transports en commun à haut niveau de service, ou qui le seront par le futur réseau viaire qui sera empruntés par les B.H.N.S. du réseau Palm Bus de la C.A.C.P.L.

Le projet concourt également à la prise en compte de l'orientation 12A2 qui promeut la démolition-reconstructions de bâtiments plus sobres. Il est à noter que le projet C.B.G.O. permet une production de logements performants à proximité du projet de réseau de chaleur urbain alimenté par une chaufferie biomasse en cours de création sous le pilotage de la C.A.C.P.L.

Spécifiquement sur le traitement des centralités commerciales et l'offre concurrentielle nouvelle, le D.O.O. du S.Co.T.'Ouest définit les localisations préférentielles des commerces en prenant en compte les objectifs de revitalisation des centres villes, de maintien d'une offre commerciale diversifiée de proximité permettant de répondre aux besoins courants de la population.

L'orientation 3A2 du D.O.O. du S.Co.T.'Ouest précise que le P.L.U. doit « canaliser les occupations et utilisations du sol à usage commercial qui n'ont plus vocation à s'installer en zone économique ». Le S.Co.T. admet néanmoins dans les sites économiques significatifs que des fonctions de commerce de détail soient

réalisées comme de la restauration, du petit commerce, etc. afin de réduire le besoin de déplacement. L'accueil des fonctions tertiaires est par ailleurs recommandé sur les sites prioritaires de renouvellement urbain et aux abords des points d'échanges avec les réseaux de transports de grande capacité.

Dans sa carte présentant l'organisation de la trame urbaine, la zone industrielle de la Roubine est visée comme site de renouvellement urbain pour des projets de mixité urbaine. L'implantation de la future gare SNCF y est également localisée.

Dans le projet de modification n°3 du P.L.U., les fiches de plans de masses qui ont une accroche à la gare, aux axes Francis Tonner ou Roubine et au nouveau réseau viaire structurant, prévoient la prescription suivante : « traiter le rez-de-chaussée en socle commercial pour apporter les commerces, activités artisanales et services de proximité nécessaires aux nouveaux habitants ». Cette disposition ne porte pas atteinte à la centralité commerciale que constitue le centre-ville de la Bocca, d'autant plus que ces plans de masses sont permis par renouvellement urbain de cette zone industrielle qui comprend plusieurs grandes enseignes commerciales. La proximité, voire l'accroche de cette zone au centre-ville de la Bocca conforte la nécessité d'appareils commerciaux de niveaux 1, 2 et 3 d'usage du quotidien, hebdomadaire et fréquents tels que définis dans l'orientation 3E5 du D.O.O. du S.Co.T.'Ouest et tels que prévus en RDC des immeubles programmés par la modification n°3 du P.L.U.

Selon le D.O.O. du S.Co.T.'Ouest, le sud de la zone d'activités économiques des Tourrades est concerné par une orientation de renouvellement urbain pour des projets économiques. Le nord de cette zone concerné par le projet de modification n°3 du P.L.U. est inclus dans l'enveloppe urbaine. Aucune nouvelle disposition proposée au P.L.U. n'est incompatible avec les orientations du S.Co.T.'Ouest.

## D.6 LE PLAN LOCAL DE L'HABITAT INTERCOMMUNAL (P.L.H.I.)

Le 17 juillet 2020, le Conseil communautaire de la CA Cannes Pays de Lérins a adopté le programme local de l'habitat intercommunal (P.L.H.i) couvrant la période 2020-2025. Ce programme est compatible avec le S.Co.T.'Ouest. Ce dernier fixant les principes et grandes orientations d'aménagement qui doivent être mis en œuvre localement, le P.L.H.i prend en compte les conséquences en matière d'habitat des perspectives de développement et d'aménagement qui ressortent de ce S.Co.T. Il traduit spatialement et quantitativement les besoins estimés à travers un programme d'actions spécifiques.

Le projet de modification n°3 du P.L.U. répond directement à :

- L'orientation 1 visant à fluidifier les parcours résidentiels et à permettre le développement économique : le P.L.H.i. prévoit un objectif de 674 logements neufs par an en moyenne sur le territoire communautaire. La constructibilité définie par le projet de modification n°3 du P.L.U. permet d'estimer la programmation suivante selon une ventilation par destination issue de l'étude programmatique confiée au bureau d'études Artelia :
  - Environ 1 500 logements et 500 hébergements étudiants,
  - Près de 35 000 m<sup>2</sup> de commerces et services,
  - Près de 25 000 m<sup>2</sup> de bureaux,
  - Près de 40 000 m<sup>2</sup> d'activités.

Une telle programmation sur ce foncier pour grande partie privé est rendue possible par un partenariat fort conclu avec l'E.P.F. P.A.C.A. par une convention spécifique sur le site nommé Roubine-Frayère conclue le 11 février 2015.

Le P.L.U. de Cannes en vigueur prévoit en zones UB et UC pour toutes les opérations à destination d'habitations de plus de 12 logements ou de plus de 800 m<sup>2</sup> de surface de plancher, 30% minimum de la surface de plancher de l'opération devant être dévolue à du logement social. Cela concerne alors le nouveau secteur UCrt créé pour ce secteur de renouvellement urbain sur C.B.G.O. Par ailleurs, les servitudes de mixité sociale déjà en

vigueur sur le reste du territoire doivent permettre de répondre aux objectifs de production de logements locatifs sociaux. Une production de 783 logements sociaux est projetée grâce aux servitudes de mixité sociale inscrites au P.L.U.

- L'orientation 3 visant à répondre aux besoins des publics spécifiques : comme précisé ci-avant, la programmation de cette phase 1 du projet de C.B.G.O. prévoit des logements étudiants sur ce site proche du Campus Méliès et qui prévoit d'accueillir l'école Vatel. Cette programmation doit contribuer à renforcer l'offre pour les étudiants, offre jugée à ce jour insuffisante pour répondre à l'intensité des besoins.

Le projet de modification n°3 du P.L.U. ne va pas à l'encontre des autres orientations du P.L.H.i. qui concernent l'amélioration du parc existant et la dotation d'outil de pilotage de cette politique de l'habitat.

## D.7 LE PLAN DE MOBILITE CANNES LERINS

Le Plan de Mobilité de l'Agglomération Cannes Lérins est un outil de planification à 10 ans (2023-2032) de l'organisation de la mobilité, qui prend en compte l'ensemble des modes de déplacement et identifie les mesures à prendre pour répondre aux enjeux de mobilité et d'accessibilité du territoire. Soumis à enquête publique du 13 février au 14 mars 2023, le projet est en phase de finalisation sur cette année 2023. Les axes majeurs traduits dans ce document de planification sont au nombre de trois :

- Structurer et renforcer l'accessibilité du bassin de vie,
- Développer la mobilité de proximité,
- Poursuivre la mobilité « zéro carbone » et placer les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable.



Si l'horizon de ce plan de mobilité ne permet pas de prendre en compte la transformation de ce quartier de C.B.G.O., les axes et le plan d'actions permettent de tester la bonne réponse du projet à cette stratégie territoriale de mobilité.

La phase 1 du projet de C.B.G.O. est compatible avec le projet de plan de mobilité Cannes Lérins compte tenu de son développement autour de la nouvelle gare TER-LGV (réponse à l'action G de l'axe 1), du nouveau réseau viarie dimensionné pour accueillir les modes doux et favoriser les rabattements vers la nouvelle gare, vers le littoral et sa véloroute, vers les stations du T.C.S.P. sur l'avenue Francis Tonner (réponse à l'action A de l'axe 2). La création d'une passerelle piétonne au-dessus des voies ferrées au droit de la future gare à l'horizon 2030 et sous maîtrise d'ouvrage de la S.N.C.F. dans le cadre du projet de L.N.P.C.A. sera une action forte pour traiter la discontinuité dans les déplacements (réponse à l'action C.1 de l'axe 2).

Cette phase 1 du projet de C.B.G.O. participe largement au développement de la mobilité de proximité. Le développement de ce nouveau quartier à proximité immédiate du quartier de la Frayère et de ses équipements, du centre urbain de La Bocca avec ses services et commerces de proximité, le développement d'emplois sur ce secteur déjà axé sur les activités économiques, industrielles et artisanales offrent à ses futurs résidents et usagers un cadre de vie où l'ensemble des fonctions sont accessibles à courte distance. Par de courts déplacements doux ou sobres, les lieux de travail, de courses, de services, de loisirs et de sports seront donc directement accessibles.

La desserte du quartier par des lignes de bus structurantes, notamment le Palm Express à haut niveau de service, permet de prévoir pour ce quartier en devenir des règles de stationnement spécifiques. En réponse à l'action E2 de l'axe 1, l'intégration d'une norme plafond et l'abaissement de la norme plancher telles que présentées à l'article C.4 doivent favoriser l'usage des transports en commun. La règle d'intégration des espaces dédiés à la logistique au sein même des opérations qui génèrent ce besoin répond à l'enjeu de désengorgement de

l'espace public (action F de l'axe 1) et à redonner de la place aux modes doux (action B de l'axe 2).

Finalement, l'insertion sur le site actuel de Palm'Bus d'une station de production et de distribution d'hydrogène telle que présentée par le plan de masse BRT13 permet de répondre directement à l'action A4 de l'axe 3 de développer une flotte de transports en commun à hydrogène et ainsi poursuivre la dynamique de décarbonation des transports.

## D.8 LE PLAN CLIMAT AIR ENERGIE TERRITORIAL (P.C.A.E.T.)

Le plan climat énergie territorial (P.C.E.T.) Ouest 06 est le document en vigueur sur le territoire cannois au moment de la procédure de modification n°3 du P.L.U. L'élaboration d'un P.C.A.E.T à l'échelle de la C.A.C.P.L. a été initiée mais seul le diagnostic est établi à date.

Le P.C.E.T. en vigueur pour la Commune de Cannes prévoit cinq axes d'intervention, la compatibilité du projet de modification n°3 avec ceux-ci étant détaillée ci-après :

- Axe 1 : engager le territoire vers la construction d'un territoire durable
- Axe 2 : conforter l'attractivité du territoire en anticipant les effets du changement climatique
- Axe 3 : engager le territoire vers la transition énergétique
- Axe 4 : poursuivre l'exemplarité de l'action publique
- Axe 5 : fédérer l'ensemble des acteurs et habitants

Le projet de modification n°3 du P.L.U. répond directement à partie des axes de ce P.C.E.T. La prise en compte du P.C.E.T est assurée notamment eu égard aux principes fondateurs du projet de renouvellement urbain de C.B.G.O. qui fonde le projet de modification n°3 du P.L.U. :

- Le projet urbain est construit en réponse au risque d'inondations et est testé par une modélisation hydraulique,

- Le renouvellement urbain de ce secteur pour partie composé de friches ou connaissant une urbanité dégradée est une grande opportunité pour répondre aux besoins de la population sans consommer de foncier répondant à des fonctions écologiques,
- La qualité de la desserte en transports en commun et de la proposition de restructuration du réseau viaire sur le quartier, mais également la proximité des pôles d'attractivité sont autant de garantie d'un impact environnemental réduit des déplacements de la population nouvelle sur ce quartier.

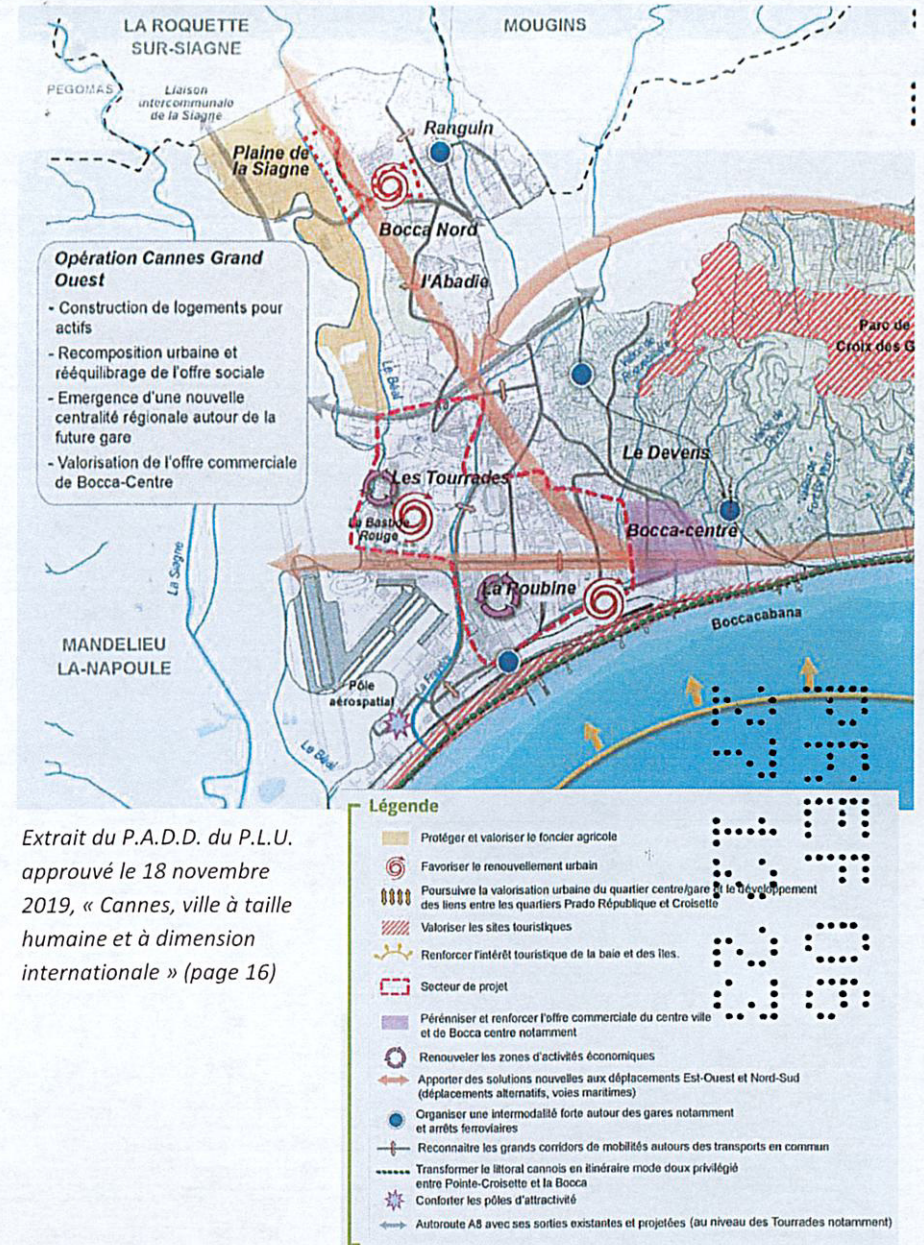
### D.9 LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES DU P.L.U. DE CANNES APPROUVE LE 18 NOVEMBRE 2019

Pièce maitresse du P.L.U., le P.A.D.D. présente la stratégie générale du projet communal de développement de son territoire pour les années à venir. Il se décline en deux axes complémentaires qui fondent le socle commun des politiques publiques communales à horizon 2027 :

- La protection et la valorisation du cadre de vie d'exception et d'un territoire « authentique » pour valoriser l'identité de Cannes et développer l'attractivité urbaine de la cité,
- L'affirmation du rang économique et social de la Ville, ville à taille humaine et à dimension internationale.

Le secteur C.B.G.O. objet de la modification n°3 du P.L.U. est directement ciblé par :

- L'orientation 8, « affirmer toutes les centralités existantes » : le développement de l'ensemble des fonctions urbaines et la recomposition des activités économiques sur ce secteur sont visés et accompagnent ainsi

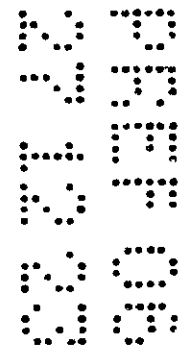


Extrait du P.A.D.D. du P.L.U. approuvé le 18 novembre 2019, « Cannes, ville à taille humaine et à dimension internationale » (page 16)

l'offre commerciale de proximité de Bocca centre et l'émergence d'une nouvelle centralité autour de la future gare,

- L'orientation 10, « développer tous les savoir-faire industriels et artisanaux » : le renouvellement des zones d'activités économiques telles que la Roubine et le site AnsaldoBreda, par l'amélioration de leur qualité et leur fonctionnement, doit favoriser leur attractivité et ainsi régénérer une offre en foncier et en immobilier d'entreprises et répondre aux besoins d'agilité et de flexibilité des entreprises innovantes, de hautes technologies ou de niches,
- L'orientation 13, « faire de l'accessibilité et de la mobilité un enjeu de compétitivité économique du territoire » : la réorganisation de l'ensemble de la chaîne des mobilités du Grand Cannes autour du Palm Bus et de la future gare ferroviaire structurante de Cannes-Marchandises vise à créer une nouvelle porte d'entrée de la Côte-d'Azur,
- L'orientation 18, « faire émerger de nouveaux projets urbains innovants » : une recomposition ou une mutation des secteurs à enjeux telles que les grandes friches industrielles et sites commerciaux de Cannes Grand Ouest doit être engagée par une maîtrise foncière volontariste. Un urbanisme vertical y sera autorisé, en identifiant avec précision les sites appropriés et en l'accompagnant de l'ensemble des équipements publics et infrastructures adaptés.

L'analyse de compatibilité du présent projet de modification avec chaque orientation du P.A.D.D. est présentée dans le tableau ci-après



Axes	Objectifs	Orientations	Compatibilité	
Cannes, territoire authentique	Un patrimoine naturel exceptionnel, élément de l'attractivité	1. Protéger et mettre en valeur les espaces paysagers et environnementaux emblématiques	Compatibilité assurée pour ce projet prévoyant de recomposer un secteur en déshérence et qui participera alors à la requalification de ce paysage urbain. Pas d'interface directe avec la TVB au regard de la forte anthropisation actuelle du secteur.	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Protéger le caractère remarquable des lieux emblématiques de la ville et les</li> <li>• Préserver les grands réservoirs de biodiversité terrestres et marins</li> <li>• Protéger le foncier agricole cannois (vallée de la Siagne et île Saint-Honorat)</li> <li>• Mettre en œuvre une trame verte et bleue (TVB) comme nouvelle armature du territoire</li> <li>• Préserver ou reconstituer les corridors écologiques</li> </ul>		
		2. Utiliser la loi Littoral comme outil de protection et de valorisation au service de la vision municipale		Compatibilité assurée pour ce projet de recyclage urbain d'envergure : l'effort d'aménagement est mis sur ce secteur fortement urbanisé et imperméabilisé, mais en déshérence. C'est un secteur à fort enjeu où les fonctions urbaines sont à développer, pour répondre aux enjeux d'habitats, déplacements et emplois sur la commune. L'O.A.P. sectorielle marque l'intention de franges paysagères visant à reconstruire une identité végétale pour ce secteur. Le règlement prévoit des espaces paysagers, des espaces surcreusés visant à accueillir l'eau et à végétaliser autant que possible.
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Graduer la densité de l'urbanisation sur les collines et dans les « espaces urbanisés sensibles »</li> <li>• Conserver le caractère naturel des espaces remarquables</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mieux maîtriser l'imperméabilisation des sols</li> </ul>			
	Cannes, la Ville durable méditerranéenne	3. Mettre en sécurité les personnes et les biens face aux risques et incidences du changement climatique	Compatibilité assurée pour ce projet qui présente une approche particulière du risque inondation. Des prescriptions fortes sur le chemin de l'eau (aménagement de noues, de bassins/jardins de pluie, emprises au sol et transparence hydraulique) cadrent ce projet inscrit en ESR du PGRI, grâce à la création d'emplacements réservés dédiés et d'espaces surcreusés inscrits dans les secteurs de plan de masse.	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Placer les risques de ruissellement et d'inondation au cœur des politiques de prévention et d'aménagement</li> <li>• Protéger la bande côtière des conséquences des épisodes de submersion marine et les plages des mécanismes d'érosion</li> <li>• Apprendre à construire en zone d'aléas modérés</li> <li>• Poursuivre les aménagements de sécurisation face aux risques d'incendie et de feux de forêts</li> <li>• Prendre en compte les risques de mouvements de terrain et sismiques</li> </ul>		
		4. Veiller à la performance environnementale dans les projets de construction et d'aménagement		Compatibilité assurée pour ce projet relevant du recyclage urbain sur un secteur ancré dans un environnement urbain bien desservi et disposant de toutes les fonctionnalités attendues (équipements sportifs, de loisirs, culturels, éducatifs, commerces de proximité...) permettant de réduire les déplacements et rendant possibles les déplacements doux. De plus, les opérations devront prendre en compte les ambitions environnementales inscrites au PLU.
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Agir contre les pollutions en développant des modes de déplacements doux</li> <li>• Lutter contre le bruit en ville</li> <li>• Favoriser une transition énergétique</li> <li>• Promouvoir un bâtiment durable de type méditerranéen</li> </ul>		
Un patrimoine en héritage, qui force l'identité cannoise	5. Sauvegarder et valoriser les composantes urbaines et architecturales	Compatibilité assurée par la création d'espaces publics larges et végétalisés (création d'emplacements réservés) en réponse aux enjeux d'inondations sur le secteur. Accès à la mer développé par la création d'une passerelle dans le cadre du projet SNCF LNPCA et le nouveau plan de voirie sur le quartier C.B.G.O. dont les intentions sont inscrites dans l'O.A.P. sectorielle dédiée.		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Compléter les inventaires des entités patrimoniales remarquables</li> <li>• Poursuivre le recensement des grands parcs et jardins de la ville</li> <li>• Valoriser le caractère provençal de Cannes</li> <li>• Poursuivre la mise en valeur d'un bord de mer prestigieux</li> <li>• Faciliter les accès aux plages</li> <li>• Développer des espaces publics et des espaces verts de qualité</li> </ul>			
	6. Requalifier les paysages contemporains		Pas d'interface directe avec ces trois polarités. Proximité des secteurs Bocca Nord et Bocca centre, ce qui excentue l'enjeu de reconquête de ce secteur C.B.G.O. pour la continuité du renouvellement urbain du secteur Ouest de la ville.	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poursuivre l'embellissement et la dynamisation de Bocca Centre</li> <li>• Favoriser le renouvellement urbain du quartier Prado – République</li> <li>• Poursuivre la recomposition urbaine de Bocca Nord</li> </ul>			

Axes	Objectifs	Orientations	Compatibilité
Cannes, ville à taille humaine et à dimension internationale	Une ville dynamique par la diversité de ses quartiers	<b>7. Développer un urbanisme de proximité, adapté à la vie de quartier</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Valoriser l'identité et la vie sociale propres à chaque quartier</li> <li>Favoriser le maintien ou la création de centralités de proximité</li> <li>Renforcer l'accès aux équipements de sports et de loisirs</li> </ul>	Compatibilité assurée car ce projet vise à créer un nouveau quartier entre la nouvelle gare TER/LGV LNPCA et l'avenue Francis Tonner support d'un BHNS. Recréer une mixité fonctionnelle sur ce site idéalement desservi permet de créer une polarité à proximité des équipements sportifs (bâtiment sport santé de la Frayère à venir, piscine le Grand Bleu, stade Maurice Chevalier, Palais des Victoires), des équipements culturels (Cinéum), des commerces de proximité (centre-ville de la Bocca)...
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Encourager les dispositifs concourant à l'expression de toutes les solidarités</li> </ul>	
		<b>8. Affirmer toutes les centralités existantes</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mettre en œuvre un plan de rénovation du quartier Prado – République</li> <li>Poursuivre la valorisation urbaine du quartier centre-gare et le développement des liens entre les quartiers de Prado – République et de la Croisette</li> <li>Développer l'ensemble des fonctions urbaines et recomposer les activités économiques dans l'ensemble urbain « Cannes Grand Ouest »</li> </ul>	Compatibilité assurée pour ce projet recherchant à créer une nouvelle centralité autour de la future gare.
		<b>9. Mener des actions en faveur de Cannes créative et numérique, moteur des talents du territoire</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Développer plus encore l'offre événementielle</li> <li>Structurer les activités de recherche et d'innovation</li> <li>Mettre les technologies numériques au service de l'innovation urbaine</li> <li>Irriguer l'ensemble de la ville par le très haut débit numérique filaire et hertzien</li> </ul>	Compatibilité assurée pour ce projet visant à accueillir une entreprise issue de l'économie créative amorçant l'émergence d'un écosystème sur C.B.G.O.
	Le rayonnement économique de Cannes	<b>10. Développer tous les savoir-faire industriels et artisanaux</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Soutenir les pôles de recherche et de compétitivité industriels cannois</li> <li>Conserver et développer un réseau d'entreprises artisanales locales</li> <li>Développer un pôle d'excellence du nautisme à l'échelle du bassin cannois</li> </ul>	Compatibilité assurée pour ce projet porteur d'une ambition de renouvellement des zones Roubine/Tourrades/Frayère actuellement à vocation industrielle et commerciale, pour permettre notamment l'installation de nouvelles entreprises. Les destinations permises dans le sous-secteur UCrt et l'ambition de mixité traduite dans l'O.A.P. sont dans la droite ligne de cette orientation du P.A.D.O.
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Renouveler les zones d'activités économiques</li> </ul>	
		<b>11. Renforcer l'attractivité touristique à forte valeur ajoutée</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Renforcer les motifs d'intérêt touristique pour la ville</li> <li>Valoriser davantage les sites touristiques existants</li> <li>Aménager le site de l'Observatoire</li> <li>Assurer la pérennité de l'offre d'hébergement hôtelier cannoise</li> <li>Ancrer la fonction de pôle croisière</li> </ul>	Compatibilité assurée pour ce projet qui prévoit une nouvelle ligne TER/LGV LNPCA sur ce quartier Ouest de la ville, ce qui contribuera au développement touristique du secteur. Sur le secteur de la Roubine renouvelé, l'accueil d'une école de formation aux métiers de l'hôtellerie est envisagé.
		<b>12. Soutenir la force de l'offre commerciale de proximité, condition nécessaire de l'attractivité</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pérenniser et renforcer l'offre commerciale du centre-ville</li> <li>Conserver la diversité commerciale au sein de chaque centralité de quartier</li> <li>Equilibrer la répartition des moyennes surfaces entre le centre urbain et la périphérie</li> <li>Réaménager la zone commerciale des Tourrades dans le sens d'une plus grande mixité fonctionnelle</li> </ul>	Compatibilité assurée pour ce projet d'aménagement global du secteur avec inclusion de partie du secteur des Tourrades à la réflexion.

Cannes, ville à taille humaine et à dimension internationale

Une mobilité facilitée pour mieux se déplacer

Une politique d'habitat adaptée aux enjeux démographiques à venir

**13. Faire de l'accessibilité et de la mobilité un enjeu de compétitivité économique du territoire**

- Réorganiser l'ensemble de la chaîne des mobilités du Grand Cannes autour du Palm Bus et de la future gare ferroviaire structurante de Cannes-Marchandises,
- Organiser une intermodalité forte
- Finaliser et compléter les grands axes de transports en commun en site propre (Palm Bus)
- Apporter des solutions nouvelles aux déplacements Est-Ouest et Nord-Sud
- Reconnaître les grands axes de transports en commun
- Créer des parkings relais et faciliter la mutualisation du stationnement
- Organiser la logistique urbaine
- Expérimenter les déplacements par la voie maritime pour le public

**14. Favoriser les mobilités douces et aménager en conséquence les cheminements au sein des quartiers**

- Recomposer le profil de certains axes routiers structurants
- Utiliser la nouvelle trame verte et bleue au profit d'itinéraires de modes doux
- Transformer le littoral cannois en itinéraire modes doux privilégié entre Pointe Croisette et la Bocca
- Soutenir une politique volontariste de stationnement public de proximité

**15. Agir pour les actifs et les familles**

- Maintenir le renouvellement démographique cannois en produisant une offre de logements de qualité et diversifiée
- Favoriser une répartition équilibrée de la production de logements
- Instituer les secteurs de mixité sociale afin d'encadrer le développement des résidences secondaires
- Développer des formes urbaines conditionnées par les principes du bio-climatisme méditerranéen
- Raccorder les nouveaux lieux d'habitation de Cannes aux réseaux des transports publics et des modes doux

**16. Accompagner le vieillissement**

- Positionner l'offre de logements aux seniors au cœur de la cité
- Adapter la réglementation d'urbanisme pour les évolutions du bâti existant permettant d'améliorer l'autonomie des personnes

**17. Produire une offre d'habitat accessible de qualité**

- Assurer le parcours résidentiel en conservant un parc d'habitat public et aidé
- Développer l'accession sociale à la propriété
- Conditionner la mixité sociale à la présence d'une offre de transports publics ou de modes doux, la proximité de l'emploi et des équipements publics
- Promouvoir le développement de logements sociaux dans le diffus
- Equilibrer la répartition des nouveaux logements sur le territoire
- Poursuivre la résidentialisation des ensembles d'habitat social anciens
- Favoriser les nouvelles formes d'habitat

**18. Faire émerger de nouveaux projets urbains innovants**

- Mettre en œuvre une politique de renouvellement urbain d'importance
- Engager, par une maîtrise foncière volontariste, une recombinaison ou une mutation des secteurs à enjeux

Compatibilité assurée avec la création de la future gare ferroviaire TER/LGV LNPCA sur Cannes-Marchandises et d'un parking relais, projet porté par la SNCF. L'O.A.P. sectorielle C.B.G.O. localise le projet de gare avec ses équipements au nord et au sud des voies.

Compatibilité assurée pour ce projet prévoyant une reprise du réseau viaire et des rabattements vers la passerelle piétonne qui permettra le franchissement des voies ferrées et le lien avec la mer depuis les quartiers Bocca et Frayère. L'O.A.P. sectorielle C.B.G.O. traduit les intentions pour le développement des infrastructures dédiées aux mobilités douces depuis/vers ce nouvel équipement ainsi que pour un meilleur maillage du réseau viaire (traduit réglementairement par des emplacements réservés).

Compatibilité assurée au regard de la localisation du projet de service par le BHNS et la future gare TER/LGV LNPCA. Le projet C.B.G.O. en articulation avec le futur pôle multimodal porté par la SNCF inscrit les déplacements et le lien entre quartiers résidentiels et bassin d'emplois au cœur de ces logiques. L'O.A.P. sectorielle C.B.G.O. traduit les orientations en matière programmatique et prévoit une mixité fonctionnelle encadrant le devenir de ce quartier, comme une nouvelle centralité. 1500 logements et 500 hébergements étudiants la programmation issue de cette phase 1 de C.B.G.O. Le rapport de présentation – livret D (chapitre 2-B – estimation de la production de logements) établi au moment de la révision du P.L.U. et ayant servi de base à la construction du P.A.D.D. et des autres pièces du P.L.U. révisé, prévoit à l'horizon du P.L.U. (soit 2029) la réalisation de la phase 1 de C.B.G.O., représentant 30% des 4900 logements totaux. Ce volume de logements à créer se révèle équivalent à celui permis par le projet de modification n°3.

Pas d'interface directe de ce projet avec cette orientation

Compatibilité assurée au regard du nombre de logements annoncés en réponse à l'orientation 15 et de la règle des 30% de logements sociaux pour toute opération supérieure à 12 logements en zone UC (ce qui inclut la zone UCrt)

Compatibilité assurée de ce projet d'aménagement global en réponse à l'inscription de ce site à la D.T.A. en tant que site à enjeu. Opération de renouvellement urbain d'envergure visant à redynamiser le secteur et à organiser la mixité fonctionnelle comme projetée dans l'O.A.P. sectorielle C.B.G.O.

## E. INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

Comme vu au travers du présent rapport de présentation, le projet de modification n°3 du P.L.U. doit rendre opérationnelle la phase 1 du projet de C.B.G.O. Il s'agit d'un projet de renouvellement urbain de grande envergure : les opérations rendues possibles par la présente sont susceptibles d'avoir des incidences notables (directement ou à travers les projets qu'ils permettent) sur l'environnement. Aussi, pour assurer la meilleure prise en compte de l'environnement dans ce projet, la Ville de Cannes a mené l'évaluation environnementale du projet de modification n°3 du P.L.U.

Cette évaluation comprend une analyse portant notamment sur la santé humaine, la population, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages et les interactions entre ces facteurs. Elle présente également les choix opérés au regard des solutions de substitution, les mesures d'évitement, de réduction et compensation des effets dommageables. Finalement, elle prévoit un dispositif de suivi de ces mesures et un résumé non technique.

