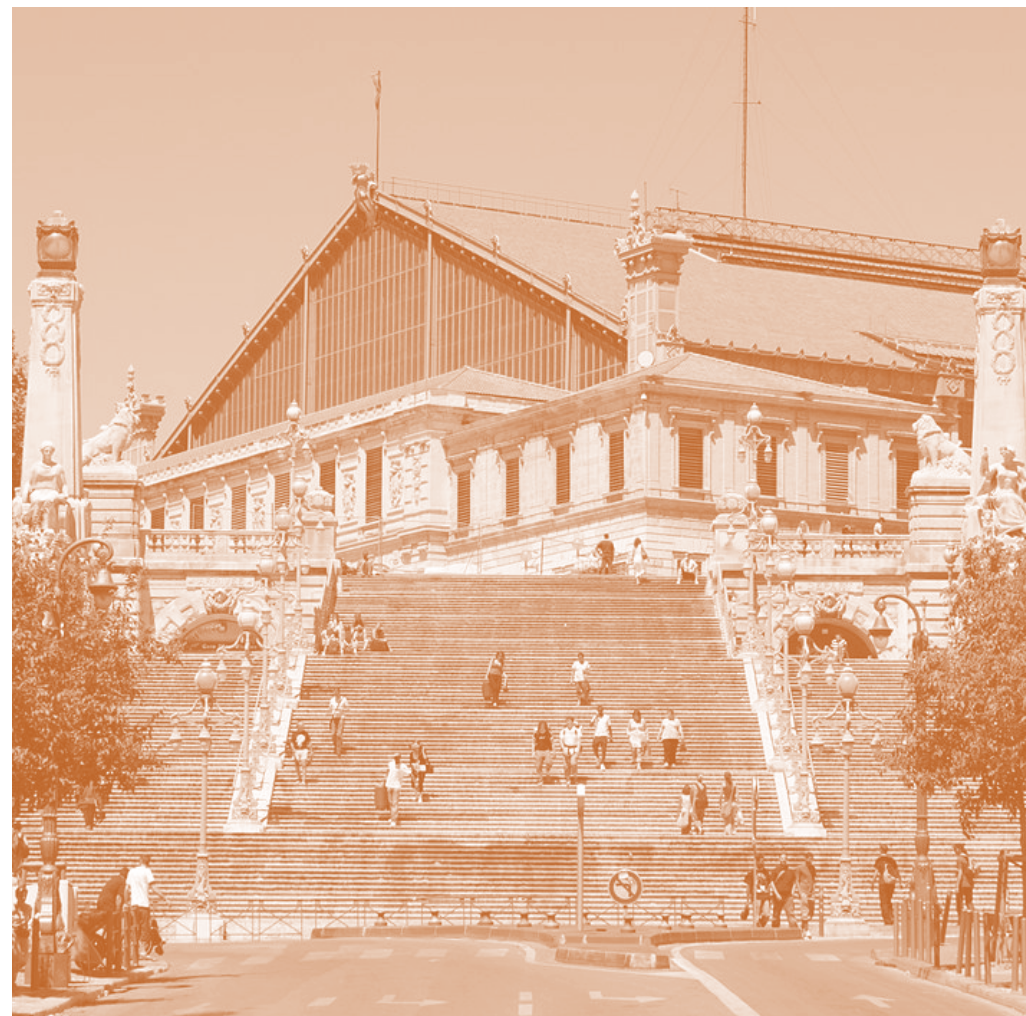


PIÈCE E6

MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

COMMUNE DE CANNES



DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

LE PROJET DES PHASES 1 & 2

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR





LE PROJET DES PHASES 1 & 2

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

PIECE E : MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

SOUS-PIECE E-6 - MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA COMMUNE DE CANNES

SOMMAIRE

1	OBJET DU PRÉSENT DOSSIER	7	5.4	COMPATIBILITÉ AVEC LA LOI LITTORAL.....	47
2	PRÉSENTATION DU PROJET	8	6	RAPPORT D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE	48
2.1	PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET LNPCA	8	6.1	OBJET DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE	48
2.2	PRÉSENTATION DES PROJETS TRAVERSANT LE TERRITOIRE COMMUNAL OU INTERCOMMUNAL	10	6.1.1	Objet de l'évaluation environnementale	48
2.2.1	Rappel du contexte administratif local dans lequel s'insère le projet	10	6.1.2	Contenu de l'évaluation environnementale	48
2.2.2	Description technique de l'Opération CANNES LA BOCCA	11	6.2	ARTICULATION DU PLU AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS ET PROGRAMMES	48
2.2.3	Description technique de l'Opération CANNES CENTRE 18	18	6.3	ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	49
3	ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME	21	6.3.1	Milieu humain et socio-économie	51
3.1	PRINCIPES GÉNÉRAUX ET MÉTHODE D'ANALYSE	21	6.3.2	Infrastructures de transport et circulation	56
3.1.1	Préambule	21	6.3.3	Milieu physique (hors eaux souterraines et superficielles) 60	60
3.1.2	Méthode d'analyse retenue.....	21	6.3.4	Environnement physique : Eaux souterraines et superficielles.....	62
3.2	PRÉSENTATION DU PLU EN VIGUEUR SUR LA COMMUNE DE CANNES & ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ	22	6.3.5	Milieu naturel	71
3.2.1	Présentation du PLU en vigueur	22	6.3.6	Paysage et patrimoine culturel.....	85
3.2.2	Analyse de la compatibilité	22	6.3.7	Cadre de vie et santé humaine	90
3.3	SOLUTIONS ENVISAGEABLES POUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ ET EXPOSÉ DES MOTIFS DES CHOIX	33	6.3.8	Energie, gaz à effet de serre et bilan carbone.....	94
4	MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU.....	34	6.4	ANALYSE DES INCIDENCES NOTABLES PROBABLES DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR L'ENVIRONNEMENT, DES PROBLÈMES POSÉS PAR SON ADOPTION SUR LES ZONES REVÊTANT UNE IMPORTANCE PARTICULIÈRE POUR L'ENVIRONNEMENT ET LES MESURES ENVISAGÉES POUR ÉVITER, RÉDUIRE ET COMPENSER LES CONSÉQUENCES DOMMAGEABLES	95
4.1	PRÉSENTATION DES ADAPTATIONS APPORTÉES AU ZONAGE.....	34	6.4.1	Les incidences notables probables de la mise en compatibilité sur l'environnement et les mesures proposées pour éviter, réduire et compenser les conséquences dommageables 95	95
4.2	PRÉSENTATION DES ADAPTATIONS APPORTÉES AU RÈGLEMENT	40	6.4.2	Evaluation des incidences sur les zones revêtant une importance particulière et en particulier les sites Natura 2000	116
4.3	PRÉSENTATION DES ADAPTATIONS APPORTÉES AUX ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP).....	41	6.4.3	Motifs et justifications de la mise en compatibilité retenue	116
4.4	PRÉSENTATION DES ADAPTATIONS APPORTÉES À LA LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS (ER).....	42	6.4.4	Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement	116
5	COMPATIBILITÉ AVEC LES DOCUMENTS DE RANG SUPÉRIEUR.....	44	6.4.5	Description de la méthodologie de l'évaluation	117
5.1	COMPATIBILITÉ AVEC LE SRADDET	44	6.5	RÉSUMÉ NON TECHNIQUE	117
5.2	COMPATIBILITÉ AVEC LA DTA	45			
5.3	COMPATIBILITÉ AVEC LE SCOT OUEST ALPES MARITIMES	46			

TABLE DES ILLUSTRATIONS

FIGURE 1 : LE PROJET DES PHASES 1 & 2 AU SEIN DE L'AMBITION DE LA LNPCA ...	8
FIGURE 2 : LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR REORGANISEE EN DEUX PROJETS DISTINCTS, AUX OBJECTIFS DIFFERENTS (ET COMPLEMENTAIRES) .	8
FIGURE 3 : CALENDRIER PREVISIONNEL DES OPERATIONS	9
FIGURE 4 : VUE D'ARTISTE DE LA FUTURE GARE TER DE CANNES MARCHANDISES (AREP, 2021)	11
FIGURE 5 : COUPE AU DROIT DE LA RESIDENCE MONTMAJOUR – EXISTANT/ PROJET (SNCF RESEAU, 2021)	15
FIGURE 6 : ENTREE DE LA TRANCHEE COUVERTE – AU FOND, LA BIFURCATION DE CANNES - GRASSE	15
FIGURE 7 : COUPE DU PASSAGE EN TERRIER SOUS LE FONT DE VEYRE (SYSTRA, 2021)	16
FIGURE 8: ELARGISSEMENT DE L'OUVRAGE A 6M (SYSTRA, 2021)	16
FIGURE 9 : RUE LOUIS ARMAND LE LONG DE LA VOIE FERREE (GOOGLE MAPS) ..	16
FIGURE 10 : PHOTOMONTAGE DU REAMENAGEMENT DU BOULEVARD DE LA MER (SNCF RESEAU, DOSSIER DE CONCERTATION, 2021)	17
FIGURE 11 : COUPE TRANSVERSALE DE LA GARE DE CANNES CENTRE – ETAT ACTUEL / ETAT PROJET	18
FIGURE 12 : COUPES DES PASSAGE SOUTERRAIN VOYAGEURS OUEST(A), EST (B) ET GAMBETTA (C) (SYSTRA, 2021)	19
FIGURE 13 : COUPE DU PONT-RAIL DU PASSAGE CHATEAUDUN (SYSTRA, 2021) .	20
FIGURE 14 : COUPE SUR LE PONT-RAIL DU RUISSEAU DE LA FOUX (SYSTRA, 2021)	20
FIGURE 15 : RECAPITULATIF DES DOCUMENTS A ANALYSER ET POINTS DE VIGILANCE	21
FIGURE 16 : EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE CANNES SUR LE SECTEUR CENTRE GARE	26
FIGURE 17 : SUPERPOSITION DE L'OPERATION 4EME VOIE CANNES CENTRE AVEC LE PLAN DE ZONAGE DU PLU DE CANNES.....	26
FIGURE 18 : EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE CANNES SUR LE SECTEUR DE LA BIFURCATION CANNES – GRASSE ET SUPERPOSITION DE L'OPERATION	27
FIGURE 19 : EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE CANNES SUR LE SECTEUR MARCHANDISES.....	28
FIGURE 20 : SUPERPOSITION DU PERIMETRE POTENTIEL D'INTERVENTION DE L'OPERATION GARE TER CANNES MARCHANDISES AVEC LE PLAN DE ZONAGE DU PLU DE CANNES.....	28
FIGURE 21 : SUPERPOSITION DU PERIMETRE POTENTIEL D'OPERATION AVEC LE PLAN DE ZONAGE DU PLU SUR LE SECTEUR DE LA GARE	28
FIGURE 22 : ZOOM SUR L'ER I.C.34 DU PLU DE CANNES	28
FIGURE 23 : SUPERPOSITION DE LA ZONE D'OPERATION D'AMENAGEMENT ENVISAGEE AVEC LE PLAN DE ZONAGE DU PLU DE CANNES	29
FIGURE 24 : ZOOM SUR LES ER I.C.10, I.C.34 ET I.C.152	29
FIGURE 25 : SUPERPOSITION DE LA ZONE D'OPERATION D'AMENAGEMENT ENVISAGEE AVEC LE PLAN DE ZONAGE DU PLU DE CANNES	29
FIGURE 26 : ZOOM SUR LE PLAN DE ZONAGE DU PLU DE CANNES SUR LE SECTEUR CONCERNE PAR L'OPERATION BIFURCATION CANNES-GRASSE – PARTIE OUEST	29

FIGURE 27 : SUPERPOSITION DE LA ZONE D'OPERATION D'AMENAGEMENT ENVISAGEE DE LA BIFURCATION CANNES-GRASSE AVEC LE PLAN DE ZONAGE DU PLU DE CANNES – PARTIE OUEST	29
FIGURE 28 : ZOOM SUR LE PLAN DE ZONAGE DU PLU DE CANNES SUR LE SECTEUR CONCERNE PAR L'OPERATION BIFURCATION CANNES-GRASSE – PARTIE CENTRE	30
FIGURE 29 : SUPERPOSITION DE ZONE D'OPERATION D'AMENAGEMENT ENVISAGEE DE LA BIFURCATION CANNES-GRASSE AVEC LE PLAN DE ZONAGE DU PLU DE CANNES	30
FIGURE 30 : ZOOM SUR LE PLAN DE ZONAGE DU PLU DE CANNES SUR LE SECTEUR CONCERNE PAR L'OPERATION BIFURCATION CANNES-GRASSE – PARTIE EST	30
FIGURE 31 : SUPERPOSITION DE LA ZONE D'OPERATION D'AMENAGEMENT ENVISAGEE DE LA BIFURCATION CANNES-GRASSE AVEC LE PLAN DE ZONAGE DU PLU DE CANNES – PARTIE EST	30
FIGURE 32 : ZOOM SUR L'EBC CONCERNE PAR L'OPERATION	30
FIGURE 33 : EXTRAIT DU ZONAGE	34
FIGURE 34 : PERIMETRE DE L'EVP SUPPRIME	34
FIGURE 35 : EXTRAIT DU ZONAGE DU PLU EN VIGUEUR.....	35
FIGURE 36 : PERIMETRES DES EVP SUPPRIMES.....	35
FIGURE 37 : EXTRAIT DU ZONAGE DU PLU EN VIGUEUR.....	36
FIGURE 38 : PERIMETRE DE L'EBC SUPPRIME	36
FIGURE 39 : EXTRAIT DU ZONAGE DU PLU EN VIGUEUR.....	37
FIGURE 40 : PERIMETRES DE SUPPRESSION DE LA SAP	37
FIGURE 41 : EXTRAIT DU ZONAGE DU PLU EN VIGUEUR.....	38
FIGURE 42 : SERVITUDES DES ARBRES REMARQUABLES FAISANT L'OBJET DE LA SUPPRESSION	38
FIGURE 43 : EXTRAIT DU ZONAGE DU PLU EN VIGUEUR.....	38
FIGURE 44 : SERVITUDES DES ARBRES REMARQUABLES FAISANT L'OBJET DE LA SUPPRESSION	38
FIGURE 45 : EXTRAIT DU ZONAGE	39
FIGURE 46 : PERSPECTIVES SENSIBLES FAISANT L'OBJET DE LA SUPPRESSION.....	39
FIGURE 47 : EXTRAIT DU ZONAGE DU PLU EN VIGUEUR.....	42
FIGURE 48 : EMPLACEMENTS RESERVES FAISANT L'OBJET DE LA SUPPRESSION .	42
FIGURE 49 : EXTRAIT DU ZONAGE DU PLU EN VIGUEUR.....	43
FIGURE 50 : EMPLACEMENTS RESERVES FAISANT L'OBJET DE LA SUPPRESSION .	43
FIGURE 51 : CARTE EXTRAITE DE LA DTA.....	45
FIGURE 52 : ARTICULATION DES DIFFERENTS DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS ET PROGRAMMES ENTRE EUX (ADEME).....	48
FIGURE 53 : LOCALISATION DES SECTEURS D'ETUDE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL DE CANNES.....	50
FIGURE 54 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES A L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE ET A L'OCCUPATION DU SOL	51
FIGURE 55 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES A L'URBANISME REGLEMENTAIRE	52
FIGURE 56 : ZONAGE REGLEMENTAIRE AU DROIT DU SECTEUR LA BOCCA (PLU DE CANNES)	53
FIGURE 57 : ZONAGE REGLEMENTAIRE AU DROIT DU SECTEUR CANNES CENTRE (PLU DE CANNES).....	54
FIGURE 58 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AUX ELEMENTS SOCIO-ECONOMIQUES	55
FIGURE 59 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AUX ACTIVITES ECONOMIQUES.....	55
FIGURE 60 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AUX TOURISME, LOISIRS ET LIAISONS DOUCES	55
FIGURE 61 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AUX RISQUES TECHNOLOGIQUES ET A LA POLLUTION	55

FIGURE 62 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AUX RESEAUX ET SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE	56
FIGURE 63 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AU RESEAU ROUTIER	56
FIGURE 64 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AU RESEAU DE BUS	57
FIGURE 65 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AU RESEAU FERROVIAIRE	57
FIGURE 66 : SYNTHESE DES ENJEUX DU MILIEU HUMAIN ET DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AU DROIT DU SECTEUR LA BOCCA	58
FIGURE 67 : SYNTHESE DES ENJEUX DU MILIEU HUMAIN ET DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AU DROIT DU SECTEUR CANNE CENTRE	59
FIGURE 68 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AU CLIMAT ET RISQUES ASSOCIES.....	60
FIGURE 69 : EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PPRIF DE CANNES (PLU DE CANNES)	60
FIGURE 70 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES A LA GEOLOGIE ET AUX RISQUES ASSOCIES	60
FIGURE 71 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AU RELIEF ET A LA TOPOGRAPHIE	61
FIGURE 72 : RELIEF CANNOIS - SECTEUR LA BOCCA (SOURCE : RAPPORT DE PRESENTATION DU PLU DE CANNES, 2019)	61
FIGURE 73 : RELIEF CANNOIS - SECTEUR CANNES CENTRE (SOURCE : RAPPORT DE PRESENTATION DU PLU DE CANNES, 2019)	61
FIGURE 74 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AUX MASSES D'EAU SOUTERRAINES	62
FIGURE 75 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES A L'ETAT QUANTITATIF ET QUALITE DES EAUX SOUTERRAINES	62
FIGURE 76 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AUX USAGES DES EAUX SOUTERRAINES	62
FIGURE 77 : SYNTHESE CARTOGRAPHIQUE DES EAUX SOUTERRAINES AU DROIT DU SECTEUR LA BOCCA	63
FIGURE 78 : SYNTHESE CARTOGRAPHIQUE DES EAUX SOUTERRAINES AU DROIT DU SECTEUR CANNES CENTRE.....	64
FIGURE 79 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AUX MASSES D'EAU SUPERFICIELLES	65
FIGURE 80 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES A LA QUALITE DES EAUX SUPERFICIELLES	65
FIGURE 81 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AUX USAGES DES EAUX SUPERFICIELLES	65
FIGURE 82 : SYNTHESE CARTOGRAPHIQUE DES EAUX SUPERFICIELLES AU DROIT DU SECTEUR LA BOCCA	66
FIGURE 83 : SYNTHESE CARTOGRAPHIQUE DES EAUX SUPERFICIELLES AU DROIT DU SECTEUR CANNES CENTRE.....	67
FIGURE 84 : STRATEGIE A LONG TERME DU PAPI SUR LE SECTEUR FRAYERE ET ROQUEBILLIERE (SOURCE : PAPI, RESUME NON TECHNIQUE, OCTOBRE 2019)	68
FIGURE 85 : STRATEGIE A LONG TERME DU PAPI SUR LE SECTEUR EST (PAPI, RESUME NON TECHNIQUE, OCTOBRE 2019)	69
FIGURE 86 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AUX RISQUES NATURELS (EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES.....	70
FIGURE 87 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AUX ZONAGES DU PATRIMOINE NATUREL	72
FIGURE 88 : PERIMETRES DE PROTECTION FONCIERE ET REGLEMENTAIRE AU DROIT DU SECTEUR CANNES LA BOCCA	73
FIGURE 89 : PERIMETRES DE PROTECTION FONCIERE ET REGLEMENTAIRE AU DROIT DU SECTEUR CANNES CENTRE	74
FIGURE 90 : PERIMETRES DE PROTECTION CONTRACTUELLE AU DROIT DU SECTEUR LA BOCCA	75
FIGURE 91 : PERIMETRES DE PROTECTION CONTRACTUELLE AU DROIT DU SECTEUR DE CANNES CENTRE	76

FIGURE 92 : PERIMETRES D'INVENTAIRES AU DROIT DU SECTEUR LA BOCCA	77
FIGURE 93 : PERIMETRES D'INVENTAIRES AU DROIT DU SECTEUR CANNES CENTRE	78
FIGURE 94 : SYNTHÈSE DES ENJEUX ÉCOLOGIQUES SUR LE SECTEUR CANNES LA BOCCA.....	80
FIGURE 95 : SYNTHÈSE DES ENJEUX ÉCOLOGIQUES SUR LE SECTEUR CANNES CENTRE.....	80
FIGURE 96 : HABITATS NATURELS AU DROIT DU SECTEUR LA BOCCA	81
FIGURE 97 : HABITATS NATURELS AU DROIT DU SECTEUR CANNES CENTRE.....	82
FIGURE 97 : TRAME VERTE ET BLEUE DE LA COMMUNE DE CANNES (PLU DE CANNES).....	83
FIGURE 99 : INVENTAIRE DÉPARTEMENTAL DES ZONES HUMIDES AU DROIT DU SECTEUR LA BOCCA (DREAL PACA)	83
FIGURE 100 : SYNTHÈSE DES ENJEUX SUR LES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES	83
FIGURE 101 : ZONE HUMIDE AU DROIT DU SECTEUR CANNES LA BOCCA	84
FIGURE 102 : VUE AÉRIENNE DU SITE DE CANNES-MARCHANDISE (SOURCE : NICE-MATIN)	85
FIGURE 103 : SYNTHÈSE DES ENJEUX LIÉS AU PAYSAGE.....	85
FIGURE 104 : SYNTHÈSE DES ENJEUX LIÉS AUX MONUMENTS HISTORIQUES ET AUX ESPACES PROTÉGÉS AU TITRE DE LA LOI LITTORAL	86
FIGURE 105 : SYNTHÈSE DES ENJEUX LIÉS AUX SITES INSCRITS ET CLASSES ET AUTRES PROTECTIONS PATRIMONIALES	87
FIGURE 106 : EXTRAIT DE LA CARTE DE LOCALISATION DES SITES ARCHEOLOGIQUES (SOURCE : PLU DE CANNES).....	87
FIGURE 107 : SYNTHÈSE DES ENJEUX LIÉS À L'ARCHÉOLOGIE	87
FIGURE 108 : PAYSAGE ET PATRIMOINE CULTUREL AU DROIT DU SECTEUR CANNES LA BOCCA.....	88
FIGURE 109 : PAYSAGE ET PATRIMOINE CULTUREL AU DROIT DU SECTEUR CANNES CENTRE	89
FIGURE 109 : CLASSEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT TERRESTRE CANNIÈRES (DDTM, 2016)	90
FIGURE 111 : SYNTHÈSE DES ENJEUX LIÉS À L'ENVIRONNEMENT SONORE	91
FIGURE 112 : SYNTHÈSE DES ENJEUX LIÉS À LA QUALITÉ DE L'AIR	92
FIGURE 113 : PHÉNOMÈNES VIBRO-ACOUSTIQUES AU PASSAGE D'UN TRAIN (SOURCE : EGIS/ACOUSTB)	92
FIGURE 114 : SYNTHÈSE DES ENJEUX LIÉS AUX VIBRATIONS.....	92
FIGURE 115 : SYNTHÈSE DES ENJEUX LIÉS À L'AMBIANCE LUMINEUSE	93
FIGURE 116 : POLLUTION LUMINEUSE AU NIVEAU DU SECTEUR LA BOCCA (SOURCE : HTTPS://AVEX-ASSO.ORG).....	93
FIGURE 117 : POLLUTION LUMINEUSE AU NIVEAU DU SECTEUR CANNES CENTRE (SOURCE : HTTPS://AVEX-ASSO.ORG).....	93
FIGURE 118 : SYNTHÈSE DES ENJEUX LIÉS AUX ODEURS ET FUMÉES.....	93
FIGURE 119 : SYNTHÈSE DES ENJEUX LIÉS À L'ÉNERGIE	94
FIGURE 120 : SYNTHÈSE DES ENJEUX À LA VULNÉRABILITÉ AU CHANGEMENT CLIMATIQUE.....	94
FIGURE 121 : SYNTHÈSE DES ENJEUX LIÉS AUX GAZ À EFFET DE SERRE	94
FIGURE 122 : APPRÉCIATION DU NIVEAU D'INCIDENCE ENVIRONNEMENTALE SUR LE DOCUMENT D'URBANISME	95



LE PROJET DES PHASES 1 & 2

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

1 OBJET DU PRESENT DOSSIER

Le présent dossier porte sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Cannes (06).

Il précise les évolutions apportées sur les pièces réglementaires suivantes du PLU au regard du projet retenu faisant l'objet de l'utilité publique :

- le règlement ;
- le plan de zonage ;
- la liste des Emplacements Réservés.

Il se compose :

- d'une présentation du projet objet de la demande d'utilité publique à l'échelle de la région et de sa déclinaison opérationnelle à l'échelle du territoire du PLU ;
- d'une analyse du document d'urbanisme en vigueur ;
- de la présentation des pièces du PLU mises en compatibilité et de leur compatibilité avec les plans et programmes supra-communaux ;
- de l'évaluation environnementale du présent dossier.

2 PRESENTATION DU PROJET

2.1 PRESENTATION GENERALE DU PROJET LNPCA

Le projet des phases 1 & 2 présenté à l'enquête d'utilité publique répond prioritairement aux besoins d'amélioration des déplacements du quotidien, en vue de permettre un report modal significatif vers le train. Il a l'ambition de créer trois réseaux express métropolitains sur les agglomérations d'Aix-Marseille, de Toulon et de la Côte d'Azur, d'améliorer les liaisons ferroviaires entre les 3 métropoles et l'accès à l'ensemble du territoire français depuis le Var et les Alpes-Maritimes conformément aux priorités de la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019.

- **Ce projet forme un ensemble cohérent, complet et fonctionnel**, répondant à des objectifs de gains de régularité et de capacité, principalement au service des transports du quotidien, en totalité atteints à sa mise en service.
- **Ce projet est compatible avec la réalisation ultérieure de sections de lignes nouvelles**. Les gains de temps et la desserte renforcée du territoire, permis par les sections de lignes nouvelles, permettront de renforcer l'offre pour les liaisons à grande distance en sus de l'offre de trains du quotidien permise par le projet des phases 1 & 2 : le système a été pensé pour permettre de satisfaire ces deux objectifs complémentaires en conservant les gains de régularité obtenus.
- Ce projet est **justifié sur le plan socio-économique** : les bénéfices sont supérieurs aux coûts et aux incidences.
- Les co-financeurs du projet se sont engagés sur leur **capacité de financement de ce projet**. Ils confirment leur volonté de permettre la réalisation des sections de lignes nouvelles dans la continuité, selon les mêmes principes de répartition entre collectivités, mais ne s'engagent pas sur leur financement.
- Ce projet a donné lieu à la fixation d'objectifs de services, à des études d'exploitation et à des études techniques et environnementales aussi **détaillées que nécessaire pour la constitution du dossier d'enquête publique** et de son étude d'impact. Les sections de lignes nouvelles n'ont fait l'objet que d'une définition de principe (zone de passage, ...) qui pourrait être réinterrogée à l'occasion d'un nouveau débat public.

Un livret spécifique [pièce G], hors étude d'impact, présente les éléments d'information disponibles sur les sections de lignes nouvelles.

La LGV PACA a été envisagée dès les années 1990 comme un prolongement naturel de la LGV Méditerranée, mise en service en 2001. Cependant, les débats sur le tracé au-delà d'Aix-en-Provence ont conduit au report de sa réalisation.

Depuis le débat public de 2005, les phases successives de concertation avec le territoire régional ont permis de faire évoluer le projet qui, de la LGV PACA à la LNPCA, est devenu, à partir de 2018, le projet indépendant et autoporteur des phases 1 & 2 présenté aujourd'hui à l'enquête d'utilité publique.

La chronologie détaillée du projet depuis le débat public de 2005 est présentée dans l'historique du projet (chapitre 2) de la pièce B1 – Notice explicative.

Le projet des phases 1 & 2, en ce qu'il va permettre d'augmenter significativement l'offre et la qualité du service ferroviaire pour les trains du quotidien, et donc d'accroître le report modal, répond d'une part, aux besoins de déplacements croissants de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et d'autre part, aux enjeux de mobilité durable.

Les objectifs généraux du projet des phases 1 & 2 sont les suivants :

- Augmenter l'offre ferroviaire ;
- Améliorer les temps de parcours ;
- Offrir un service plus fiable en améliorant la robustesse et la régularité ;
- Préserver le développement du fret ferroviaire ;



Figure 1 : le projet des phases 1 & 2 au sein de l'ambition de la LNPCA

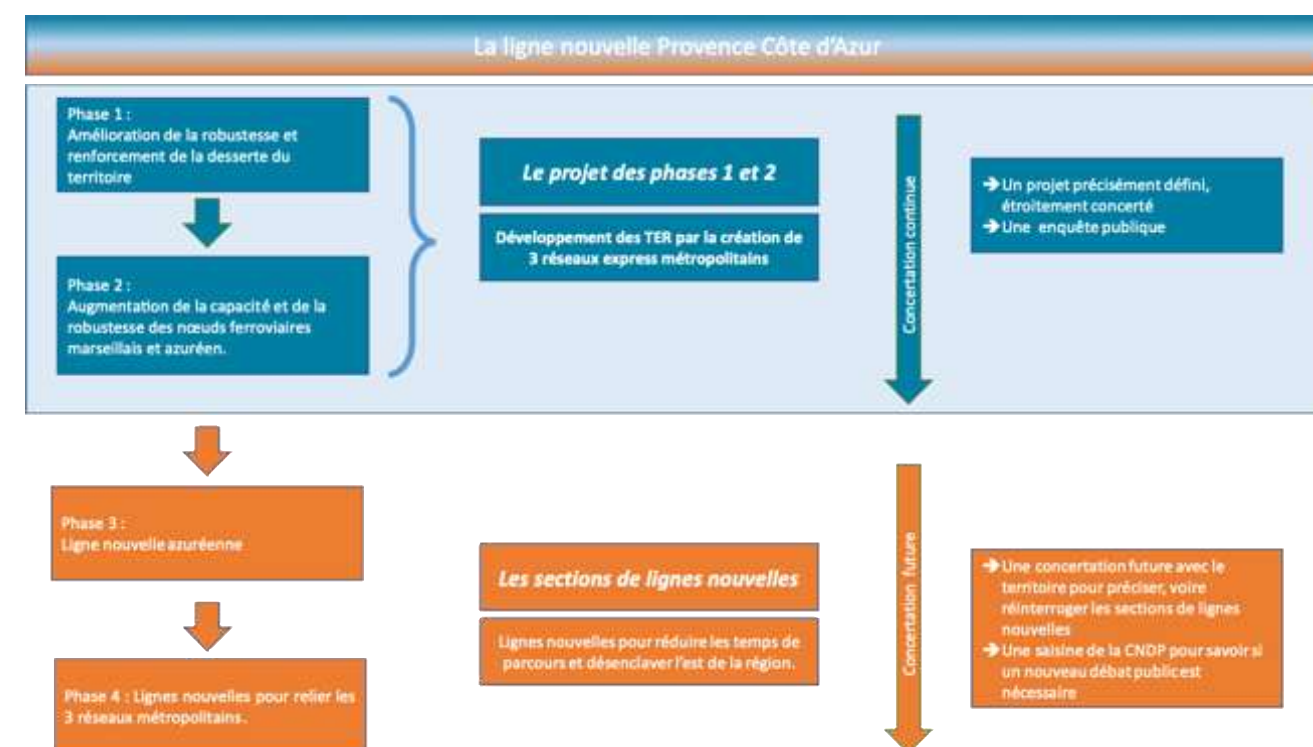


Figure 2 : la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur réorganisée en deux projets distincts, aux objectifs différents (et complémentaires)

- Améliorer la desserte des territoires grâce à de nouvelles gares intermodales ;
- Créer une synergie avec les projets urbains structurants.

Le contexte territorial dans lequel s'inscrit le projet des phases 1 & 2 est développé dans la présentation du projet du Tome 1 de la pièce C – Etude d'impact générale.

Le projet des phases 1 & 2 comprend, d'est en ouest, 25 opérations, essentiellement situées sur le réseau existant des aires métropolitaines de Marseille, de Toulon, de Nice et de la Côte d'Azur :

- ✓ La **gare TGV de Nice aéroport** (phase 1) ;
- ✓ Les **opérations de la navette azurée** (phase 2) : aménagements en gares de Nice Saint-Roch, Nice Ville, Cannes Centre, déviation de la bifurcation de la ligne Cannes – Grasse, terminus en gare de Cannes Marchandises ;
- ✓ Les **opérations de la navette toulonnaise** (phase 1) : terminus en gares des Arcs, de Carnoules et de Saint-Cyr, déviation de la bifurcation de la ligne d'Hyères avec développement du pôle d'échange de la Pauline, suppression de traversées de voie piétonnes ;
- ✓ Les **opérations du plateau Saint-Charles** (phases 1 & 2) : blocs est et ouest, libération du site des Abeilles, reconfiguration du technicentre de la Blancarde ;
- ✓ Les **opérations du corridor ouest** (phase 1) : doublement de la ligne entre Saint-Charles et Arenc, optimisation du faisceau d'Arenc, suppression des passages à niveau de Saint-Henri et Saint-André, halte de Saint-André ;
- ✓ La **gare et la traversée souterraines de Marseille** (phase 2) : gare souterraine de Saint-Charles, tunnel, entrées nord et est, doublement du tunnel de Saint-Louis.

Le périmètre de chacune de ces opérations est précisé dans la pièce B2 « plan de situation ».

Le calendrier ci-contre est indicatif et susceptible de varier en fonction de la date de la déclaration d'utilité publique, des disponibilités financières et des priorités qui seront précisées, des ajustements qui seront pris en compte dans les études de conception et de l'organisation des travaux pour limiter les incidences sur les circulations ferroviaires et les riverains pendant le chantier.

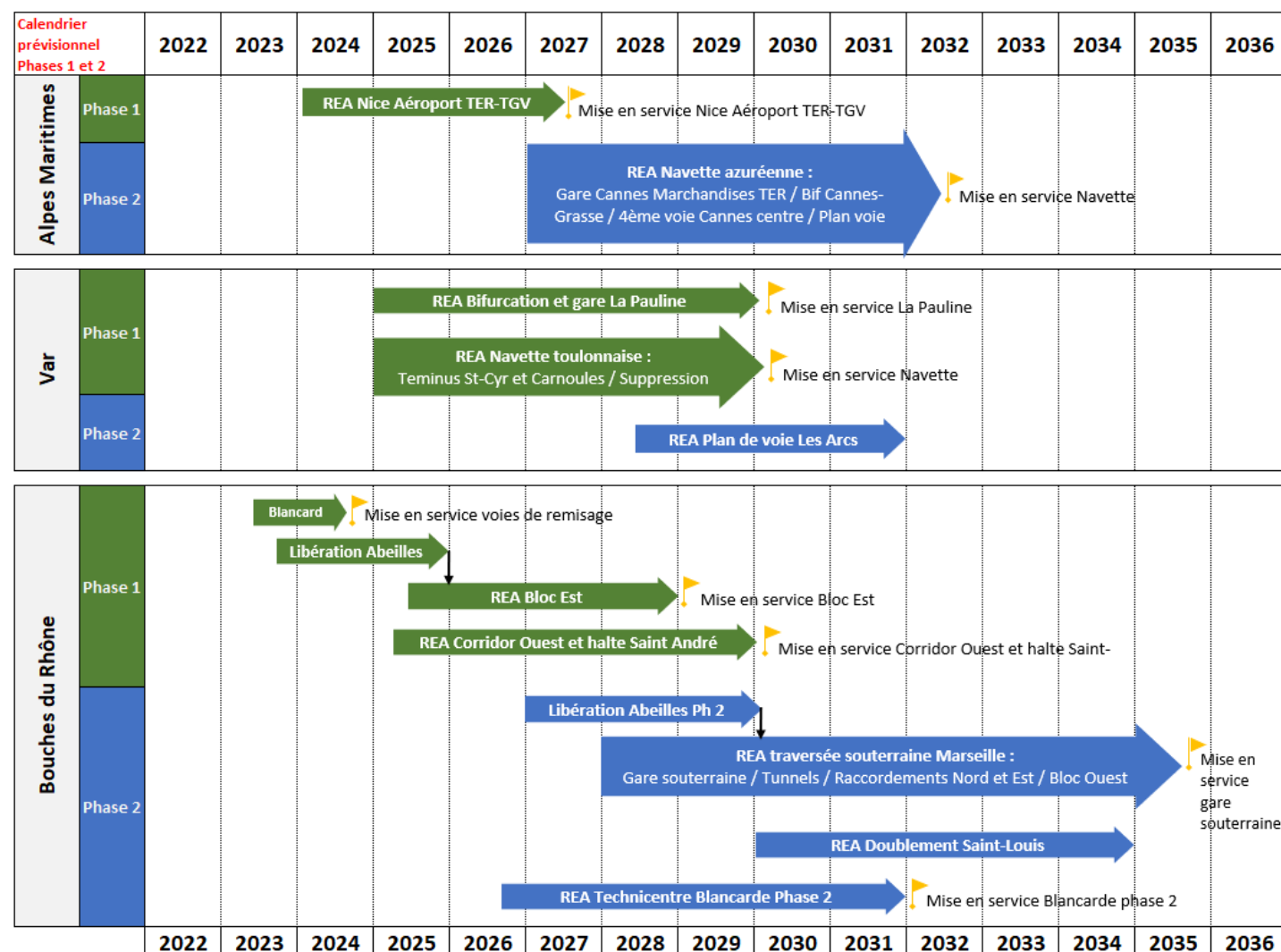


Figure 3 : Calendrier prévisionnel des opérations

REA = Réalisation

2.2 PRESENTATION DES PROJETS TRAVERSANT LE TERRITOIRE COMMUNAL OU INTERCOMMUNAL

2.2.1 RAPPEL DU CONTEXTE ADMINISTRATIF LOCAL DANS LEQUEL S'INSERE LE PROJET

ORGANISATION ADMINISTRATIVE

L'aire d'étude rapprochée s'inscrit sur **la commune de Cannes, dans le département des Alpes-Maritimes (06), région Provence-Alpes-Côte d'Azur.**

La commune fait partie de **l'Agglomération Cannes Pays de Lérins** qui regroupe les communes de Cannes, Le Cannet, Mougins, Mandelieu-La Napoule et Théoule-sur-Mer.

C'est la deuxième agglomération des Alpes-Maritimes avec un peu plus de 160 550 habitants.

OCCUPATION DU SOL ET FONCIER

Pour Cannes-la-Bocca, l'occupation du sol de l'aire d'étude rapprochée est caractérisée par la présence :

- de l'exutoire en mer de la Frayère le long du boulevard du Rivage ;
- de la zone d'activités économiques de la Roubine située au nord du faisceau de voies ferroviaires de la gare de Fret de Cannes Marchandises, dans un contexte urbain peu structuré, constitué de bâtiments d'activités en cours de mutation ;
- des quartiers de La Bocca, Font de Veyre et Vallon Provençal, représentés par un environnement urbain dense caractérisé par des habitations collectives et pavillonnaires ;
- des résidences de tourisme et des complexes hôteliers en front de mer ;
- des plages de la Bocca, de la Gare Marchandises et du Midi.

La maîtrise foncière des terrains concernés par l'opération n'est pas totale. Des acquisitions foncières seront nécessaires au projet.

Pour Cannes Centre, l'aire d'étude rapprochée s'inscrit en centre-ville, avec la présence d'une forte densité d'immeubles et de bâtiments à usage d'habitation et de services (commerces, ...) et de nombreuses voiries. Les espaces verts sont limités à quelques parcs.

SNCF Réseau dispose de la maîtrise foncière des terrains concernés par l'opération. Aucune acquisition de terrain ne sera nécessaire à l'opération.

Les types d'occupation du sol des aires d'étude rapprochées de l'opération pour chacune des communes concernées sont détaillés dans la pièce B2 « plan de situation – plan général des travaux » et dans le cahier territorial dédié.

PLU DE CANNES

La commune de Cannes est couverte par le PLU approuvé le 18 novembre 2019.

Le plan local d'urbanisme (PLU) est un document d'urbanisme qui fixe les règles générales d'utilisation du sol.

Il reflète le projet global d'aménagement d'une commune ou d'un territoire dans une optique de développement durable.

Il peut être défini au niveau de la commune, ou sur un plus grand territoire comme la communauté de commune.

Le PLU comprend plusieurs modules : des rapports présentant de manière générale le projet et les orientations et surtout le plan de zonage.

Le plan de zonage définit les utilisations possibles des sols : U : zones urbaines - AU : les zones à urbaniser - A : les zones agricoles - N : les zones naturelles et forestières

Le PLU est accompagné d'annexes : servitudes d'utilité publique - liste des lotissements - schémas des réseaux d'eau et d'assainissement - plans d'exposition au bruit des aéroports - secteurs sauvegardés, ZAC, etc.

L'analyse des documents d'urbanisme est réalisée à l'échelle du périmètre potentiel d'intervention, incluant les emprises définitives et temporaires. Ce périmètre est celui dans lequel seront recherchés d'éventuels accès travaux et des zones d'installations de chantier en évitant tous les enjeux existants tels que l'habitat.

2.2.2 DESCRIPTION TECHNIQUE DE L'OPERATION CANNES LA BOCCA

Les opérations consistent à :

- aménager sur le site de Cannes Marchandises une gare TER
- déniveler la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse

GARE TER

L'opération prévoit :

- la création d'une gare TER à 4 voies à quai de 220 m de longueur dont deux voies centrales permettant le retournement sans cisaillement des TER de la navette azurée en terminus
- 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

AMENAGEMENT DE LA PLATEFORME FERROVIAIRE

Voies

Création de quatre voies principales à quai.

- deux voies extérieures, dites voie B (VB) au sud et voie C (VC) au nord ;
- deux voies centrales.

Une voie est créée le long de la VC au niveau de la gare, pour permettre la connexion de la zone nord avec la V1 (voie principale).

L'insertion des 4 voies à quai nécessite une profonde réorganisation des accès aux différents faisceaux de voies de la zone au nord, à l'est et au sud-est de la nouvelle gare. A l'est de la future gare, le site de remisage est reconfiguré pour optimiser les mouvements techniques entre la gare et ce site. Des nouvelles voies de remisage sont créées.

Quais

Tous les quais font 220 m de long.

Le positionnement des circulations verticales (escaliers et ascenseurs) pour accéder à la passerelle respecte la réglementation PMR (Personnes à Mobilité Réduite)

Un système de rampes permet la fluidité des cheminements entre l'espace public et les quais.

Les rampes permettent l'accès aux trains par les cycles et les poussettes.

Des assises sur les quais sont prévues, assurant à minima une place pour 30 voyageurs en montée en heure de pointe. Au moins la moitié des places seront abritées des intempéries, du vent et du soleil en été.

Reprise du mur de soutènement

L'insertion des 4 voies à quai nécessite l'élargissement de la plateforme de voies principales et le remplacement du mur de soutènement existant entre les voies principales et les voies de services.

BATIMENT VOYAGEUR

La nouvelle gare TER de Cannes La Bocca sera constituée, au nord des voies principales, d'un bâtiment voyageur principal donnant sur l'avenue de la Roubine et au sud, d'un bâtiment voyageur secondaire donnant sur le boulevard du Midi.

PASSERELLE

Les bâtiments voyageurs seront directement reliés par une passerelle de 110 m de long. Celle-ci permettra aux voyageurs d'accéder aux quais par des escaliers et des ascenseurs, tout en permettant également de traverser le plateau ferroviaire et de passer de l'avenue de la Roubine au bord de mer.

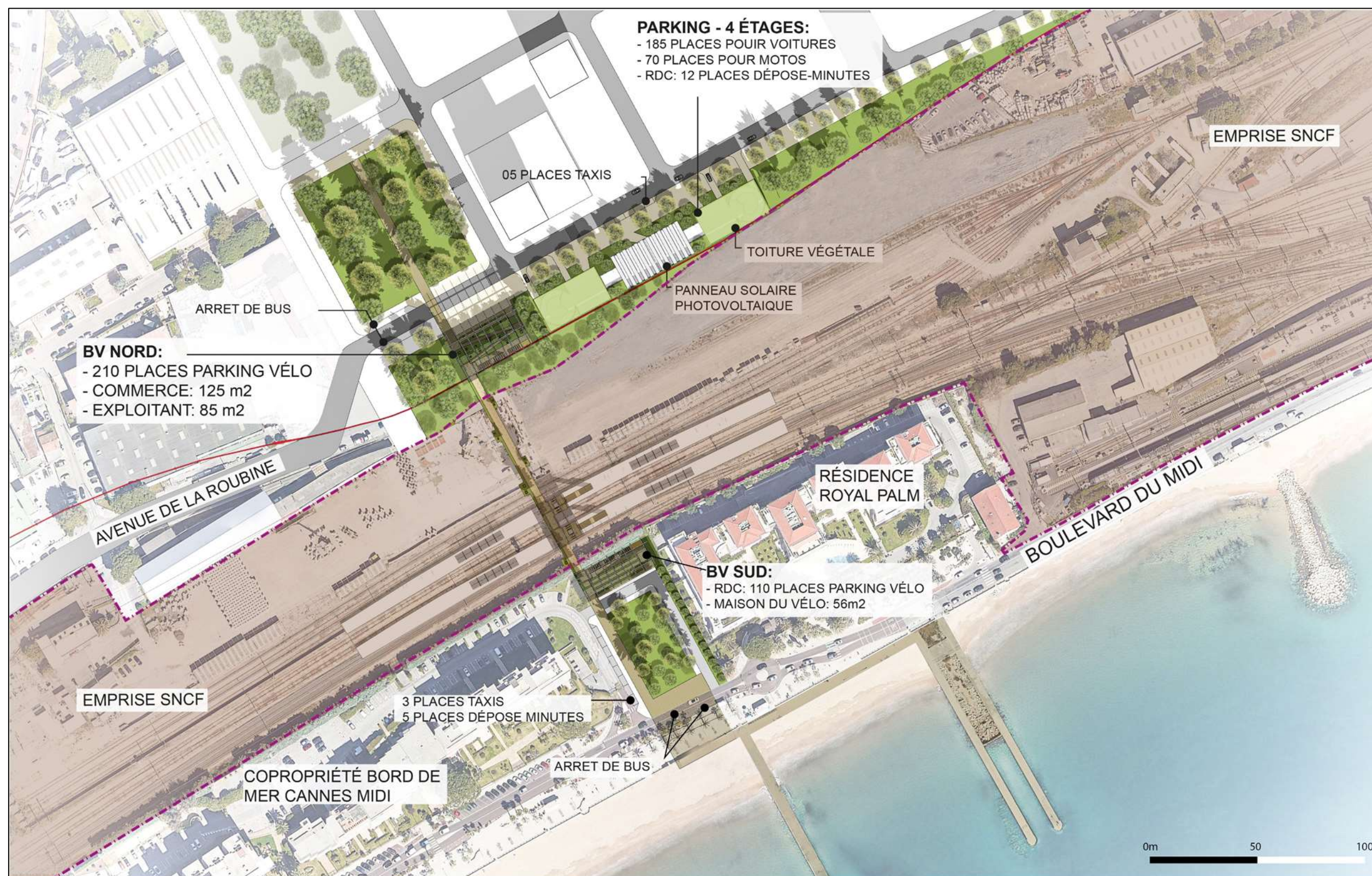
L'accès à cette passerelle se fera par de larges rampes inclinées, situées au niveau de chacun des bâtiments voyageurs. Ces rampes, également utilisables par les cyclistes, constitueront les toitures des bâtiments voyageurs.

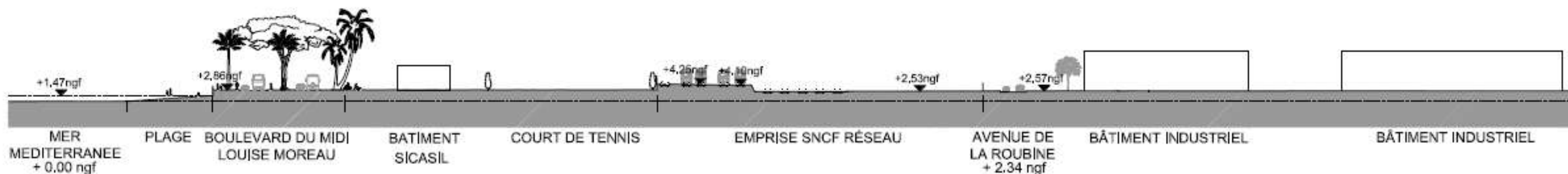
REPRISE PONT-RAIL DU BOULEVARD DU RIVAGE

Les remaniements de voie prévus dans le cadre de l'opération nécessitent la reprise du pont-rail du boulevard du Rivage, à l'ouest de la future gare TER.

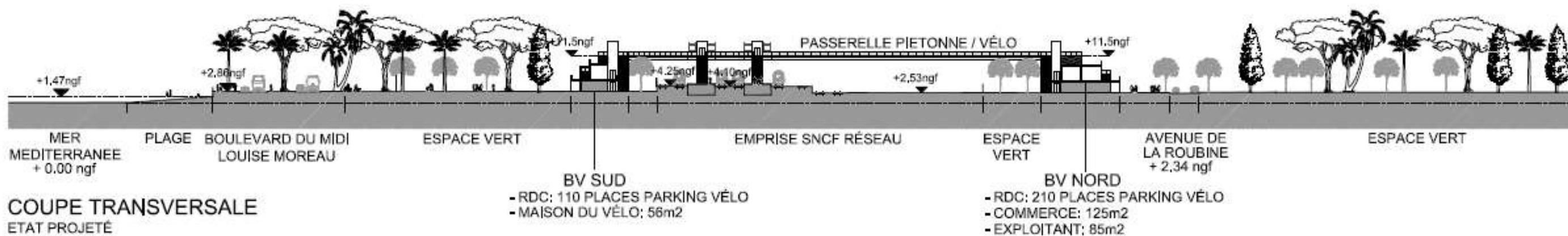


Figure 4 : vue d'artiste de la future gare TER de Cannes Marchandises (AREP, 2021)





COUPE TRANSVERSALE
ETAT EXISTANT
ÉCHELLE 1/1000



COUPE TRANSVERSALE
ETAT PROJETÉ
ÉCHELLE 1/1000



BIFURCATION CANNES GRASSE

L'opération de la dénivellation de la bifurcation Cannes-Grasse consiste en :

- la création d'une 3^{ème} voie dénivelée en terrier sur l'axe Marseille-Vintimille
- le doublement de la voie de la ligne Cannes - Grasse entre la bifurcation et la halte du Bosquet
- la suppression de la halte existante de la Bocca
- la reconstitution des franchissements des voies ferrées aux normes PMR
- la reprise du pont route Francis Tonner
- la reconstitution des fonctionnalités du bd de la Mer, avec accès réglementé (riverains et services)
- l'élargissement de l'ouvrage hydraulique font de Veyre.
- Elargissement du passage routier du Bd Leader

AMENAGEMENTS FERROVIAIRES

Ligne Marseille – Vintimille

Les travaux consistent à créer une nouvelle voie au nord des voies existantes de la ligne Marseille-Vintimille, pour passer sous la ligne Cannes-Grasse.

Les pentes pour le fret n'étant pas compatibles avec le passage en souterrain, les trains de fret continueront à utiliser la voie nord existante de la ligne Marseille-Vintimille.

La tranchée est approfondie au maximum pour un passage sous le lit du Font de Veyre et permettre l'installation des équipements caténaires.

Le niveau le plus bas est à 7,5 m du terrain existant (soit – 6 m NGF).

La longueur totale de la tranchée couverte est d'environ 600 m.

Ligne Cannes-Grasse

La voie unique actuelle est déposée sur environ 500 m et remplacée par une double voie.

La création d'une deuxième voie sur la ligne Cannes-Grasse entre la halte du Bosquet et le raccordement à la ligne Marseille-Vintimille nécessite **l'élargissement de la tranchée existante** au sud du pont-route de la rue Francis Tonner.

RETABLISSEMENTS D'OUVRAGES

Les travaux d'ouvrages d'art concernent le rétablissement des sept franchissements des voies ferrées impactés par l'opération de dénivellation de la bifurcation Cannes-Grasse.



Figure 5 : coupe au droit de la résidence Montmajour – Existant/ projet (SNCF Réseau, 2021)



Figure 6 : entrée de la tranchée couverte – au fond, la bifurcation de Cannes - Grasse

Passage souterrain du square Mores / Passerelle ou passage souterrain

Le passage souterrain du square Morès, qui permet la liaison entre le boulevard Francis Tonner via le square et la plage du Midi, est impacté par la tranchée couverte.

Son rétablissement par un passage souterrain nécessiterait la réalisation d'un ouvrage profond, situé sous l'ensemble des voies, dans la nappe et nécessitant un système de relevage des eaux.

Son remplacement avait donc été privilégié initialement au moyen d'une passerelle.

Néanmoins, au vu de la concertation réalisée en 2021, il semble que les riverains préfèrent conserver un passage souterrain. Ce passage souterrain est en cours d'études, mais avec un décalage plus à l'ouest, ne pouvant être réalisé sous la voie en tranchée, encore trop profonde à cet endroit.

Pont route de l'avenue Francis Tonner

Le pont route de l'avenue Francis Tonner franchissant la ligne Cannes-Grasse nécessite d'être modifié pour permettre l'insertion d'une 2^e voie ferrée.

Il fera l'objet d'un remplacement de tabliers ou d'un remplacement par un ouvrage cadre préfabriqué sur la plateforme existante et ripé sur la nouvelle voie. Ce mode opératoire sera défini précisément dans les phases ultérieures d'études.

Passage souterrain sous la ligne Cannes-Grasse, entre le boulevard de la Mer et la rue Louis Armand

Le passage souterrain sous la ligne Cannes-Grasse, entre le boulevard de la Mer et la rue Louis Armand, sera remplacé dans le cadre des travaux.

Afin de ne pas abandonner sous voie un ouvrage pouvant conduire à terme à des désordres, la traverse de l'ouvrage sera démolie et les pignons arasés, puis l'ouvrage sera comblé.

Le nouvel ouvrage est réalisé à proximité directe de l'ouvrage existant.

Cet ouvrage présentera des caractéristiques nettement améliorées par rapport à l'existant, en particulier en ce qui concerne sa hauteur et sa largeur, ainsi qu'en terme d'accessibilité.

Passage souterrain Annick Galera en gare actuelle de Cannes La Bocca

Le passage souterrain de la gare, appelé passage Annick Galéra, entre la rue Louis Armand et la plage du Midi, est transformé en passerelle, avec un accès pour les personnes à mobilité réduite par ascenseur.

Pont-rail du Font de Veyre

L'ouvrage existant sera démolie et reconstruit.

Le ruisseau de Font de Veyre a connu des désordres importants lors des inondations du 3 octobre 2015.

La nouvelle voie ferrée sera construite en tranchée couverte au droit de ce vallon, de sorte que l'eau s'écoulera « au-dessus » de la voie ferrée sans aucune incidence.



Figure 7 : coupe du passage en terrier sous le Font de Veyre (Systra, 2021)

Les travaux de la dénivellation de la bifurcation s'accompagneront d'un élargissement à 6 mètres au lieu de 4 actuellement du passage souterrain au droit du ruisseau, ce qui améliorera tant le passage des piétons que les écoulements du vallon lors des intempéries.

En outre, le profil du boulevard de la Mer sera revu au passage du vallon, afin d'améliorer le fonctionnement hydraulique du vallon.

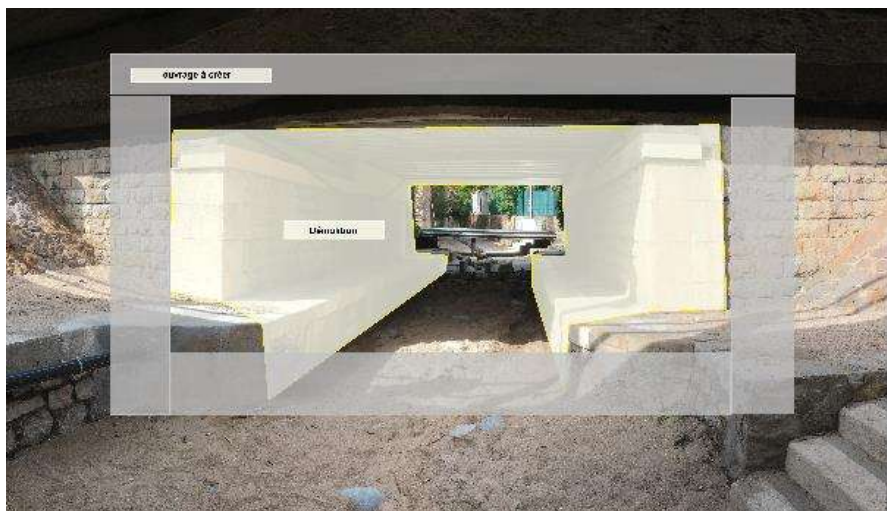


Figure 8 : élargissement de l'ouvrage à 6m (Systra, 2021)

Passerelle à hauteur de la résidence hôtel Holiday Inn (6)

La passerelle à hauteur de la résidence hôtel Holiday Inn sera reconstruite, avec un accès pour les personnes à mobilité réduite par ascenseur.

Passage souterrain du Boulevard Leader (7)

Le passage du boulevard Leader sous les voies ferrées nécessite d'être allongé. Ce sera l'occasion de proposer un élargissement du passage sous voie, avec l'aménagement d'un cheminement piéton confortable, pouvant être emprunté par des personnes à mobilité réduite.

RETABLISSEMENTS DE VOIRIES

L'opération de dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse impacte deux voiries voisines des infrastructures ferroviaires existantes :

- la rue Louis Armand à l'ouest ;
- le boulevard de la Mer à l'est.

Le boulevard du Midi - Louise Moreau n'est pas impacté par le projet, les aménagements et travaux étant réalisés au nord des infrastructures existantes

Rue Louis Armand

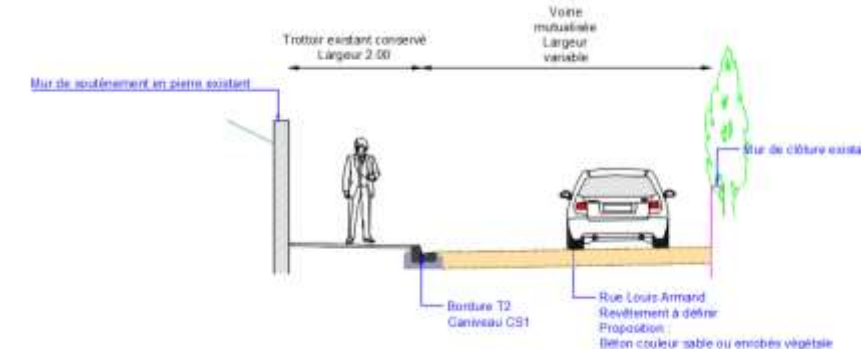
La rue Louis Armand permet la desserte des riverains de la résidence « les terrasses de Cannes », l'accès aux parkings et à la gare actuelle de Cannes-La-Bocca, les accès aux passages sous les voies ferrées vers le boulevard de la Mer et la plage. Cette rue est à double sens.



Figure 9 : rue Louis Armand le long de la voie ferrée (Google Maps)

L'opération implique un élargissement de la plateforme ferroviaire de la ligne Cannes Grasse qui empiète sur une partie **de la rue Louis Armand**. La gare de Cannes-Bocca est également supprimée et une passerelle piétonne franchissant la ligne Marseille Vintimille est implantée en reconstitution du passage souterrain Annick Galera supprimé.

Le rétrécissement de la rue Louis Armand est réalisé de telle sorte à maintenir les accès à la résidence « Les terrasses de Cannes » et à ses deux parkings.



La voirie sera mutualisée avec une indication visuelle (signalisation verticale).

Le profil en long de la rue Louis Armand reste identique au profil existant.

Boulevard de la Mer

L'insertion de la voie nouvelle nécessite le **déplacement et le réaménagement du boulevard de la Mer au nord**.

Une fois le projet réalisé, le boulevard de la Mer sera reconstitué sur son tracé actuel entre la résidence Kerkyra à l'est et la clinique du Méridien à l'ouest.

À l'ouest de la clinique, le boulevard de la Mer, actuellement piéton, sera décalé entre 1 et 3 mètres au nord, et à l'est du Kerkyra, le boulevard de la Mer serait décalé d'environ 10 mètres vers le nord, sur des terrains appartenant principalement à la Ville de Cannes.

Le boulevard de la Mer sera rétabli dans sa largeur actuelle de 3,60 mètres, **carrossable et aménagé en promenade piétonne et cyclable**.

L'accès routier au boulevard de la Mer pourra être réservé aux riverains et aux véhicules de secours grâce à un système de bornes rétractables, ou une barrière à l'entrée. Les accès riverains, portails et portillons seront rétablis à l'identique.

Les murs des résidences seront également reconstruits et végétalisés.



Figure 10 : photomontage du réaménagement du boulevard de la Mer
(SNCF Réseau, dossier de concertation, 2021)

2.2.3 DESCRIPTION TECHNIQUE DE L'OPERATION CANNES CENTRE

Les principaux aménagements sont :

- la création d'une 4e voie en gare et le remaniement du plan de voie ;
- la reprise des différents quais, intégrant la démolition du quai sud et du quai central ;
- la reprise de différents ouvrages (ponts-rails, démolition et reconstruction des deux passages souterrains en gare, ...).

AMENAGEMENT DE LA PLATEFORME FERROVIAIRE

L'opération consiste à créer une 4e voie à quai en gare de Cannes centre qui disposera alors de 2 voies à quai latéral de 400 m (longueur nécessaire pour accueillir les TGV) et 2 voies à quai central de 220 m (pour accueillir les trains TER).

Le quai sud et le quai central existants, ainsi que les deux passages souterrains d'accès aux quais, seront entièrement démolis. Ces passages seront reconstruits avec une configuration et un dimensionnement adapté au confort des voyageurs.

Le remaniement complet du plan de voies implique de revoir les accès aux quais. En effet, la nouvelle configuration des quais et

l'élargissement nécessaire des passages souterrains exigent la réalisation de nouveaux ouvrages de desserte. Le redimensionnement des passages souterrains existants présentant des contraintes importantes en termes d'exploitation de la gare et de travaux, la réalisation de nouveaux ouvrages, par ailleurs mieux axés, a été privilégiée.

VOIES

L'opération consiste à l'insertion d'une 4ème voie à quai, pour constituer une plateforme ferroviaire comprenant

- deux voies extérieures desservant des quais de 400 m ;
- deux voies centrales desservant un quai de 220 m pour l'accueil des TER de la navette azurée.

QUAIS

La création d'un quai supplémentaire au nord et le recalage du plan de voies conduisent à la réduction de la largeur du quai sud côté bâtiment voyageurs (BV).

- création d'un quai latéral nord de 400 m pour la 4e voie de largeur ponctuellement réduite en extrémités de quai au droit des piles de la couverture routière ;

Le quai sud et le quai central existants seront entièrement démolis.

- déplacement du quai central et réduction de sa longueur à 220 m. Sa forme sera modifiée permettant de l'inscrire dans la courbe ;
- le quai sud sera réduit en largeur.

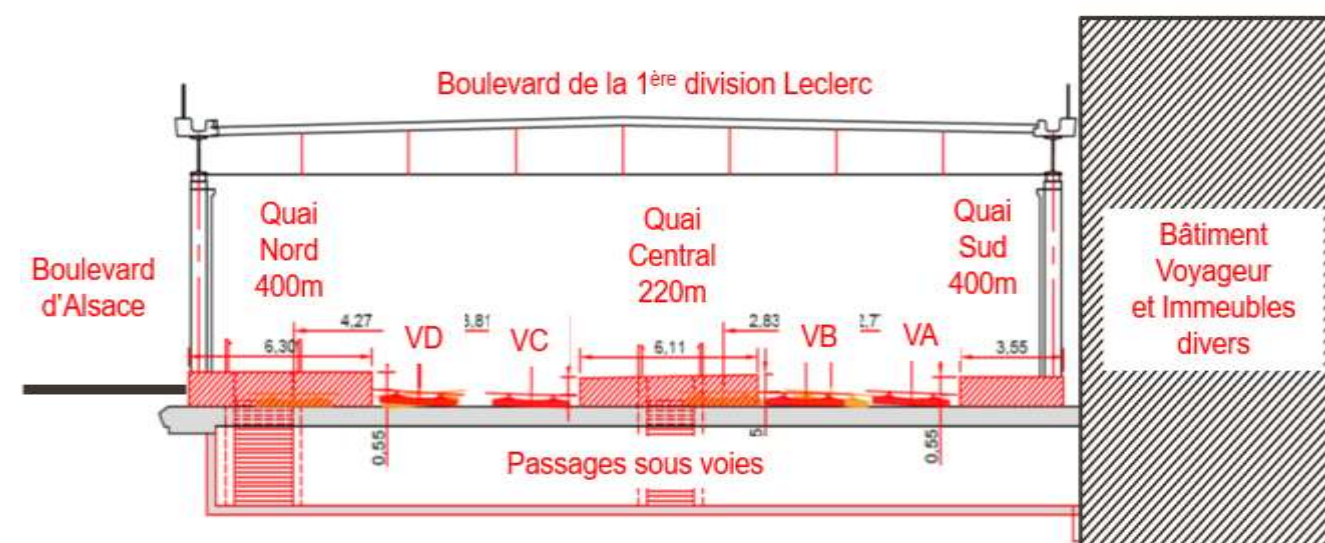
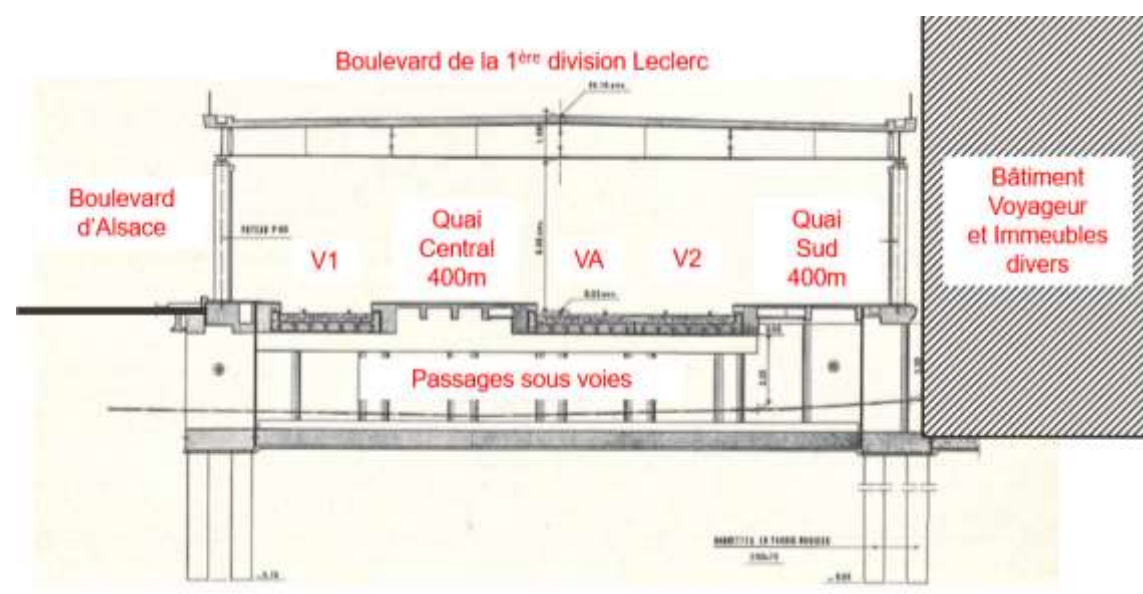


Figure 11 : Coupe transversale de la gare de Cannes centre – Etat actuel / état projet

BATIMENT VOYAGEUR

La réduction du quai sud dans sa partie centrale sera compensée par la création d'une zone d'attente dans le hall voyageurs, sous contrôle d'accès, en lien direct avec le quai latéral

REPRISE DES PASSAGE SOUTERRAINS VOYAGEURS (PASO)

Passage souterrain ouest

Le passage souterrain ouest actuel sera démoli et réimplanté à l'est du passage souterrain existant, il permettra de desservir le quai central et le quai nord depuis le bâtiment voyageur. Il présente une largeur de circulation de 4 m et une hauteur de 2,5 m.

Sur chaque quai seront disposés un escalier fixe, un escalator et un ascenseur.

La structure sera un cadre fermé en béton armé sous les voies et une dalle en béton armé sous les quais.

Ce nouveau PASO répondra aux exigences PMR.

Passage souterrain est

Le passage souterrain existant sera démoli et remplacé par un nouveau passage d'une largeur de circulation 50 % plus grande que l'existant, et sera construit en lieu et place du passage souterrain existant.

Il aura une largeur de circulation d'environ 6 m et une hauteur de 2,5 m et permettra de desservir le quai central et le quai nord.

Sur chaque quai seront disposés un escalier fixe, un escalator et un ascenseur.

La structure sera un cadre fermé en béton armé sous les voies et une dalle en béton armé sous les quais.

Ce nouveau PASO répondra aux exigences PMR.

Passage souterrain ville-ville est (passage Gambetta)

L'hypothèse que l'ouvrage existant puisse être conservé est à l'étude.

Dans le cas contraire, la reprise du passage souterrain actuel consiste en un prolongement du cadre fermé sous la voie sud et la construction de nouvelles rampes d'accès.

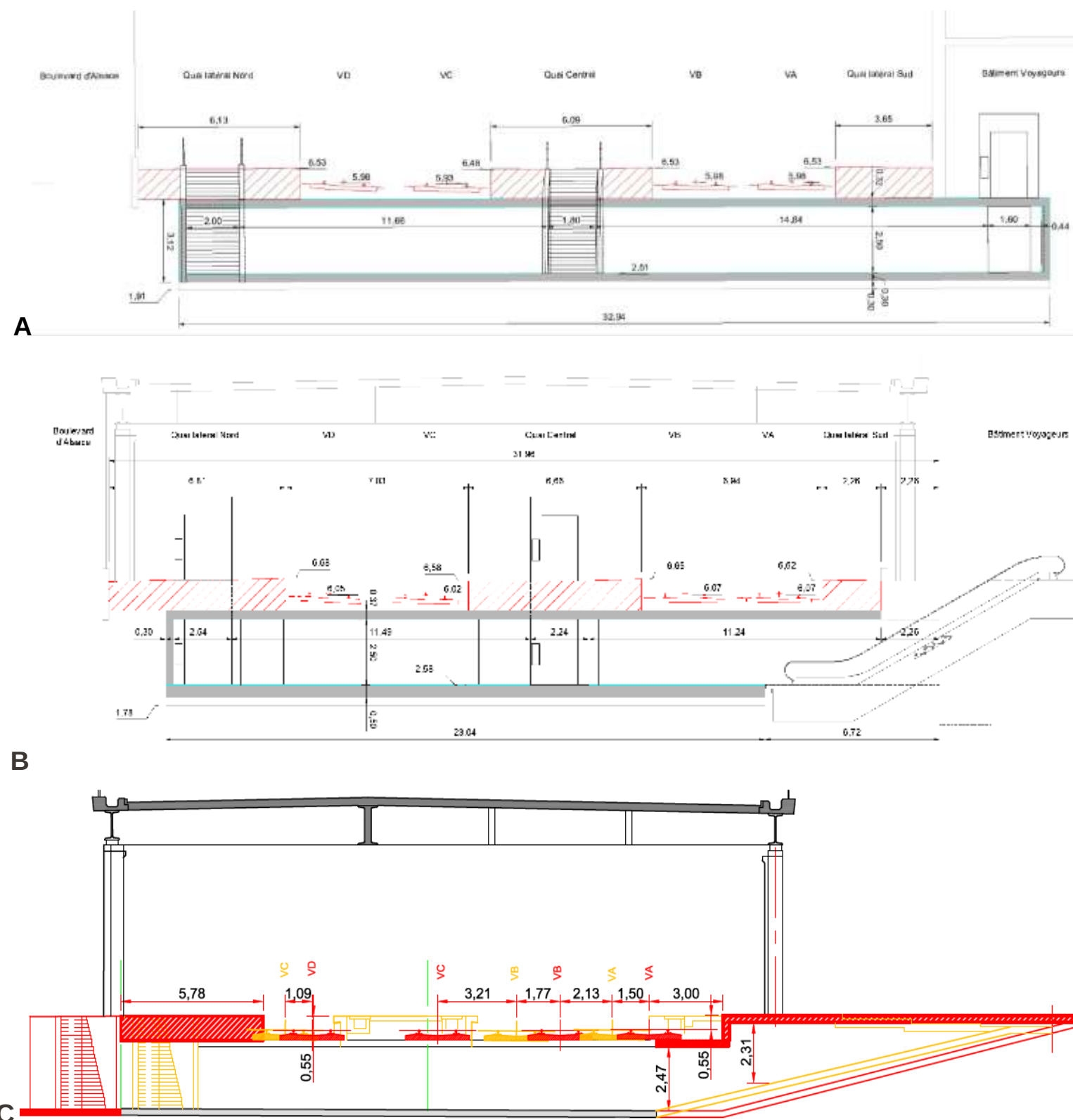


Figure 12 : Coupes des passages souterrains voyageurs ouest(A), est (B) et Gambetta (C) (Systra, 2021)

REPRISE DES PONT-RAILS

En raison de la modification du plan de voie et de l'insertion d'une voie nouvelle et d'un nouveau quai, des adaptations des ponts-rail sont nécessaires (modification des gabarits).

PONT-RAIL DU PASSAGE CHATEAUDUN

Le projet prévoit :

- d'augmenter le gabarit sous l'ouvrage
- la construction d'un nouveau tablier à la place du quai central
- ripage du tablier nord existant
- élargissement de la pile centrale
- renforcement potentiel des extrémités sud des deux culées ;
- ripage des deux tabliers sud existants vers le sud et pose du tablier de fermeture entre les deux tabliers centraux.

PONT-RAIL DU RUISSEAU DE LA FOUX

Le pont-rail du ruisseau de la Foux est composé de 3 tabliers distincts, un tablier sous chaque voie ferrée existante, en plus d'un tablier en caisson béton sous le quai au sud.

Le projet prévoit :

- la démolition du caisson nord du tablier de quai sud
- démolition d'une partie (bord sud) du tablier central sous voie
- réalisation d'un nouveau tablier à poutrelles qui couvre toute la traversée ouverte.

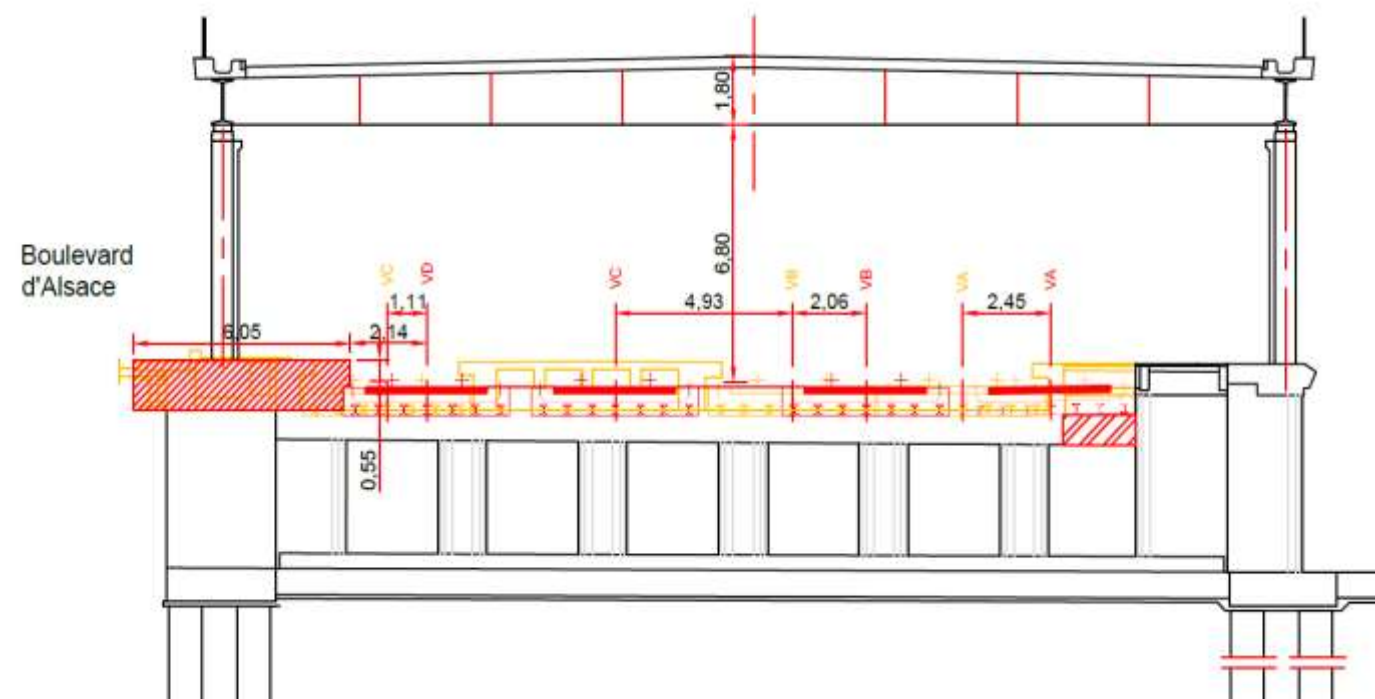


Figure 13 : Coupe du pont-rail du passage Châteaudun (Systra, 2021)

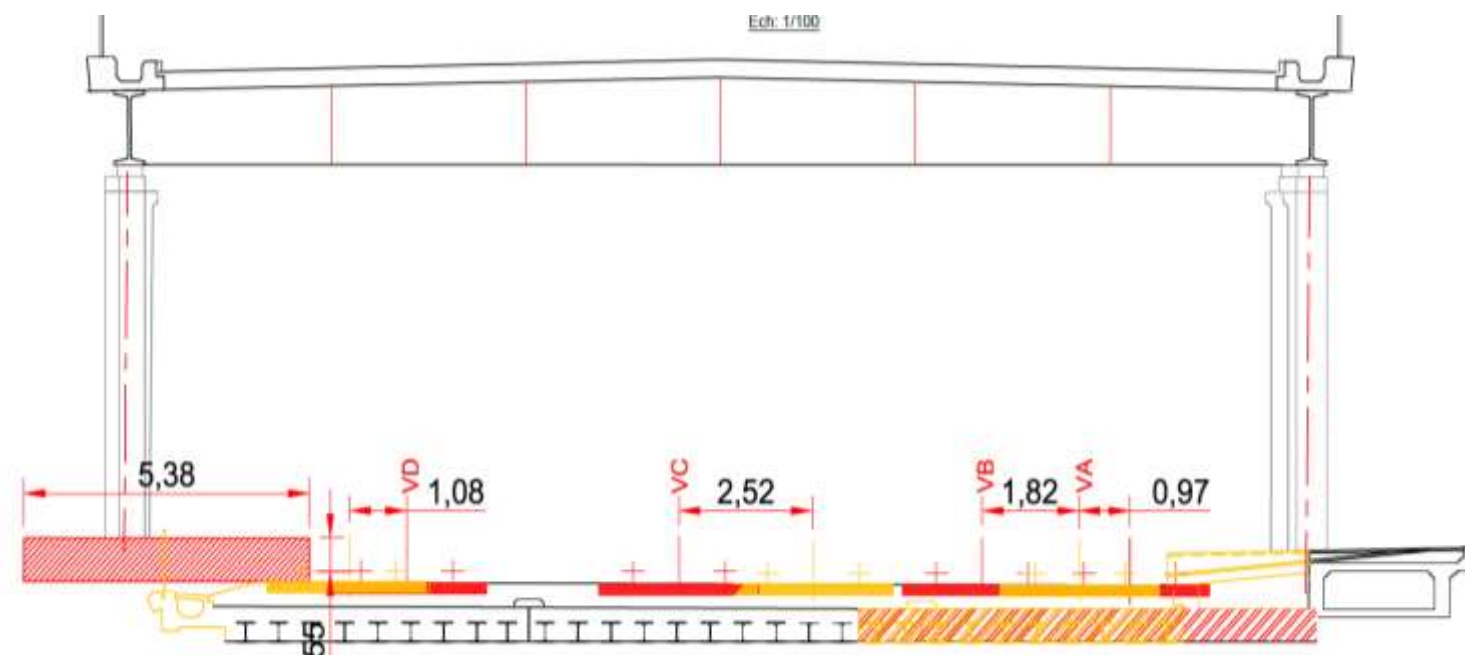


Figure 14 : Coupe sur le pont-rail du ruisseau de la Foux (Systra, 2021)

3 ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

3.1 PRINCIPES GENERAUX ET METHODE D'ANALYSE

3.1.1 PREAMBULE

L'analyse de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme a pour objectif d'identifier les règles d'urbanisme contenues dans les PLU/PLUi ne permettant pas la mise en œuvre des opérations des phases 1 & 2.

Elle doit tenir compte des éléments suivants :

- L'analyse doit **intégrer l'ensemble des aménagements nécessaires à la mise en œuvre du projet** objet de l'enquête, y compris pour des installations provisoires de chantier (voies d'accès, zones de dépôt ou de stockage, etc.), ou encore pour la mise en œuvre de mesures compensatoires.
- L'analyse doit déboucher sur des **préconisations** adaptées aux situations rencontrées ; elle doit rappeler également la **stratégie foncière du MOA**, notamment pour les installations de chantier (acquisition des terrains ou établissement d'un bail d'occupation temporaire), ainsi que pour les aménagements en souterrain (acquisition ou instauration d'une servitude d'utilité publique de tréfonds) ;
- S'agissant de documents à caractère évolutif, **une veille sur leur état d'avancement devra être instaurée**, afin de s'assurer de toujours utiliser la dernière version en vigueur. Une alerte au MOA sera automatique dès lors qu'une procédure d'évolution d'un document d'urbanisme est engagée.
- Les procédures de MECDU sont à **initier sur les versions des documents qui seront en vigueur à la date d'ouverture de l'enquête**. Ceci implique une certaine vigilance concernant les documents pour lesquels une procédure d'évolution est engagée. Le tableau ci-contre récapitule les versions des documents qui seront analysées et précise ceux pour lesquels une procédure est en cours.
- La consultation de l'état d'avancement des documents d'urbanisme a été effectuée en ligne sur les sites des collectivités locales et territoriales ainsi que sur le Géoportail de l'Urbanisme. Elle a permis de vérifier que l'intégralité des documents à jour était bien consultable sur les sites dédiés.

- les Plans Locaux d'Urbanisme sont extrêmement précis et leurs pièces graphiques sont établies sur fond cadastral. Directement opposables aux tiers, ce sont ces documents qui servent de référence réglementaire lors de l'instruction des procédures d'urbanisme (permis de construire notamment). La conduite de l'analyse de la compatibilité d'un PLU avec les opérations envisagées impose donc une superposition précise des aménagements avec les pièces graphiques du Plan.

Type	Désignation	Version (date d'approbation)	Vigilance
PLU	CANNES	18/11/2019	Modification n°1 approuvée en juillet 2021 Modification n°2 visée en 2022

Figure 15 : récapitulatif des documents à analyser et points de vigilance

3.1.2 METHODE D'ANALYSE RETENUE

La première étape consiste à **s'assurer que le document d'urbanisme collecté au format SIG constitue bien la version actuellement en vigueur**, ce type de document étant appelé à évoluer régulièrement. Si une procédure de révision en cours est suffisamment avancée, il conviendra d'analyser également le projet de révision.

Dans un deuxième temps, il convient de **recenser et récapituler l'ensemble des aménagements composant le projet objet de l'enquête et compris dans le périmètre du document concerné**, en identifiant leur nature et leur localisation géographique précise.

Une superposition sous SIG des aménagements projetés avec les pièces graphiques (planches de zonage, OAP...) permet une analyse précise des documents.

L'analyse de la compatibilité du document d'urbanisme se focalise en toute logique sur les **éléments opposables aux tiers, à savoir les OAP et le Règlement** (pièces graphiques et pièces écrites).

Toutefois, afin d'apporter un éclairage supplémentaire et venir étayer l'analyse, le rapport de présentation (pour son chapitre explication des choix retenus) a été parcouru afin de vérifier si et comment le projet des phases 1 & 2 a été intégré dans les réflexions lors de l'établissement du document d'urbanisme.

Le PADD et ses intentions générales ont également été examinés dans cette même optique de conforter l'analyse.

A l'issue du travail d'analyse et pour chaque document, ont ainsi été identifiés les documents à mettre en compatibilité, en distinguant :

- Les **éléments à corriger obligatoirement**, en raison d'une incompatibilité flagrante : déclassement d'un EBC ou modification d'une disposition réglementaire par exemple ;
- Les **modifications supplémentaires à apporter pour minimiser les risques juridiques** (principe de précaution) : certains éléments des documents d'urbanisme peuvent être sujets à interprétation ; en cas de doute, des éléments de précision pourront être apportés ;
- Les **préconisations** devront également présenter les différentes possibilités envisageables **pour traduire la stratégie foncière du maître d'ouvrage** ; en effet, l'inscription d'un emplacement réservé n'a pas de caractère obligatoire. La question de l'inscription d'une telle réservation peut se poser pour certains aménagements à caractère temporaire, mais également pour l'ensemble des aménagements réalisés en souterrain. Pour ces derniers, plusieurs possibilités sont offertes par la législation, de portée réglementaire différente.

3.2 PRESENTATION DU PLU EN VIGUEUR SUR LA COMMUNE DE CANNES & ANALYSE DE LA COMPATIBILITE

3.2.1 PRESENTATION DU PLU EN VIGUEUR

La commune de Cannes est couverte par un plan local d'urbanisme (PLU) approuvé le 18 novembre 2019.

Celui-ci fait l'objet d'une procédure de modification qui devrait être approuvée en juillet 2021.

Une procédure de modification n°2 est en cours de préparation et devrait être approuvée en 2022.

3.2.2 ANALYSE DE LA COMPATIBILITE

Le projet des phases 1 & 2 présenté à l'enquête d'utilité publique porte sur l'amélioration de la desserte des trains du quotidien et la mise en place d'une navette azurienne qui nécessite la réalisation d'aménagements sur le réseau existant entre Cannes et Nice, dont une gare TER à Cannes Marchandises (La Bocca).

Les pièces constitutives du PLU font parfois mention d'une gare TGV à Cannes Marchandises. A l'époque de l'élaboration du PLU, cet aménagement constituait la 2ème phase d'aménagement, à long terme, sur le site de Cannes Marchandises, la première à court terme étant la réalisation d'une gare TER.

La décision ministérielle du 7 juin 2021 a indiqué que le projet des sections de ligne nouvelle, et donc de la gare TGV, devront faire l'objet d'un nouveau débat public.

Cependant, en termes d'emprises, la compatibilité du projet des phases 1 & 2, et donc de la gare TER de Cannes-la-Bocca, avec les documents d'urbanisme reste assurée au-delà de la terminologie évolutive du projet.

RAPPORT DE PRESENTATION

Le projet des phases 1 & 2, et notamment la création d'une gare nouvelle sur le site de Cannes Marchandises, est évoqué à plusieurs reprises dans le rapport de présentation du PLU de Cannes :

Dans le Diagnostic territorial : le chapitre concernant l'accessibilité et la mobilité mentionne explicitement le projet des phases 1 & 2 sur le secteur de la gare de Cannes Marchandises (La Bocca) :

« La gare de La Bocca est localisée à l'Ouest de la ville. Elle est adjacente à 23 hectares d'emprises ferroviaires. Ce site fait l'objet d'une réflexion quant à son devenir au regard de son potentiel foncier et technique. En effet, l'infrastructure ferroviaire est limitée et contrainte dans la région. Elle fait ainsi

l'objet d'études afin d'améliorer ses capacités et sa robustesse. Le projet de nouvelle ligne à grande vitesse Provence Côte d'Azur vise dans ce cadre à améliorer le nœud ferroviaire niçois avant 2030 en créant une boucle ferroviaire (Nice-Antibes-Cannes-Sophia Antipolis-Nice).

*Le site ferroviaire de La Bocca est en capacité d'accueillir cette nouvelle ligne et les aménagements qui l'accompagnent. Une étude est en cours pour déterminer si cette future gare TGV sera implantée à Cannes ou ailleurs dans le département. Néanmoins, **il est d'ores et déjà avéré qu'une nouvelle gare TER devrait être implantée sur ce site dit « Cannes marchandises ».***

Dans la Justification des dispositions du PADD : le projet de future gare à Cannes Marchandises (La Bocca) est cité à de nombreuses reprises, notamment au Chapitre 1 dans la justification des orientations :

- **O8 :** « Développer l'ensemble des fonctions urbaines et recomposer les activités économiques dans l'ensemble urbain « Cannes Grand Ouest », accompagnant l'offre commerciale de proximité de Bocca Centre et **l'émergence d'une nouvelle centralité autour de la future gare TER-TGV.** »
- **O13 :** « 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**, nouvelle porte d'entrée de la Côte d'Azur. La nouvelle gare de Cannes-La Bocca va transformer l'accessibilité de la commune et les interconnexions possibles pour la desserte de l'ouest des Alpes-Maritimes. Un tel changement dans l'offre de transports nécessite de retravailler le réseau dans son intégralité. »
- **O18 :** « Engager, par une maîtrise foncière volontariste, une recomposition ou une mutation des secteurs à enjeux suivants : [...] les délaissés d'infrastructures ferroviaires **autour de la future gare de la Ligne Nouvelle à la Bocca.**

Il s'agit de valoriser le site de Cannes de marchandises existant grâce à l'arrivée de la nouvelle gare, pensée en lien avec le quartier Cannes Grand Ouest ».

Puis au Chapitre 2, dans la justification de la croissance démographique et production de logements :

« Le quartier de la nouvelle Gare devra être aménagé autour de la future gare TGV de Cannes-La Bocca. Bénéficiant d'une attractivité de rang départemental, celle-ci devra être associée à un pôle multimodal de qualité adapté aux différentes mobilités (vélo, transports en communs, voitures, stationnement...) afin de répondre aux besoins de déplacements des Cannois et des habitants de tout l'Ouest des Alpes-Maritimes. Elle devra faire l'objet d'une recherche architecturale prononcée qui permettra de marquer le paysage urbain et pourra être associée à des bâtiments « signaux ». Elle pourra également être réalisé en surplomb du nouveau lit de la Frayère. »

Enfin, au Chapitre 5, dans la compatibilité avec les plans et programmes supra-communaux :

« Le secteur de La Bocca-Roubine est un secteur de projet important identifié dans le P.A.D.D. comme devant faire l'objet d'un important renouvellement urbain.

Ce secteur fait actuellement l'objet d'une Servitude d'Attente de Projet sur le périmètre prioritaire d'intervention, limitant drastiquement les possibilités de constructions. Cette servitude a été instaurée pour permettre la réalisation d'études :

- **Concernant l'implantation d'une nouvelle gare TGV sur Cannes-Marchandises dans le cadre de la nouvelle ligne T.G.V. P.A.C.A ;**

De risques dans le cadre de la révision du PPRi devant permettre de préciser les modalités d'aménagement du secteur, notamment en termes de gestion hydraulique contre les inondations (notamment ruissellement). »

PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES (PADD)

Ce document définit **deux axes principaux** : **« Cannes territoire authentique »** et **« Cannes ville à taille humaine et de dimension internationale »** au sein desquels sont déployés différents objectifs eux-mêmes déclinés en 18 orientations.

Le tableau des pages suivantes synthétise ces différentes orientations et analyse leur compatibilité avec le projet des phases 1 & 2.

Axe du PADD	Objectif	Orientation	Opérations des phase 1 & 2	Compatibilité
Cannes, Territoire Authentique	A. Un patrimoine naturel exceptionnel, élément de l'attractivité	1. Protéger et mettre en valeur les espaces paysagers et environnementaux emblématiques de Cannes : - Protéger le caractère remarquable des lieux emblématiques de la ville et les sanctuariser - Préserver les grands réservoirs de biodiversité terrestres et marins - Protéger le foncier agricole cannois (vallée de la Siagne et île Saint Honorat - Mettre en œuvre une trame verte et bleue comme nouvelle armature du territoire - Préserver ou reconstituer les corridors écologiques	Les trois opérations, circonscrites aux deux secteurs de gare et aux abords immédiats des voies ferrées au niveau de la bifurcation, ne sont pas de nature à impacter les espaces paysagers et environnementaux emblématiques de Cannes.	Oui pour les trois opérations
		2. Utiliser la loi Littoral comme outil de protection et de valorisation au service de la vision municipale : - Graduer la densité de l'urbanisation sur les collines et dans les « espaces urbanisés sensibles » - Conserver le caractère naturel des espaces remarquables - Mieux maîtriser l'imperméabilisation des sols	Pas d'interfaces	Oui pour les trois opérations
	B. Cannes, la Ville durable méditerranéenne	3. Mettre en sécurité les personnes et les biens face aux risques et incidences du changement climatique - Placer les risques de ruissellement et d'inondation au cœur des politiques de prévention et d'aménagement - Protéger la bande côtière des conséquences des épisodes de submersion marine et les plages des mécanismes d'érosion - Apprendre à construire en zone d'aléas modérés - Poursuivre les aménagements de sécurisation face aux risques d'incendie - Prendre en compte les risques de mouvements de terrain et sismiques	PPRi en cours de révision porté à connaissance en janvier 2020 sur le secteur de projet Cannes Grand Ouest, dans lequel s'intègre l'opération <u>Gare TER Cannes Marchandises</u> (servitude d'attente de projet instituée) Un ouvrage hydraulique spécifique sera réalisé sous la plateforme ferroviaire de Cannes-la-Bocca pour améliorer le drainage de la zone. L'OH du Fond de Veyre sera élargi. Le terrier sera équipé de capteurs permettant l'arrêt des trains en cas d'inondation de la plateforme ferroviaire. De manière générale, le projet s'est efforcé de prendre en compte au mieux cette problématique centrale.	Oui pour les trois opérations, sous réserve que leur mise en œuvre prenne en compte les risques naturels et le changement climatique (notamment le porter à connaissance de janvier 2020 du PPRi en cours de révision sur le secteur Cannes Grand Ouest)
		4. Veiller à la performance environnementale dans les projets de construction et d'aménagement - Agir contre les pollutions en développant des modes de déplacements doux - Lutter contre le bruit en ville - Favoriser une transition énergétique - Promouvoir un bâtiment durable de type méditerranéen	Les opérations devront prendre en compte les ambitions en matière de performance environnementale.	Oui pour les trois opérations, sous réserve que leur mise en œuvre intègre les ambitions du PLU en matière de performance environnementale
	C. Un patrimoine en héritage, qui force l'identité cannoise	5. Sauvegarder et valoriser les composantes urbaines et architecturales - Compléter les inventaires des entités patrimoniales remarquables - Poursuivre le recensement des grands parcs et jardins de la ville - Valoriser le caractère provençal de Cannes - Poursuivre la mise en valeur d'un bord de mer prestigieux - Faciliter les accès aux plages - Développer des espaces publics et des espaces verts de qualité	<u>Gare TER Cannes Marchandises</u> : l'opération permettra de contribuer au développement d'espaces publics et d'espaces verts de qualité. <u>Pour les deux autres opérations</u> : pas d'interfaces	Oui pour les trois opérations
		6. Requalifier les paysages contemporains - Poursuivre l'embellissement et la dynamisation de Bocca Centre avec des actions en faveur de l'esprit de village propre à La Bocca (commerces, services, équipements publics...) - Favoriser le renouvellement urbain du quartier Prado – République - Poursuivre la recomposition urbaine de Bocca Nord (autour des quartiers de Ranguin et de Ranchito, et de l'entrée de ville de l'Abadie)	<u>Gare TER Cannes Marchandises</u> : l'opération permettra de contribuer à l'embellissement et la dynamisation de La Bocca centre. <u>Pour les deux autres opérations</u> : pas d'interfaces	Oui pour les trois opérations
	CARTE ILLUSTRATIVE DE L'AXE CANNES, TERRITOIRE AUTHENTIQUE (voir après le tableau)	Carte illustrant les principales orientations du premier axe avec notamment : poursuivre l'opération Bocca Centre, poursuivre la mise en valeur du bord de mer et faciliter l'accès aux plages, valoriser et embellir les grands axes et espaces publics	Cf ci-dessus	Oui pour les trois opérations

Axe du PADD	Objectif	Orientation	Opérations de phases 1 & 2	Compatibilité
Cannes, ville à taille humaine et à dimension internationale	A. Une ville dynamique par la diversité de ses quartiers	7. Développer un urbanisme de proximité, adapté à la vie de quartier - Valoriser l'identité et la vie sociales propres à chaque quartier - Favoriser le maintien ou la création de centralités de proximité - Renforcer l'accès aux équipements - Encourager les dispositifs concourant à l'expression de toutes les solidarités	<u>Gare TER Cannes Marchandises</u> : l'opération permettra de favoriser les centralités de proximité et l'accès aux équipements <u>Pour les deux autres opérations</u> : pas d'interfaces	Oui pour les trois opérations
		8. Affirmer toutes les centralités existantes - Mettre en œuvre un plan de rénovation du quartier Prado – République - Poursuivre la valorisation urbaine du quartier centre-gare et le développement des liens entre les quartiers de Prado – République et de la Croisette Développer l'ensemble des fonctions urbaines et recomposer les activités économiques dans l'ensemble urbain « Cannes Grand Ouest » accompagnant l'offre commerciale de proximité de Bocca centre et l'émergence d'une nouvelle centralité autour de la future gare.	<u>Gare TER Cannes Marchandises</u> : l'opération participera au renouvellement urbain du secteur de projet « Cannes Grand Ouest » et viendra conforter l'émergence d'une nouvelle centralité autour de la future gare <u>4^{ème} voie Cannes Centre</u> : l'opération contribuera à induire un trafic TER plus important et donc une fréquentation accrue de la gare et de ses abords, venant ainsi dynamiser le quartier centre gare et sa valorisation urbaine. <u>Bifurcation Cannes-Grasse</u> : pas d'interfaces	Oui pour les trois opérations
	B. Le rayonnement économique de Cannes	9. Mener des actions en faveur de Cannes créative et numérique, moteur des talents du territoire - Développer plus encore l'offre événementielle - Structurer les activités de recherche et d'innovation - Mettre les technologies numériques au service de l'innovation urbaine - Irriguer l'ensemble de la ville par le très haut débit numérique filaire et hertzien	Pas d'interfaces directes, les 3 opérations permettront globalement l'amélioration de la desserte du territoire cannois, et intégreront les technologies numériques	Oui pour les trois opérations
		10. Développer tous les savoir-faire industriels et artisanaux - Soutenir les pôles de recherche et de compétitivité industriels cannois - Conserver et développer un réseau d'entreprises artisanales locales - Développer un pôle d'excellence du nautisme à l'échelle du bassin cannois - Renouveler les zones d'activités économiques	Les 3 opérations permettront globalement l'amélioration de la desserte du territoire cannois, et viendront ainsi conforter et dynamiser le développement industriel et artisanal et le développement économique en général.	Oui pour les trois opérations
		11. Renforcer l'attractivité touristique à forte valeur ajoutée - Renforcer les motifs d'intérêt touristique pour la ville - Valoriser davantage les sites touristiques existants - Aménager le site de l'Observatoire - Assurer la pérennité de l'offre d'hébergement hôtelier cannoise - Ancrer la fonction de pôle croisière	Les 3 opérations permettront globalement l'amélioration de la desserte du territoire cannois, et viendront ainsi conforter l'attractivité touristique.	Oui pour les trois opérations
		12. Soutenir la force de l'offre commerciale de proximité, condition nécessaire de l'attractivité	Les 3 opérations permettront globalement l'amélioration de la desserte du territoire cannois, et viendront ainsi conforter l'activité commerciale, tout en venant renforcer les centralités de proximité autour des deux gares (Centre et La Bocca).	Oui pour les trois opérations

Axe du PADD	Objectif	Orientation	Opérations de phases 1 & 2	Compatibilité
Cannes, ville à taille humaine et à dimension internationale	C. Une mobilité facilitée pour mieux se déplacer	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, nouvelle porte d'entrée de la Côte d'Azur - 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 en complétant le réseau routier et/ou en proposant des itinéraires alternatifs - 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	Les 3 opérations s'inscrivent totalement en réponse à cette orientation en améliorant l'accessibilité et la desserte globale du territoire cannois, en mettant en œuvre le projet de gare nouvelle et structurante de Cannes Marchandises et en participant à l'organisation de l'intermodalité.	Oui pour les trois opérations
		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	Pas d'interfaces directes, mais l'opération de <u>Gare TER Cannes Marchandises</u> intégrera les accès à la gare par les différents modes doux et des espaces de stationnement public.	Oui pour les trois opérations
	D. Une politique d'habitat adaptée aux enjeux démographiques à venir	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 méditerranéens - Raccorder les nouveaux lieux d'habitation de Cannes aux réseaux des transports publics et des modes doux	Pas d'interfaces	Oui pour les trois opérations
		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	Pas d'interfaces	Oui pour les trois opérations
		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	Pas d'interfaces	Oui pour les trois opérations
		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 recomposition ou une mutation des secteurs à enjeux : grandes friches industrielles de Cannes Grand Ouest et sites commerciaux de la Roubine et des Tourrades, délaissés d'infrastructures ferroviaires autour de la future gare de la Ligne Nouvelle à la Bocca, secteur « portes de la Siagne » et ses entrées de ville : quartiers de l'Abadie, de Ranchito et du Ranguin, espaces à réhabiliter du quartier Prado – République...	<u>Gare TER Cannes Marchandises</u> : contribuera à dynamiser le renouvellement urbain du secteur Cannes Grand Ouest et l'émergence d'une nouvelle centralité de proximité autour de la nouvelle gare. L'opération devra intégrer le traitement des délaissés autour de la future gare et la connecter avec les quartiers environnants. Les deux autres opérations : pas d'interfaces	Oui pour les trois opérations. <u>Gare TER Cannes Marchandises</u> : bien veiller au traitement des délaissés autour de la future gare.
	CARTE ILLUSTRATIVE DE L'AXE CANNES, VILLE A TAILLE HUMAINE ET A DIMENSION INTERNATIONALE	Carte illustrant les principales orientations du premier axe avec notamment : favoriser le renouvellement urbain, poursuivre la valorisation urbaine du quartier centre-gare et le développement des liens entre le quartier Prado – République et Croisette, pérenniser l'offre commerciale du centre-ville et de Bocca centre notamment, apporter des solutions nouvelles aux déplacements Est-Ouest et Nord-Sud, optimiser une intermodalité forte autour des gares et arrêts ferroviaires, reconnaître les grands corridors de mobilités autour des transports en commun, transformer le littoral en itinéraire modes doux...	Cf ci-dessus	Oui pour les trois opérations

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Le PLU de Cannes a défini deux secteurs d'OAP sectorielles : l'OAP Nouvelle Frayère et l'OAP L'Abadie, qui ne sont pas concernées par les trois opérations du projet des phases 1 & 2.

Aucune incompatibilité n'est donc à relever sur ce point.

Par ailleurs, le vaste secteur « Cannes Grand Ouest » a fait l'objet d'études pour la mise en œuvre d'un vaste projet de renouvellement urbain, qui intègre la création de la future gare TER.

Toutefois, dans l'attente des études devant permettre une prise en compte adaptée des risques inondation (révision en cours du PPRi, portée à connaissance en janvier 2020), ce secteur a fait l'objet de l'institution d'une Servitude d'Attente de Projet (SAP), afin de limiter l'urbanisation :

« L'espace de projet Cannes Grand Ouest est concerné par le périmètre de l'Espace Stratégique de Requalification (E.S.R.) que la commune compte demander à l'Etat d'inscrire dans le futur Plan de Prévention du Risque Inondation (P.P.R.I.) révisé afin de bénéficier de règles adaptées au projet d'aménagement en matière de gestion du risque inondation.

C'est pourquoi, dans l'attente, le P.L.U. institue sur ce vaste périmètre de 96 hectares une Servitude d'Attente de Projet (S.A.P., article L.151-41 du Code de l'urbanisme) afin de limiter, à court terme, l'urbanisation. Cette servitude devra être levée par une modification qui permettra d'instaurer une Orientation d'Aménagement et de Programmation précisant les modalités de renouvellement urbain de ce secteur. »

Le schéma d'aménagement du secteur figure au rapport de présentation mais n'est pas à considérer comme une OAP pour le moment.

En tout état de cause, l'opération envisagée s'insère parfaitement dans ce schéma global d'aménagement, et la modification future du PLU qui entérinera cette OAP ne remettra pas en cause la compatibilité du projet SNCF.

REGLEMENT GRAPHIQUE

ZONAGE

Des extraits du plan de zonage sur les trois secteurs d'aménagement sont présentés ci-après.

Nous présentons également la superposition des opérations envisagées à ce plan de zonage.

Opération 4^{ème} voie Cannes Centre

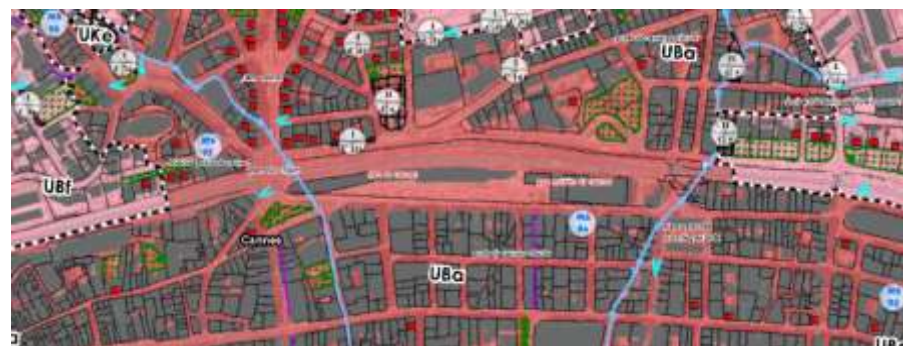


Figure 16 : extrait du plan de zonage du PLU de Cannes sur le secteur centre gare



Zone d'opération

Figure 17 : superposition de l'opération 4^{ème} voie Cannes Centre avec le plan de zonage du PLU de Cannes

L'opération 4^{ème} voie Cannes Centre est concernée principalement par la zone **UBa** et en partie par la zone **UBf**.

Les bases travaux envisagées concernent également le zonage **UBa**.

Opération Bifurcation Cannes-Grasse :

L'opération Bifurcation Cannes-Grasse est concernée par les zones **UBa, UC, UCa et UFb**.

L'analyse des zonages est réalisée dans un paragraphe spécifique « Règlement écrit ».



Zone d'étude

Figure 18 : extrait du plan de zonage du PLU de Cannes sur le secteur de la Bifurcation Cannes – Grasse et superposition de l'opération

Opération Gare TER Cannes Marchandises



Figure 19 : extrait du plan de zonage du PLU de Cannes sur le secteur Marchandises



Figure 20 : superposition du périmètre potentiel d'intervention de l'opération Gare TER Cannes Marchandises avec le plan de zonage du PLU de Cannes

L'opération Gare TER Cannes Marchandises est concernée par les zones **UEg, UC et URa**.
Sur cette dernière zone URa a par ailleurs été instituée une **Servitude d'Attente de Projet** afin de pouvoir intégrer les dispositions relatives au PPRi dont la révision devrait aboutir en juillet.

EMPLACEMENTS RESERVES

Opération 4^{ème} voie Cannes Centre

L'emplacement réservé I.C.111 se situe en bordure d'opération :

I.C.111	Elargissement de voirie	Commune	Boulevard d'Alsace	161
---------	-------------------------	---------	--------------------	-----

L'une des zones de chantier empiète également clairement sur un emplacement réservé : l'ER II.C.6 - projet de parc relais lié au PEM de Cannes Centre) :



II.C.6	Parc relais : pôle multimodal d'échanges de Cannes centre	Commune	Angle Gallieni – Saint Nicolas – Mimont / boulevard d'Alsace	0,20
--------	---	---------	--	------

Figure 21 : superposition du périmètre potentiel d'opération avec le plan de zonage du PLU sur le secteur de la gare

Opération Gare TER Cannes Marchandises

La zone d'opération franchit trois ER pour élargissement de voirie. Il s'agit de I.C.10, I.C.34, I.C.152 et IC13, au bénéfice de la commune.

I.C.10	Elargissement de voirie	Commune	Boulevard du Midi	8 690
I.C.34	Elargissement de voirie	Commune	Avenue de la Roubine	6 408
I.C.152	Prolongement	Commune	Avenue Pierre Semard	886
II.C.13	Gare multimodale	Commune	avenue de la Roubine et avenue Pierre Semard	1,91

L'élargissement de voirie prévu à ce niveau concerne la rive nord de l'avenue de la Roubine et le sud du boulevard du midi et de l'avenue Pierre Semard.

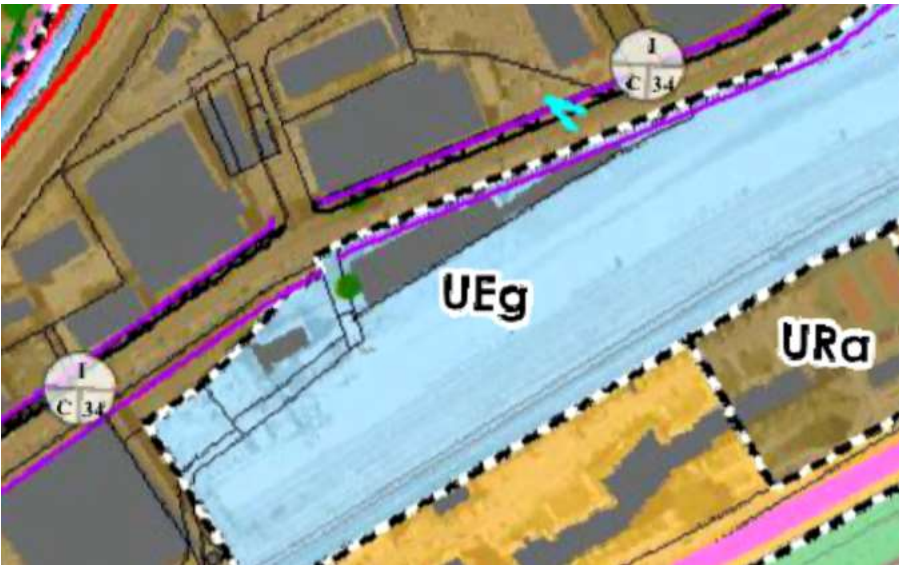


Figure 22 : zoom sur l'ER I.C 34 du PLU de Cannes



Figure 23 : superposition de la zone d'opération d'aménagement envisagée avec le plan de zonage du PLU de Cannes



Figure 24 : zoom sur les ER I.C.10, I.C.34 et I.C.152

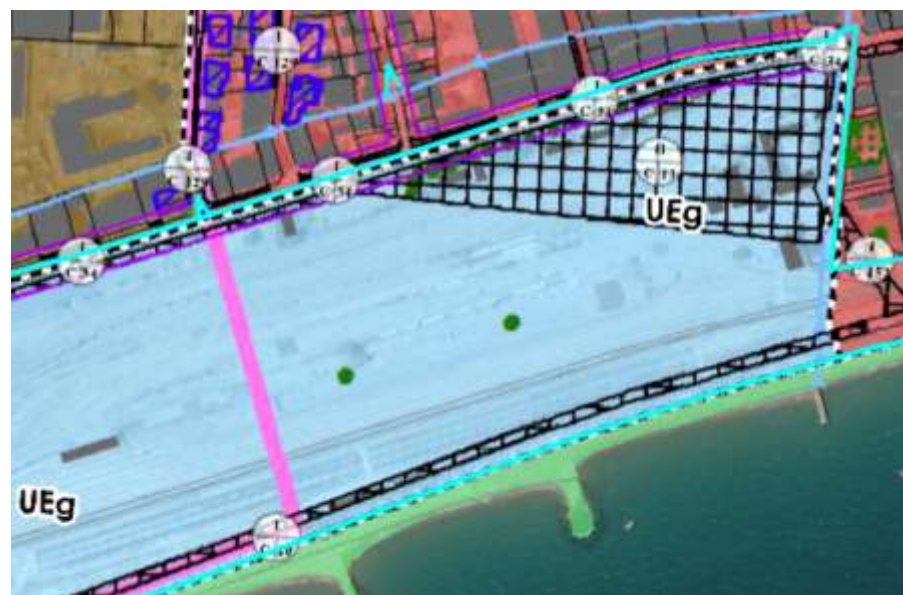


Figure 25 : superposition de la zone d'opération d'aménagement envisagée avec le plan de zonage du PLU de Cannes

Hormis l'ER 10 qui revêt un intérêt à terme pour la commune de Cannes pour l'aménagement du front de mer, les autres ER doivent être supprimés car incompatibles avec la mise en œuvre de l'opération.

Opération Bifurcation Cannes-Grasse

- Partie Ouest



Figure 26 : zoom sur le plan de zonage du PLU de Cannes sur le secteur concerné par l'opération Bifurcation Cannes-Grasse – partie Ouest

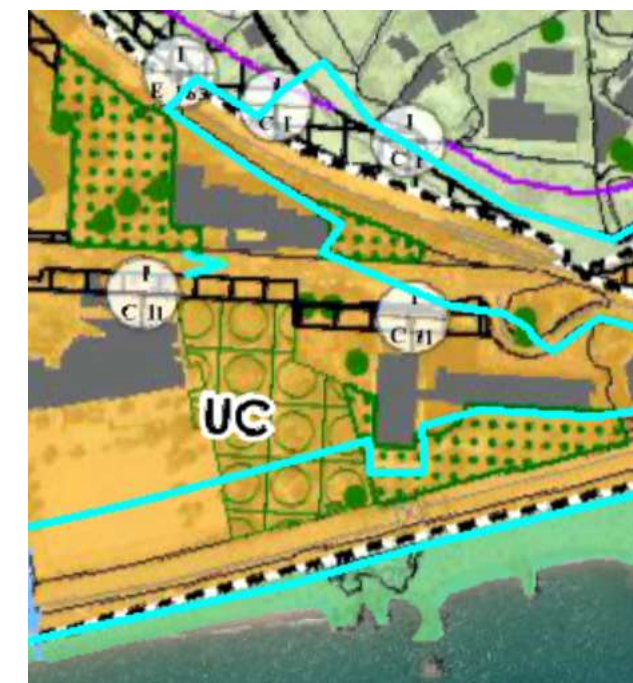


Figure 27 : superposition de la zone d'opération d'aménagement envisagée de la Bifurcation Cannes-Grasse avec le plan de zonage du PLU de Cannes – partie Ouest

Sur la partie Ouest, les aménagements envisagés s’insèrent dans le domaine ferroviaire et se situent à proximité immédiate de trois ER, et sont incompatibles avec les projets d’extension du domaine ferroviaire ou ne correspondent plus au projet.

Il s’agit de l’I.C.1 et I.C.2 réservés pour la commune, et de l’I.E.163 réservé au bénéfice de l’Etat pour le réaménagement de la voie ferrée.

I.C.1	Création de voirie ou d'infrastructure pour transports en commun et aménagements d'espaces publics	Commune	Sud AB le long de la voie ferrée Cannes Grasse	28 903
I.E.163	Réaménagement de la voie ferrée et des quais pour amélioration de capacité	Etat	Le long de la voie ferrée Cannes Grasse	850

Opération Bifurcation Cannes-Grasse

- Partie Centre



Figure 28 : zoom sur le plan de zonage du PLU de Cannes sur le secteur concerné par l’opération Bifurcation Cannes-Grasse – partie Centre



Figure 29 : superposition de zone d’opération d’aménagement envisagée de la Bifurcation Cannes-Grasse avec le plan de zonage du PLU de Cannes

L’opération envisagée empiète sur un emplacement réservé au PLU de Cannes au bénéfice de la commune : l’ER I.C.2 :

I.C.2	Création de voirie ou d'infrastructure pour transports en commun et aménagements d'espaces publics	Commune	Le long de la voie ferrée, à hauteur du bd du Midi -Louise Moreau	38 830
-------	--	---------	---	--------

L’ER I.C.1 est partiellement concerné par l’opération.

L’ER I.C.37, situés en limite de l’emprise ferroviaire, n’est en revanche pas impacté.

- Partie Est

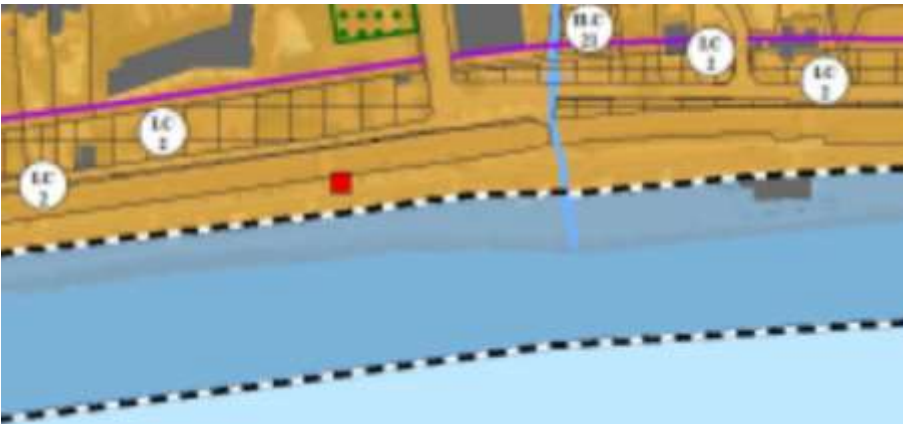


Figure 30 : zoom sur le plan de zonage du PLU de Cannes sur le secteur concerné par l’opération Bifurcation Cannes-Grasse – partie Est

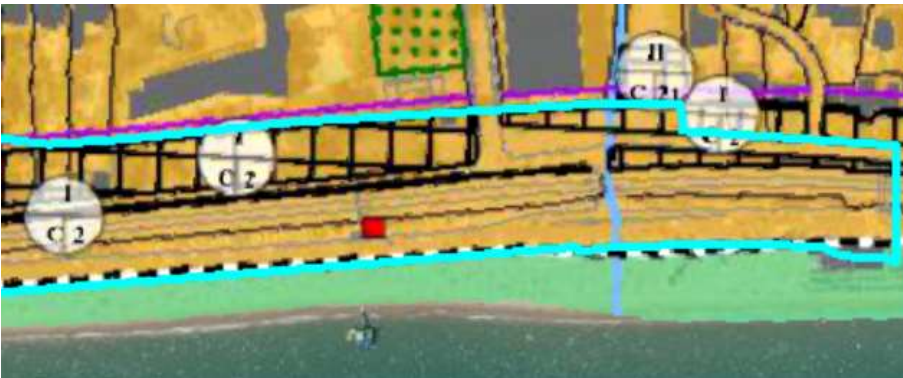


Figure 31 : superposition de la zone d’opération d’aménagement envisagée de la Bifurcation Cannes-Grasse avec le plan de zonage du PLU de Cannes – partie Est

Sur la partie Est, l’opération empiète toujours sur l’ER I.C.2 cité précédemment.

En tout état de cause, **il convient d’envisager une procédure de mise en compatibilité pour assurer la compatibilité du projet avec le document d’urbanisme.**

ESPACES BOISES CLASSES

L’opération de la Bifurcation Cannes-Grasse passe en limite d’un Espace Boisé Classé au PLU de Cannes :



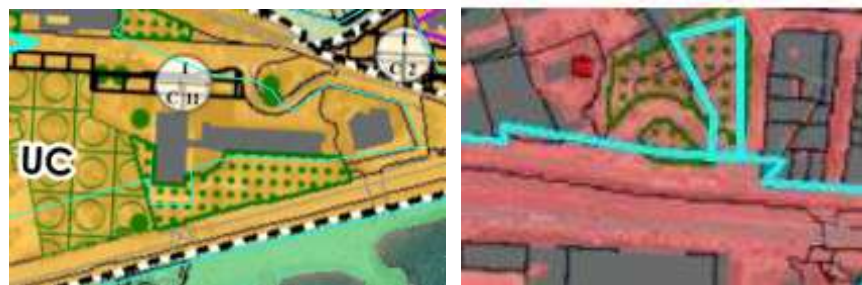
Figure 32 : zoom sur l'EBC concerné par l'opération

Une réduction de cet espace boisé classé est donc nécessaire afin de permettre la création de la nouvelle voie, à travers la procédure de mise en compatibilité.

AUTRES ELEMENTS DE PROTECTION

En continuité de cet EBC, l'opération impacte un arbre remarquable ainsi que des éléments du « patrimoine végétal et naturel » protégé au titre du L 151-23 du Code de l'Urbanisme.

L'une des zones de chantier envisagée au niveau de Cannes Centre concerne également un EVP.



Espaces Verts à Protéger ou à créer (L 151-23 du C.U.)

A noter que même s'il s'agit d'une protection moins « forte » que l'EBC, cette protection empêche la coupe d'arbre et l'artificialisation des sols, ce qui empêche donc la réalisation de l'opération.

Deux perspectives sensibles se situent à proximité de la future gare TER Cannes Marchandises. Ces perspectives ont des répercussions sur les constructions nouvelles puisqu'elles impliquent :

« La hauteur des constructions doit également tenir compte des « perspectives sensibles » identifiées aux plans de zonage du P.L.U. A ce titre, l'implantation et la hauteur de la construction et des aménagements, hors clôtures mais y compris les aménagements d'espaces verts, doivent tenir compte de cet enjeu paysager particulier et ne pas le masquer. »

Ces dispositions sont donc de nature à remettre en cause l'opération.



Perspectives sensibles (L 151-23 du C.U.)

REGLEMENT ECRIT

DISPOSITIONS GENERALES :

Le règlement du PLU a établi des dispositions générales qui s'appliquent à l'ensemble du territoire communal.

Nous présentons ci-après les dispositions susceptibles d'avoir des incidences sur les opérations du projet des phases 1 & 2 envisagées sur le territoire cannois.

Section A / Dispositions relatives à l'aménagement

- Article 2 – Règles dérogatoires

Les équipements d'intérêt collectif et services publics (constructions, installations ou ouvrages) sont autorisés dans chaque zone. Il s'agit des destinations correspondant aux catégories suivantes : [...]

Les constructions, ouvrages et installations techniques nécessaires au fonctionnement des réseaux (transport [...] etc.).

Ces dispositions permettent de créer de nouveaux équipements ferroviaires pérennes mais ne précisent pas les conditions d'implantations des équipements temporaires. Des précisions / rappels pourraient utilement éviter tout risque de contentieux ultérieur.

- Article 7 – Servitude d'attente de projet (SAP - durée maximale 5 ans à compter de la date d'approbation du PLU)

Une Servitude d'attente de projet est identifiée sur le document graphique, correspondant au secteur de projet Grand Ouest. Au sein de ce périmètre, la constructibilité est limitée pour les nouvelles constructions à la réhabilitation, la restauration, le changement de destination ou les extensions jusque 20 m² de surface de plancher uniquement.

L'analyse du PPRi Basse Vallée de la Siagne a montré que les études de révision étaient très avancées, puisque le zonage et le règlement associé sont déjà accessibles. Le PPRi en cours de révision a fait l'objet d'un porter à connaissance en janvier 2020.

La révision une fois approuvée devrait permettre de mettre en œuvre une modification du PLU conduisant à la levée de cette SAP, pour instituer l'OAP Cannes Grand Ouest. Il est néanmoins nécessaire que cette SAP soit levée sur les terrains de l'opération dans le cadre de la mise en compatibilité afin de ne pas bloquer l'opération.

Section B / Dispositions relatives à la gestion des eaux usées et des eaux pluviales

Différentes dispositions sont édictées, qui seront à respecter pour les différents aménagements envisagés (visant notamment à limiter l'imperméabilisation).

Section C / Dispositions relatives à la réduction de l'exposition des personnes et des biens aux risques naturels, technologiques et aux nuisances

Rappels et renvois aux dispositions réglementaires relatives aux risques inondations et submersion, incendies, risques technologiques (TMD), séismes et mouvements de terrain, nuisances (PEB de l'aérodrome Cannes-Mandelieu, isolations acoustiques le long des voies bruyantes...).

Toutes ces dispositions réglementaires devront être respectées.

Section D / Dispositions relatives à la mixité sociale et fonctionnelle

Sans interfaces avec les opérations du projet des phases 1 & 2.

Section E / Dispositions relatives à la performance environnementale et à la valorisation du patrimoine bâti et paysager

Cette section traduit en dispositions réglementaires les ambitions de la commune en matière de qualité environnementale, de développement durable et de transition énergétique.

Un certain nombre de dispositions limite les possibilités d'aménagement (règles de recul notamment par rapport aux arbres). Les dérogations prévues pour les équipements dans la section A permettent d'y pallier. Toutefois, un rappel de cette dérogation permettrait d'éviter tout risque d'interprétation divergente et ainsi limiter les risques de contentieux.

DISPOSITIONS PARTICULIERES AUX ZONES :

Opération 4^{ème} voie Cannes Centre : zonage UBa et UBf

Cette opération ne prévoit que des aménagements d'infrastructures et d'ouvrages (voies, quais, accès aux quais, passages piétons souterrains).

Ces différents types d'aménagements sont autorisés par les dispositions générales et ne sont pas soumis aux règles particulières applicables aux constructions nouvelles.

Le projet est compatible est e règlement du PLU dans ces zones.

Opération Bifurcation Cannes-Grasse : zonage UBa, UC, UCa et UFB

Comme pour la précédente, cette opération ne prévoit que des aménagements d'infrastructures et d'ouvrages (voies ferroviaires et appareils de voie, quais, reprises d'ouvrages d'art pont-route et pont-rail, aménagements routes et chemins, passerelles et passages piétons souterrains, ouvrages hydrauliques).

Ces différents aménagements sont autorisés par les dispositions générales et ne sont pas soumis aux règles particulières applicables aux constructions nouvelles.

Le projet est compatible est e règlement du PLU dans ces zones.

Opération Gare TER Cannes Marchandises : zonage UEg, UC et URa

Les travaux envisagés au sein de la zone ferroviaire UEg (voies et quais) sont entièrement compatibles avec le règlement de la zone.

Cependant, **les aménagements localisés en zone URa** (bâtiment voyageurs, appuis passerelle ville-ville et aménagements connexes de type voirie, dépose minute et parking) **sont pour l'instant interdits par la Servitude d'Attente de Projet et sont limités dans l'attente de la création d'une orientation d'Aménagement et de Programmation.**

Il s'agit là d'une incompatibilité entre le projet et le règlement de la zone URa. Une adaptation de la rédaction des destinations autorisées est ainsi nécessaire en zone URa.

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Le PLU de Cannes prend en compte le projet des phases 1 & 2 et s'appuie en partie sur le projet de future gare Cannes Marchandises pour créer une centralité de proximité et dynamiser le renouvellement urbain de ce secteur Grand Ouest du territoire cannois.

Ainsi, les opérations sont tout à fait compatibles avec le PADD (le projet politique) et ses différentes orientations. Les ambitions en termes de qualité environnementale, de développement durable et de transition énergétique devront être intégrées dans leur réalisation.

Malgré le caractère récent du PLU et son positionnement a priori favorable au projet des phases 1 & 2, plusieurs éléments d'incompatibilité purement réglementaires sont à relever :

- la servitude de projet bloque actuellement la mise en œuvre de l'opération Gare TER Cannes Marchandises
- des emplacements réservés limitent les possibilités de travaux où se situent dans les futures emprises ferroviaires définitives ;
- des espaces boisés classés, des espaces verts protégés et des arbres remarquables se situent dans des périmètres de travaux ou des futures emprises ferroviaires.
- des servitudes de vues (perspectives sensibles) instaurées le long de la voie ferrée qui ne pourront pas être maintenues à la suite de la mise en œuvre de l'opération Gare TER Cannes Marchandises.
- Des précisions sont à apporter aux règlements pour limiter les risques d'interprétations divergentes et limiter les risques de contentieux.

Dans les termes employés, le PLU devrait faire apparaître plus explicitement l'horizon de la mise en service du projet des phases 1 & 2, c'est-à-dire la gare TER de Cannes-la-Bocca aux alentours de 2032 comme une échéance importante dans le phasage du projet urbain.

C'est bien ce projet des phases 1 & 2 qui est soumis à enquête publique et qui doit être rendu compatible.

La mise en avant de cet horizon, et la compatibilité entre les deux projets, ne remet pas en cause l'ambition plus lointaine du projet urbain en relation avec les sections de ligne nouvelle et de la gare TGV à La Bocca liée à elle.

3.3 SOLUTIONS ENVISAGEABLES POUR LA MISE EN COMPATIBILITE ET EXPOSE DES MOTIFS DES CHOIX

Pour donner suite à l'identification des points d'incompatibilité entre les opérations visées et le PLU de la commune de Cannes, plusieurs possibilités de mise en compatibilité ont été envisagées :

▪ **Approche n°1 : la création d'un zonage dédié au projet et la suppression de tous les éléments graphiques incompatibles**

Cette approche est la plus complète car elle permet de modeler le règlement (écrit et graphique) du PLU en fonction du projet des phases 1 & 2.

Il s'agit de créer un zonage dévolu spécifiquement à l'activité ferroviaire qui couvrirait les périmètres des emprises ferroviaires futures et les emprises de travaux nécessaires au projet. Les règles édictées dans cette zone permettraient de n'autoriser que les constructions liées et nécessaires aux équipements ferroviaires. Toutes les servitudes graphiques (ER, EBC...) incluses dans cette zone pourraient être supprimées, permettant qu'aucune incidence n'affecte le projet.

Cette solution présente néanmoins un certain nombre d'inconvénients :

- des périmètres potentiels de travaux devraient être déterminés de manière précise. Si les possibilités d'implantation sont aujourd'hui imaginées, l'évolution du tissu urbain dans les années à venir nécessitera peut-être d'adapter les espaces de chantiers imaginés ;
- elle limite l'évolution de constructions existantes qui seraient situées dans cette nouvelle zone mais qui ne seraient pas forcément remises en cause par le projet, mais simplement inclus dans son périmètre ;
- elle impliquerait une nouvelle évolution du PLU à l'issue des travaux afin de redéfinir l'évolution de ces constructions ;
- elle conduit à une suppression exhaustive de servitudes graphiques dont le maintien à termes ne remettrait pas en cause les opérations visées ;
- elle pourrait remettre en cause la cohérence interne du PLU et notamment la nécessaire compatibilité entre le PADD et les pièces de la traduction réglementaire, sauf à adapter le PADD. Cette mesure reviendrait à déposséder la municipalité de ses choix politique en termes d'aménagement.

Pour ces motifs, cette approche n'a pas été retenue.

Approche n°2 : la suppression de tous les éléments graphiques incompatibles ainsi que l'adaptation des règles existantes

Cette approche consiste en la suppression de tous les éléments graphiques situés dans les périmètres potentiels de travaux et dans les emprises définitives et l'adaptation au cas par cas des règles spécifiques dans chaque zone. Elle s'avère plus souple et moins invasive que l'approche n°1 mais demeure néanmoins contraignante car :

- elle impose toujours de définir des périmètres potentiels de travaux de manière précise. Si les possibilités d'implantation sont aujourd'hui imaginées, l'évolution du tissu urbain dans les années à venir nécessitera peut-être d'adapter les espaces de chantiers imaginés ;
- elle conduit à la suppression exhaustive de servitudes graphiques dont le maintien à termes ne remettrait pas en cause les opérations visées ;
- elle impliquerait une nouvelle évolution du PLU à l'issue des travaux afin de remettre en œuvre des éléments graphiques qui auraient été supprimés ou de règles qui auraient été adaptés.

Pour ces motifs, cette approche n'a pas été retenue.

Approche n°3 : la suppression ponctuelles et partielles de certains éléments graphiques incompatibles uniquement et l'intégration de règles dérogatoires facilitant la mise en œuvre du projet.

Cette 3^{ème} approche est la plus légère et consiste en :

- la suppression des éléments graphiques lorsqu'ils sont directement impactant, c'est-à-dire situés dans les emprises définitives ou qu'ils bloquent de manière plus globale l'exécution des travaux ;
- l'introduction de règles dérogatoires permettant de ne pas supprimer les éléments graphiques ou des règles applicables à l'échelle de la commune.

Cette approche présente plusieurs avantages :

- elle est la moins impactante en termes d'évolutions apportées aux pièces de la traduction réglementaire. Seuls les éléments strictement identifiés comme incompatibles dans les périmètres de travaux ou dans les emprises définitives font l'objet d'une suppression (cette mesure représente à l'inverse une contrainte majeur pour SNCF Réseau dont les marges de manœuvre seront d'autant plus limitées) ;
- elle permet de ne pas remettre en cause les intentions d'aménagement globales et règles prévues par le PLU ;
- elle permet de strictement encadrer les dérogations introduites, notamment pour veiller à la prise en compte du risque, de l'intégration paysagère, de l'environnement et d'être strictement limitée aux opérations visées (de nouveau une contrainte forte pour SNCF Réseau) ;
- elle permet de tenir compte des échanges préalables déjà effectués avec la commune et les habitants en amont, durant les phases de réflexions sur le projet.

Pour ces motifs, l'approche n°3 a été retenue pour la mise en compatibilité du PLU.

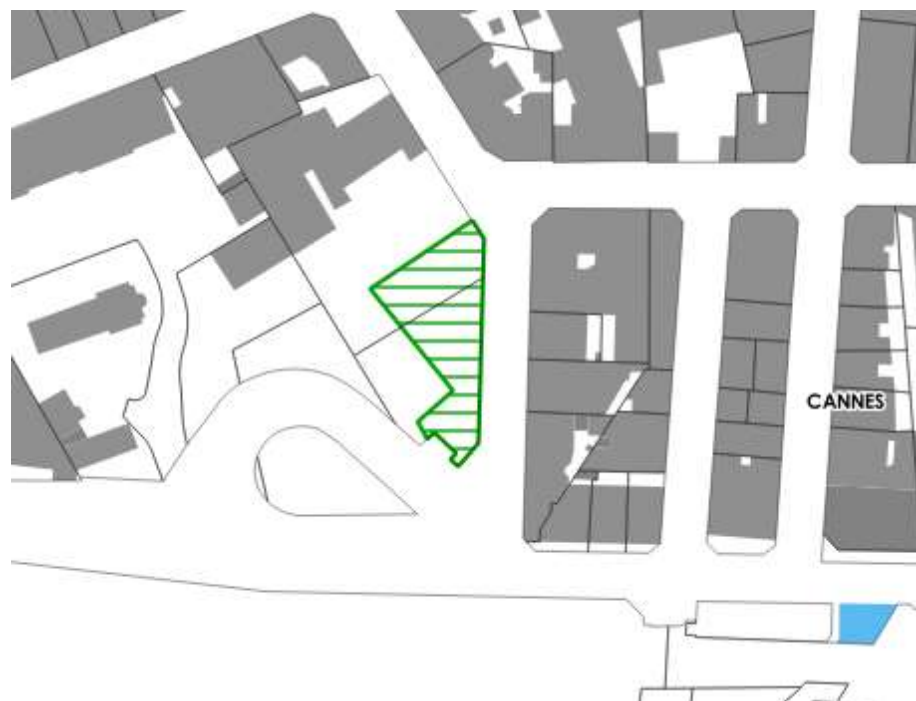
4 MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

C'est donc l'approche n°3 présentée au chapitre précédent qui est décrite dans ce chapitre 4.

4.1 PRESENTATION DES ADAPTATIONS APORTEES AU ZONAGE

REDUCTION DE TROIS ESPACES VERTS PROTEGES

L'espace vert protégé (EVP) situé au nord de la gare Cannes Marchandises est réduit de 614 m² afin d'accueillir un espace de chantier. Cette suppression correspond aux espaces les moins sensibles (parking et boulodrome).



 Espaces Verts à Protéger ou à créer (L 151-23 du C.U.)

Figure 33 : Extrait du zonage

Figure 34 : Périmètre de l'EVP supprimé

Deux espaces verts protégés (EVP) situés dans le périmètre de l'opération bifurcation Cannes – Grasse sont supprimés :

- au Nord, entre la voie ferrée l'avenue Francis Tonner, sur une superficie de 423 m², au sein de la copropriété Mer & Plage² ;

Le déclassement de cet EVP a été formulé dans l'éventualité où cet espace devait être nécessaire et mobilisé pour la réalisation des travaux sur la section de ligne Cannes-Grasse.

Ce terrain serait envisagé pour la mise en place d'installation chantier pendant la durée des travaux, et le cas échéant, remis en état à la fin des travaux, avec le reclassement en EVP de ce périmètre.

D'ailleurs, si cet espace vert venait à être impacté, SNCF RESEAU s'engage à le remettre en état à la fin des travaux, en proposant d'apporter un aménagement qualitatif, embellissant et améliorant la situation actuelle, en concertation avec les résidents de la copropriété "Mer et Plages".

Par ailleurs, les arbres seront évalués, en concertation avec les résidents de la copropriété, et ceux présentant une valeur d'agrément significatif seront préservés dans la mesure du possible.

Toutefois, le besoin de mobiliser ce terrain sera examiné dans les phases ultérieures, dans le cadre des réflexions plus détaillées sur le phasage des travaux. Pour rappel, SNCF RESEAU a depuis le début des études recherché à minimiser les impacts sur le territoire dans une démarche ERC (éviter, réduire, compenser). Elle continuera ainsi et fera en sorte de pouvoir mettre en œuvre, dans la mesure du possible, un phasage et des modalités de travaux qui permettent de préserver cet espace. Ainsi, si le besoin de ce terrain n'est pas justifié, le terrain pourra être reclassé en EVP dès que les études le confirmeront.

- au Sud, dans le terrain de la résidence du Château de la Mer, sur une superficie de 965 m².



Espaces Verts à Protéger ou à créer (L 151-23 du C.U.)

Figure 35 : Extrait du zonage du PLU en vigueur

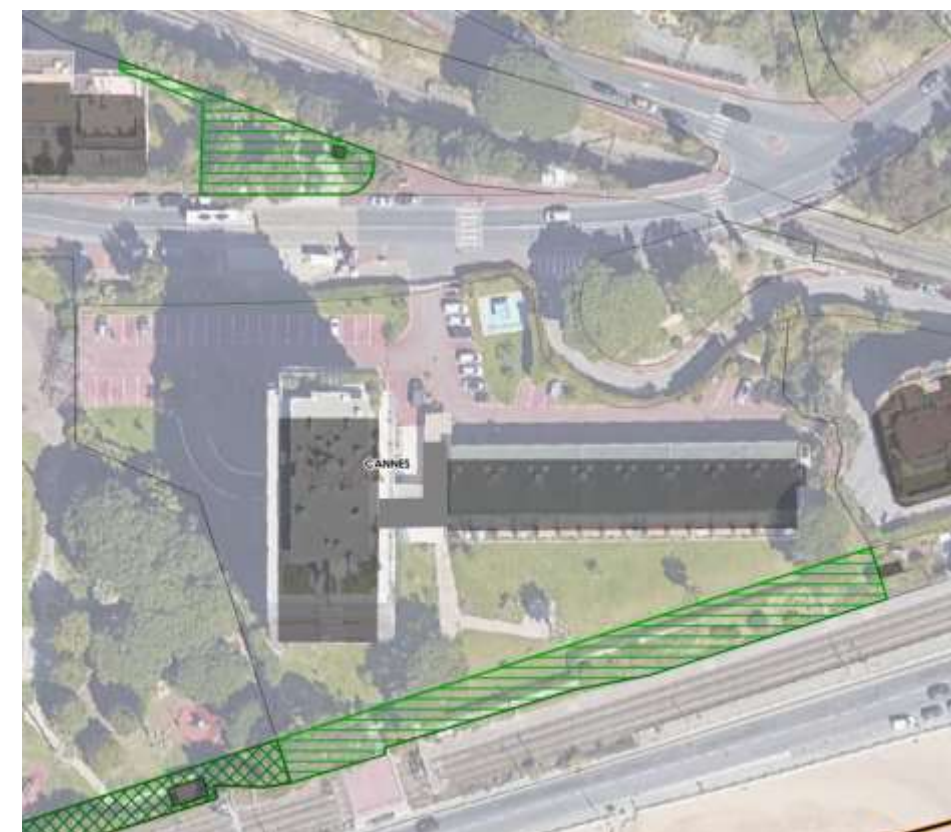


Figure 36 : Périmètres des EVP supprimés

REDUCTION D'UN ESPACE BOISE CLASSE

L'espace boisé classé (EBC) correspondant au square de Morès est réduit sur son extrémité sud sur une superficie de 390 m² afin de permettre la création de la nouvelle voie.

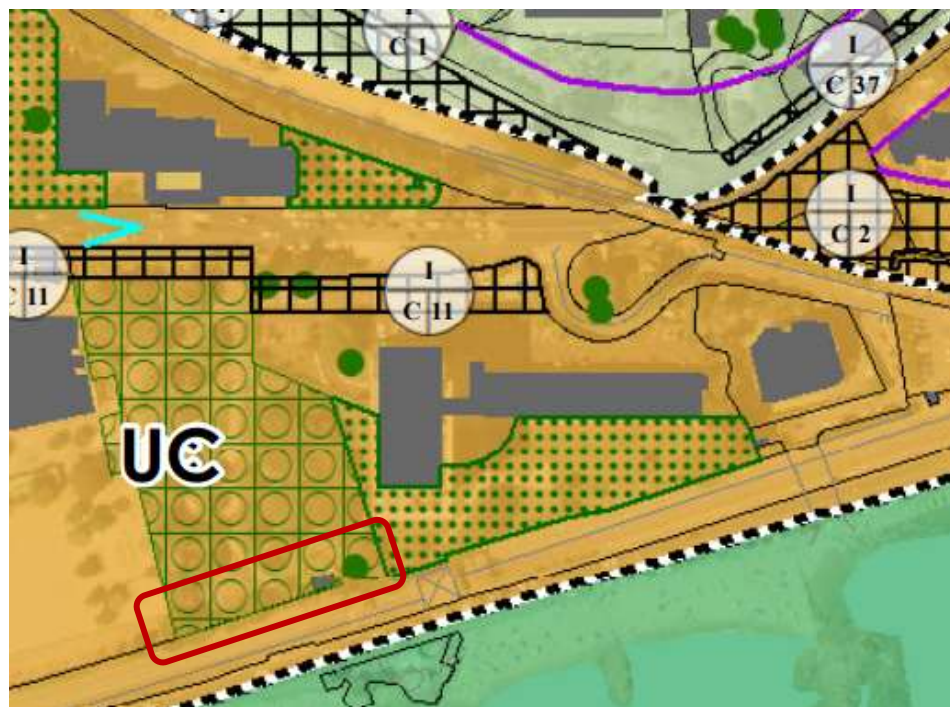


Figure 37 : Extrait du zonage du PLU en vigueur

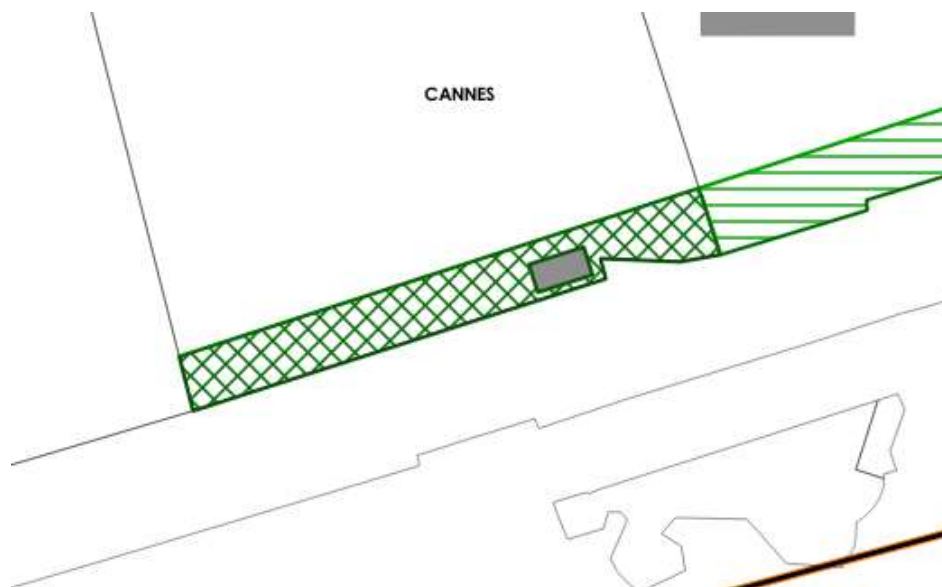


Figure 38 : Périmètre de l'EBC supprimé

REDUCTION DE LA SERVITUDE D'ATTENTE DE PROJET

La servitude d'attente de projet (SAP) est réduite sur une superficie de 16,8 ha afin d'exclure les emprises ferroviaires futures dédiées à la construction de la future Gare TER Cannes Marchandises et ses aménagements afférents.



 Périmètre de Servitude d'Attente de Projet

Figure 39 : Extrait du zonage du PLU en vigueur

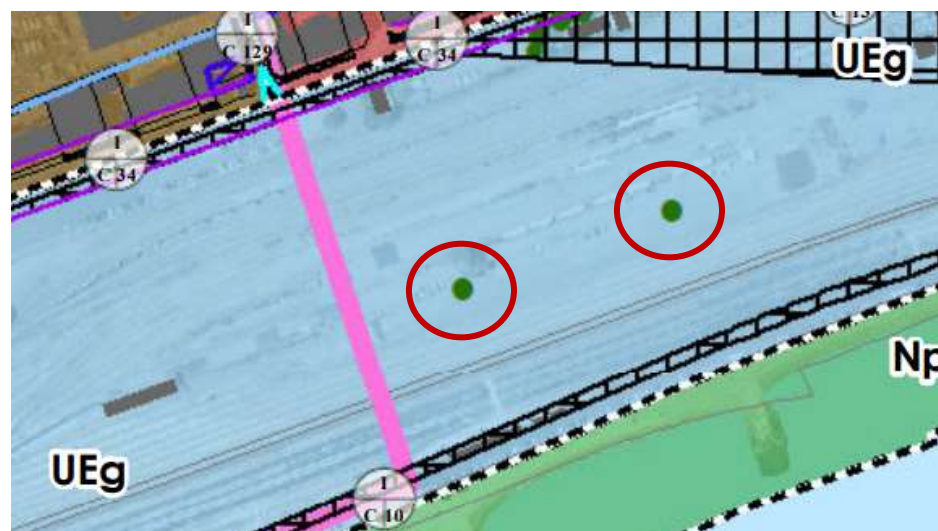


Figure 40 : Périmètres de suppression de la SAP

SUPPRESSION DE TROIS ARBRES REMARQUABLES

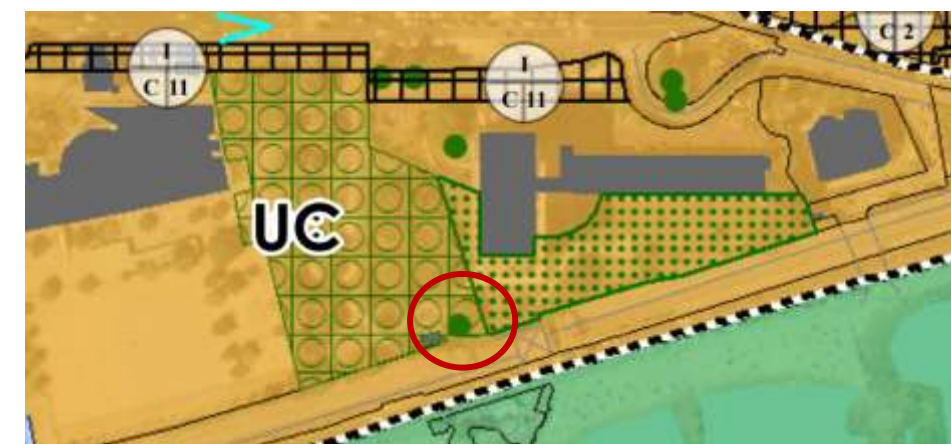
Trois servitudes graphiques relatives à des arbres remarquables sont supprimées :

- deux situées au sein des emprises ferroviaires existantes de Cannes marchandises. Une de ces servitudes est caduque, l'arbre dont elle est censée assurer la protection n'existe plus depuis plusieurs années ;
- une située dans le square de Morès, dans la bande d'EBC supprimée concernée par la création de la nouvelle voie.



● Arbres remarquables (L 151-23 du C.U.)

Figure 41 : Extrait du zonage du PLU en vigueur



● Arbres remarquables (L 151-23 du C.U.)

Figure 43 : Extrait du zonage du PLU en vigueur



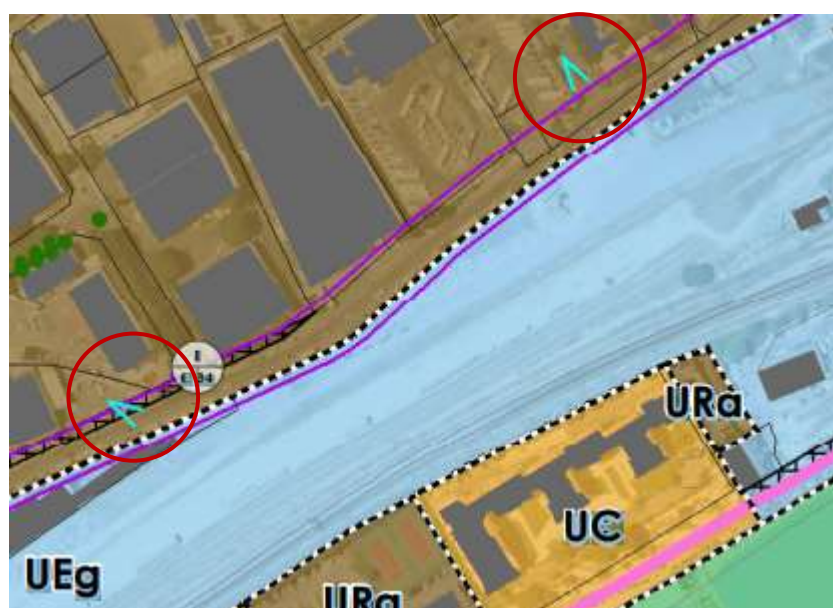
Figure 42 : Servitudes des arbres remarquables faisant l'objet de la suppression



Figure 44 : Servitudes des arbres remarquables faisant l'objet de la suppression

SUPPRESSION DE DEUX PERSPECTIVES SENSIBLES

Les deux perspectives de vues situées le long des futurs aménagements de la nouvelle gare TER Cannes Marchandises sont supprimées, celles-ci ne pouvant être maintenues avec les aménagements liés à la nouvelle gare TER. Il convient de préciser que les différentes perspectives sensibles situées à l'intérieur du périmètre d'aménagement de la future OAP Cannes Grand Ouest seront à termes supprimées pour tenir compte du renouvellement urbain et de la redéfinition de la trame viaire.



< Perspectives sensibles (L 151-23 du C.U.)

Figure 45 : Extrait du zonage

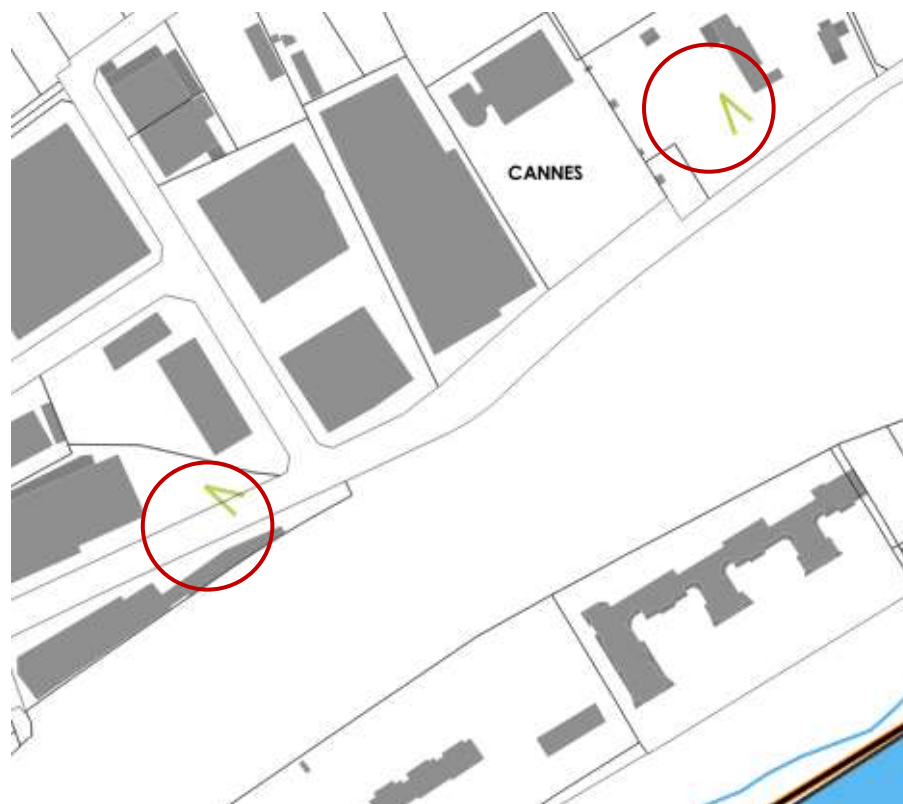


Figure 46 : Perspectives sensibles faisant l'objet de la suppression

4.2 PRESENTATION DES ADAPTATIONS APPORTEES AU REGLEMENT

Trois compléments sont apportés au règlement du PLU de Cannes afin de permettre la mise en œuvre du projet des phases 1 & 2 :

Le paragraphe 3 de l'article 2 du chapitre A du Titre 2 relatif au « règles dérogatoires relatives aux équipements d'intérêt collectif et services publics (constructions, installations ou ouvrages) est complété avec un ensemble de mesures complémentaires permettant de déroger aux règles gabaritaires habituelles (emprises, hauteurs, reculs...) pour les équipements ferroviaires liés au projet des phases 1 & 2.

Cette mesure permet de limiter la suppression de règles / servitudes écrites ou graphiques sur le plan de zonage.

Le texte inchangé est présenté en *italique*. Les compléments sont surlignés en gris.

ARTICLE 2 – REGLES DEROGATOIRES

1. Adaptations mineures
[...]
2. Équipements d'intérêt collectif et services publics (constructions, installations ou ouvrages) :

Les équipements d'intérêt collectif et services publics (constructions, installations ou ouvrages) sont autorisés dans chaque zone. Il s'agit des destinations correspondant aux catégories suivantes :

- les locaux affectés aux services publics municipaux, départementaux, régionaux ou nationaux ;
- les aménagements d'espaces publics et d'espaces verts établis suivant un projet d'ensemble ;
- les crèches et haltes garderies publiques ;
- les établissements d'enseignement maternel, primaire, secondaire publics et de l'enseignement supérieur, ainsi que les bâtiments nécessaires à leur fonctionnement et situés à leur proximité immédiate (300 mètres à pied) ;
- les établissements universitaires, y compris les locaux affectés à la recherche et d'enseignement supérieur publics, ainsi que les bâtiments nécessaires à leur fonctionnement et situés à leur proximité immédiate (300 mètres à pied) ; ;
- les établissements publics de santé (y compris les locaux affectés à la recherche, et d'enseignement supérieur) ;
- les établissements d'action sociale ;
- les établissements sportifs publics ;
- les constructions, ouvrages et installations techniques nécessaires au fonctionnement des réseaux (transport, postes, fluides, énergie, télécommunication etc.) et aux services publics d'eau, d'assainissement et de valorisation des ressources, sauf dispositions contraires et règles spécifiques.
- les équipements culturels ;
- les équipements ou ouvrages liés à la sécurité aérienne.

De plus, sont admis dans l'ensemble des zones, sauf mention contraire, les canalisations (conduites enterrées et installations annexes) de transport de gaz ou assimilé y compris les ouvrages techniques nécessaires à leur fonctionnement et leur bornage, ainsi que les affouillements et exhaussements inhérents à leur construction et aux interventions ultérieures relatives au maintien de la sécurité.

Cette liste peut être complétée le cas échéant, par d'autres équipements d'intérêt collectif et services publics prévus par la réglementation et/ou la jurisprudence.

Les règles d'urbanisme édictées dans les dispositions générales et dans chacune des zones ne s'appliquent pas à ces équipements. Néanmoins, concernant les dispositions réglementaires particulières des articles 6, le nombre de places de stationnement à réaliser devra être déterminé en prenant en compte :

- la nature des équipements ;
- le taux et le rythme de leur fréquentation ;
- leur situation géographique au regard des parkings publics existants à proximité ;
- le foisonnement (stationnement non simultané) lié au fonctionnement de l'équipement.

Enfin, ces dérogations ne s'appliquent que lorsque l'équipement en question occupe au moins 80 % des surfaces de plancher réalisées.

De plus, dans les zones U et AU, par exception aux règles prévues dans chacune des zones (écrites ou graphiques), sont autorisés les pistes d'accès, installations, aménagements, constructions temporaires, dépôts de matériaux et affouillements et exhaussements des sols nécessaires à la mise en œuvre des travaux d'amélioration du système ferroviaire dans le cadre du projet des phases 1 & 2 Ligne Nouvelle Provence-Côte-d'Azur sous réserve :

- qu'ils soient temporaires et permettent une remise en état du site à l'issue des travaux (qui, pour des raisons de maintien d'exploitation de la voie ferrée, peuvent durer quelques années).
- qu'ils soient proportionnés aux besoins des travaux du projet des phases 1 & 2 Ligne Nouvelle Provence-Côte-d'Azur déclarés d'utilité publique ;
- qu'ils fassent, dans la mesure du possible, l'objet d'une intégration dans le paysage et les tissus urbains environnants ;
- qu'ils ne compromettent pas la réalisation ultérieure de projets au sein de ces périmètres, notamment lorsqu'ils sont situés dans un périmètre d'Orientations d'Aménagement et de Programmation ou des terrains grevés par des Emplacements réservés ;
- qu'ils n'accroissent pas l'exposition des personnes et des biens face aux risques et intègrent, si besoin, des dispositifs permettant de maintenir un impact neutre ;

Ces pistes d'accès, installations et aménagements, aménagements, constructions temporaires, dépôts de matériaux et affouillements et exhaussements des sols peuvent déroger à l'ensemble des règles écrites et graphiques (destinations, occupation des sols, reculs, axes et limites d'implantation, coefficient d'emprise au sol, coefficient d'espace vert et hauteur notamment) dès lors que cela répond à une nécessité technique.

La mise en œuvre d'une OAP, d'un Emplacement Réservé... ne s'oppose pas à leur mise en œuvre préalable.

Afin qu'il ne puisse y avoir de mauvaises interprétations pour l'application de ces nouvelles dispositions, qu'il s'agisse des aménagements temporaires ou ceux permanents (déjà autorisés dans le PLU en vigueur), deux dérogations complémentaires sont également ajoutées, concernant la zone URa (espace de renouvellement urbain de Cannes Grand Ouest) et les règles de recul par rapport aux protections environnementales.

Le texte inchangé est présenté en *italique*. Les compléments sont surlignés en gris.

Concernant la zone URa, il s'agit de rappeler, conformément aux dispositions déjà existantes de l'article 2 précité, que les équipements publics sont autorisés, nonobstant l'existence d'une orientation d'aménagement et de programmation et l'extension limitée à 10%.

Extrait du règlement

ARTICLE 1.2 DESTINATIONS ET SOUS-DESTINATIONS AUTORISEES SOUS-CONDITIONS DANS LES ZONES URBAINES

Sont autorisées sous conditions :

- dans le secteur URa : les constructions devront respecter les principes d'aménagement déterminés dans le cadre d'une future Orientation d'Aménagement et de Programmation. Dans l'attente, seuls la réhabilitation, le changement de destination et l'extension limitée (dans la limite de 10 % de l'emprise existante et en une seule fois à la date d'approbation du PLU) des constructions existantes sont autorisés, dès lors que cela ne remet pas en cause la possibilité d'un renouvellement urbain ultérieur. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux pistes d'accès, installations, aménagements, constructions (temporaires ou non), dépôts de matériaux et affouillements et exhaussements des sols nécessaires à la mise en œuvre des travaux d'amélioration du système ferroviaire dans le cadre du projet des phases 1 & 2 Ligne Nouvelle Provence-Côte-d'Azur

Concernant les règles de recul par rapport aux protections environnementales, il s'agit de préciser que ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et ouvrages ferroviaires du projet des phases 1 & 2, qui pour certains vont devoir longer des espaces verts aménagés / arbres pour des raisons de contraintes techniques.

L'article 3 du chapitre E du titre 2 des dispositions générales est ainsi complété :

Extrait du règlement

ARTICLE 3 – PROTECTION DU PATRIMOINE VEGETAL, NATUREL ET PAYSAGER

Les règles de recul définies par le présent article ne s'appliquent pas aux pistes d'accès, installations, aménagements, constructions (temporaires ou non), dépôts de matériaux et affouillements et exhaussements des sols nécessaires à la mise en œuvre des travaux d'amélioration du système ferroviaire dans le cadre du projet des phases 1 & 2 Ligne Nouvelle Provence-Côte-d'Azur.

1. Règles relatives aux Espaces Boisés Classés

Les espaces boisés classés figurant au document graphique sont soumis aux dispositions de l'article L.130-1 et suivants du Code de l'Urbanisme concernant les coupes et abattages d'arbres.

Les défrichements sont soumis à autorisation dans les espaces boisés non classés conformément à l'article L.311-1 du Code Forestier.

Toute construction doit être implantée à une distance minimum de 2 mètres par rapport à la limite des Espaces Boisés Classés identifiés sur les plans de zonage du P.L.U.

[...]

3. Règles relatives à la préservation du patrimoine végétal, naturel et paysager « commun »

a) Protection des arbres existants

Recul des constructions par rapport aux arbres de haute tige

Afin de protéger les systèmes racinaires et la frondaison des arbres et d'assurer leur pérennisation, aucune construction ne devra être réalisée à moins de :

- 10m du pied des arbres de haute tige de niveau 1 dans le cas des arbres à conserver, et 8 m dans le cas des arbres à planter ;
- 5m du pied des arbres de haute tige de niveau 2 dans le cas des arbres à conserver, et 3 m dans le cas des arbres à planter ;

Les distances imposées ci-dessus sont prises horizontalement au pied des arbres et en tout point du tronc de l'arbre.

Les seuls aménagements possibles dans ces limites, hormis d'autres plantations en pleine terre, sont la réalisation, sans affouillement de sol, d'allées, de terrasses, d'escaliers et d'aires de stationnement.

Les arbres plantés en tant qu'arbres de haute tige dans le cadre d'une autorisation d'urbanisme accordée seront dès lors considérés comme répondant à la définition des arbres de haute tige existants à conserver.

Pour l'application de cet article, seuls les oliviers, les palmiers et les yuccas peuvent être transplantés et être ainsi considérés comme « conservés ».

Condition d'implantation des arbres de haute tige

La distance de plantation entre deux arbres de haute tige devra permettre d'assurer leur développement à long terme. Elle ne pourra être inférieure à 5 mètres.

L'implantation le long des limites séparatives devra s'effectuer à une distance minimale de 5 mètres.

Conservation des arbres de haute tige dans le site inscrit

Terrains bâtis : sur les terrains comportant déjà une construction hors piscine ou bassin, tout arbre de haute tige ne peut être abattu que si son état phytosanitaire le justifie, s'il présente un risque avéré pour la sécurité des

personnes ou s'il est de nature à causer, de manière directe, des dommages sérieux et avérés aux biens existants sur le terrain (risques de chute notamment).

Terrains non bâtis : dans le cas où le terrain ne comporte pas de construction hors piscine ou bassin, les futures constructions doivent être implantées de manière que les 2/3 des arbres de haute tige soient conservés, notamment les arbres les plus remarquables par leur essence et leur force.

Les arbres plantés en tant qu'arbres de haute tige dans le cadre d'une autorisation d'urbanisme accordée seront dès lors considérés comme répondant à la définition des arbres de haute tige existants à conserver.

Pour l'application de cet article, seuls les oliviers, les palmiers et les yuccas peuvent être transplantés et être ainsi considérés comme « conservés ».

Coupes des arbres de haute tige

Elles sont soumises à déclaration préalable sur la totalité du site inscrit.

Seuls les arbres de haute tige en mauvais état phytosanitaire ou présentant un risque avéré pour la sécurité des personnes ou de nature à causer, de manière directe, des dommages sérieux et avérés aux biens existants sur le terrain (risque de chute notamment) pourront être abattus et remplacés par des arbres de même niveau ayant une « force » minimum de « 20-25 » et plantés dans le même secteur, nonobstant les distances imposées par rapport aux constructions existantes. Dans tous les cas, les arbres en question ne pourront être abattus que si l'abattage constitue l'unique solution pour pallier tout risque ou dommage.

b) Politique de reboisement

Modalité de calcul du nombre d'arbres de haute tige à planter

Pour le calcul des arbres à planter et des arbres à conserver, il convient d'arrondir à la centaine supérieure pour toute superficie supérieure ou égale en décimales à 50 m², et d'arrondir à la centaine inférieure pour toute superficie inférieure en décimales à 50 m².

L'élagage et la taille relèvent de l'entretien normal des éléments du paysage et n'entraînent pas leur modification. Ils seront mesurés et préserveront la couronne de l'arbre (étêtement interdit).

4.3 PRESENTATION DES ADAPTATIONS APPORTEES AUX ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

Aucune modification n'est apportée aux Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP).

4.4 PRESENTATION DES ADAPTATIONS APPORTEES A LA LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES (ER)

EVOLUTIONS APPORTEES AUX EMBLEMENTS RESERVES (ER) POUR L'OPERATION GARE TER CANNES MARCHANDISES

Les aménagements prévus dans le cadre de la gare TER Cannes Marchandises remettent au cause un certain nombre d'emplacements réservés prévus initialement dans le PLU en vigueur.

Font ainsi l'objet d'une suppression totale, les emplacements réservés suivants :

- **ER IC152** : Prolongement Avenue Pierre Semard, sur une superficie de 886 m². Cet ER visait à la création d'une voie surplombant la voie ferrée, projet qui a été abandonné depuis plusieurs années ;
- **ER IIC13** : Gare multimodale, sur une superficie de 1,91 ha. Cet ER visait la création d'une gare multimodale préalablement aux réflexions engagées par le projet des phases 1 & 2. Ce projet de gare n'est plus d'actualité et peut donc être supprimé.

Fait l'objet d'une suppression partielle :

- **ER IC34** : Elargissement de voirie – Avenue de la Roubine, sur une superficie de 2807 m². L'avenue de la Roubine sera déviée dans le cadre du projet de renouvellement urbain Cannes Grand Ouest. La suppression complète de l'ER IC34 sera actée par la commune dans le cadre de sa modification n°2.

Evolution apportée à la liste des emplacements réservés :

Le texte inchangé est présenté en *italique*. Les suppressions de texte sont ~~barrées~~. Les compléments sont surlignés en gris.

EMPLACEMENTS RESERVES POUR LES VOIRIES ET LES 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 m ²)
I.C.34	<i>Elargissement de voirie</i>	<i>Commune</i>	<i>Avenue de la Roubine</i>	6 408 <u>6121</u>
I.C.152	<i>Prolongement</i>	<i>Commune</i>	<i>Avenue Pierre-Semard</i>	886

EMPLACEMENTS RESERVES POUR LES EQUIPEMENTS 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 ha)
II.C.13	Gare multimodale	Commune	avenue de la Roubine et avenue Pierre-Semard	1,91



Figure 47 : Extrait du zonage du PLU en vigueur



Figure 48 : Emplacements réservés faisant l'objet de la suppression

EVOLUTIONS APORTEES AUX EMPLACEMENTS RESERVES (ER) POUR L'OPERATION BIFURCATION CANNES - GRASSE

Les aménagements prévus dans le cadre de la gare TER Cannes Marchandises remettent au cause un certain nombre d'emplacements réservés prévus initialement dans le PLU en vigueur.

Font ainsi l'objet d'une suppression totale, les emplacements réservés suivants :

- **ER IE163** : Réaménagement de la voie ferrée et des quais pour amélioration de capacité, sur une superficie de 850 m². Cet ER n'est plus nécessaire compte tenu de l'acquisition future des terrains par SNCF réseau et du nouveau projet développé dans le cadre du projet des phases 1 & 2.

Fait l'objet d'une suppression partielle :

- **ER IC1** : Création de voirie ou d'infrastructure pour transports en commun et aménagements d'espaces publics Sud A8 le long de la voie ferrée Cannes Grasse, sur une superficie de 305 m².
- **ER IC2** : Création de voirie ou d'infrastructure pour transports en commun et aménagements d'espaces publics Le long de la voie ferrée, à hauteur du boulevard du Midi - Louise Moreau, sur une superficie de 6 384 m².

Ces suppressions d'ER sont nécessaires pour permettre l'acquisition des terrains par SNCF réseau afin d'aménager les nouvelles voies ainsi que leurs ouvrages connexes (rétention des eaux pluviales notamment).

Evolutions apportées à la liste des emplacements réservés :

Le texte inchangé est présenté en *italique*. Les suppressions de texte sont ~~barrées~~. Les compléments sont surlignés en gris.



Figure 49 : Extrait du zonage du PLU en vigueur



Figure 50 : Emplacements réservés faisant l'objet de la suppression

EMPLACEMENTS RESERVES POUR LES VOIRIES ET LES CHEMINEMENTS

Número 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.1	Création de voirie ou d'infrastructure pour transports en commun et aménagements d'espaces publics	Commune	Sud A8 le long de la voie ferrée Cannes Grasse	28 855 28 550
I.C.2	Création de voirie ou d'infrastructure pour transports en commun et aménagements d'espaces publics	Commune	Le long de la voie ferrée, à hauteur du bd du Midi -Louise Moreau	38 624 32 240
I.E.163	Réaménagement de la voie ferrée et des quais pour amélioration de capacité	Etat	Le long de la voie ferrée Cannes-Grasse	850

5 COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS DE RANG SUPERIEUR

5.1 COMPATIBILITE AVEC LE SRADDET

Le SRADDET est un document qui a été rédigé en 2018 avec une adoption en juin 2019. Le projet des phases 1 & 2 n'était pas encore complètement circonscrit à ces dates-là.

Le terme LNPCA, générique, est employé normalement dans le SRADDET. Les objectifs du SRADDET sont compatibles et s'appliquent pour le projet des phases 1 & 2.

PRESENTATION DU SRADDET

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) est un document de planification qui, à l'échelle régionale, précise la stratégie, les objectifs et les règles fixées par la Région dans plusieurs domaines de l'aménagement du territoire.

Il identifie trois enjeux transversaux qui se déclinent en ligne directrice.

Enjeux transversaux	Eléments de ruptures	Lignes directrices
Concilier attractivités économique et résidentielle du territoire	Changer le modèle de Développement territorial pour une région attractive pour les entreprises et la population	Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional
Améliorer la vie quotidienne en préservant les ressources et en réduisant la vulnérabilité	Rompre avec les logiques de consommation extensive des ressources naturelles pour une région résiliente	Maîtriser la consommation de l'espace, renforcer les centralités et leur mise en réseau
Conjuguer l'opportunité de la métropolisation avec l'exigence d'un développement équilibré des territoires	Atténuer les logiques de concurrence territoriale pour une région solidaire	Conjuguer égalité et diversité pour des territoires solidaires et accueillants

Ces trois lignes directrices sont déclinées en axes et orientations puis en objectifs qualitatifs ou quantitatifs pour 2030 et 2050. Le SRADDET comporte 68 objectifs (et 52 règles d'application) à traduire dans les documents d'urbanisme des territoires.

Le SRADDET PACA a été adopté le 26 juin 2019 par l'assemblée régionale et le préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a rendu son arrêté portant approbation du Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalité des Territoires le 15 octobre 2019.

Le SRADDET ne s'oppose pas aux tiers mais aux documents d'urbanisme. Il s'impose ainsi à tous les SCoT de la région PACA, et, dans l'attente de leur mise en compatibilité éventuelle, aux plans locaux d'urbanisme. Le SRADDET s'imposant aux documents d'urbanisme (SCOT, PLU...) et non aux tiers, de potentiels opposants à un projet d'infrastructure tel que le projet des phases 1 & 2, ne pourront pas évoquer une non-compatibilité avec le SRADDET s'ils attaquent la DUP emportant mise en compatibilité.

ORIENTATION DU SRADDET EN MATIERE FERROVIAIRE

Le projet des phases 1 & 2 est clairement identifié dans le SRADDET, notamment les projets prévus dans les phases 1 & 2, qui en fait un élément fort de sa politique de mobilité et de développement économique endogène et exogène.

EXTRAITS DU SRADDET

ORIENTATION 1 / UN TERRITOIRE CONNECTE ET PLUS ACCESSIBLE AU NIVEAU NATIONAL, EUROPEEN ET INTERNATIONAL

OBJECTIF 1 : CONFORTER LES PORTES D'ENTREE DU TERRITOIRE REGIONAL

Concernant les portes et infrastructures ferroviaires

Alors que Marseille, Aix et Avignon bénéficient à travers leurs gares d'un accès performant à Paris, aux grandes métropoles régionales et à certaines destinations européennes comme Barcelone Londres ou Bruxelles, la faiblesse relative du réseau interne pénalise fortement la connexion des métropoles de Nice et de Toulon.

L'aboutissement du projet de LNPCA constitue donc une priorité régionale pour améliorer les transports du quotidien et désenclaver l'Est de la région.

OBJECTIF 4 : RENFORCER LES GRANDS POLES ECONOMIQUES, TOURISTIQUES ET CULTURELS

Grands pôles économiques

L'analyse du lien entre les grands pôles économiques et les nœuds de transports met en évidence la faible compétitivité de la desserte en transports collectifs, en particulier pour les liens vers l'aéroport Marseille-Provence et la gare Aix-TGV, mais aussi vers l'aéroport de Nice. Elle démontre également la dépendance générale à l'automobile sur l'accessibilité à la Technopôle de Sophia Antipolis.

L'objectif consiste en premier lieu à améliorer l'accessibilité de ces grands pôles économiques à partir des portes d'entrée du territoire régional: les grands pôles économiques régionaux doivent bénéficier d'une desserte renforcée par les réseaux de transport collectifs et les nouveaux modes. Il s'agit de:

- consolider l'ensemble de l'offre interurbaine de transports;
- compléter les réseaux de transports en commun urbains et interurbains;
- atteindre de nouveaux standards de qualité pour l'offre de transports en commun au quotidien;
- améliorer les amplitudes horaires de desserte concernant l'offre ferroviaire et organiser l'articulation de la LNPCA avec les réseaux de transports en commun interurbains (TER, LER).

OBJECTIF 7 : CONSOLIDER LES LIAISONS AVEC LES TERRITOIRES LIMITOPHES ET RENFORCER L'ARC MEDITERRANEEN

La LNPCA, un cap décisif à franchir collectivement

La configuration géographique de la région est favorable à l'usage du transport ferroviaire (zones de forte densité en conurbations ou en chapelet le long du littoral). Néanmoins, la région offre le plus faible linéaire de ligne ferroviaire par habitant et le réseau est saturé, particulièrement autour de Marseille et entre Cannes et Nice, limitant de fait la performance de l'offre. Ainsi, la part modale du ferroviaire dans les déplacements est actuellement réduite alors même que la région connaît un enjeu fort de réduction des émissions (GES, NOx, particules fines, ozone) liées au secteur des transports. 600000 habitants sont exposés à des dépassements de seuil de pollution.

Le SRADDET réaffirme le caractère indispensable de la réalisation du projet de Ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA), maillée avec la ligne ferroviaire existante, pour répondre aux multiples défis de la mobilité à l'échelle régionale.

Ainsi, la désaturation du réseau ferroviaire existant et des principaux nœuds ferroviaires (Marseille, Toulon et Nice), le renforcement de la qualité de vie des habitants, la mise en œuvre du plan climat gouvernemental et les objectifs de réduction de la pollution atmosphérique liée aux transports ainsi que le renfort de l'attractivité économique et touristique de la région sont autant d'objectifs poursuivis par ce projet de ligne nouvelle.

ORIENTATION N°3 : INFRASTRUCTURES : DES RESEAUX CONSOLIDES, DES POLES D'ECHANGES HIERARCHISES

OBJECTIF 44 : ACCELERER LA REALISATION DE LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR POUR RENFORCER L'OFFRE DES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN

Le projet des phases 1 & 2 est compatible avec cet objectif en prenant en compte l'évolution des terminologies.

INCIDENCES SUR LA MISE EN ŒUVRE DES PROJETS

Le SRADDET permet en l'état la mise en œuvre des projets en phases 1 & 2 à une échelle régionale.

Aucune disposition ne permet sa remise en cause à l'échelle du PLU de Cannes, dans sa version en vigueur et dans la future version mise en compatibilité.

5.2 COMPATIBILITE AVEC LA DTA

PRESENTATION DE LA DTA

Prévue par l'article L.102-4 du code de l'urbanisme, la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes-Maritimes a été approuvée par décret le 2 décembre 2003 et est parue au journal officiel du 9 décembre 2003. Elle fixe les orientations fondamentales de l'État en matière d'aménagement et d'équilibre entre perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires ainsi que ses principaux objectifs de localisation des grandes infrastructures de transport, des grands équipements et de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages. Il s'agit d'un document d'aménagement stratégique dont les principales orientations s'appliquent directement au P.L.U.

Les objectifs généraux fixés par la D.T.A. sont de :

- Conforter le positionnement des Alpes-Maritimes, améliorer la qualité des relations en matière de transport, renforcer un certain nombre de pôle d'excellence tels que le tourisme, les hautes technologies, l'enseignement et la recherche ;
- Préserver et valoriser l'environnement ;
- Maîtriser le développement afin de gérer l'espace de façon économe, de satisfaire les besoins présents et futurs des populations, de prévenir et remédier aux déséquilibres sociaux et spatiaux.

Cannes étant située sur le littoral méditerranéen, la commune appartient à la Bande Côtière des Alpes-Maritimes, et plus précisément à la bande littorale, identifiée dans le cadre de la D.T.A. et faisant l'objet d'orientations spécifiques. De ce fait, les orientations pour l'aménagement de la bande côtière et les modalités d'application de la Loi Littoral s'appliquent au territoire communal en plus des objectifs généraux précédant.

ORIENTATION DU SRADDET EN MATIERE FERROVIAIRE

Le projet des phases 1 & 2 n'est pas identifié dans la DTA, celle-ci étant largement antérieure au projet.

Toutefois, la DTA identifie dès 2003 la nécessité de renforcer de renforcer le rôle des voies ferrées (objectif II-113) :

EXTRAITS DE LA DTA

« Trois facteurs contribueront à améliorer l'accessibilité des Alpes-Maritimes et à renforcer les relations "intercités" sur l'arc méditerranéen :

- à l'Ouest, le développement d'un service à grande vitesse vers la Côte d'Azur, dans le prolongement de la ligne TGV méditerranéenne, en aménageant les infrastructures existantes et en préservant la possibilité de réalisation d'une ligne nouvelle ou de sections de lignes nouvelles. La performance globale du système de transport contribuera à assurer une desserte compétitive entre Marseille, Toulon et Nice ;[...] »

INCIDENCES SUR LA MISE EN ŒUVRE DES PROJETS

La DTA permet en l'état la mise en œuvre des projets en phases 1 & 2 à une échelle régionale.

Aucune disposition ne permet sa remise en cause à l'échelle du PLU de Cannes, dans sa version en vigueur et dans la future version mise en compatibilité.

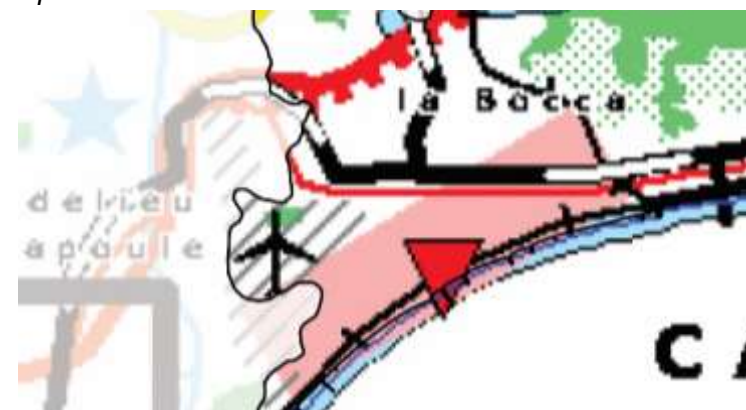


Figure 51 : Carte extraite de la DTA

5.3 COMPATIBILITE AVEC LE SCOT OUEST ALPES MARITIMES

PRESENTATION DU SCOT

Le SCOT Ouest Alpes-Maritimes a été approuvé le 20 mai 2021. Ce SCOT précise les conditions d'aménagement sur les communautés d'agglomération Cannes Pays de Lérins et Pays de Grasse.

Le projet des phases 1 & 2 n'était pas encore complètement circonscrit lors de l'élaboration du SCOT.

Le terme LNPCA, générique, est employé normalement dans le SCOT. Les orientations du SCOT sont compatibles et s'appliquent pour le projet des phases 1 & 2.

ORIENTATION DU SCOT EN MATIERE FERROVIAIRE

Le projet des phases 1 & 2 est clairement identifié dans le SCOT OAM, en particulier le projet de Cannes- Marchandises autour duquel s'articule une politique de densification et de renforcement urbain et économique.

L'orientation n°4 du DOO du SCOT arrêté précise en particulier les modalités attendues en termes de mobilité durable sur le territoire.

Extraits du SCOT OAM

ORIENTATION 4A1 AMENAGER LE TERRITOIRE AUTOUR DE LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

Plus largement, la nouvelle grande gare voyageurs de Cannes Grand Ouest va contribuer au renouveau urbain des quartiers des Tourades et de la Roubine en devenant un lieu majeur d'implantation des nouvelles économies urbaines (créatives, tertiaires, tech-numériques...) et d'habitat :

- En conséquence, les documents d'urbanisme :
 - Intègrent les réservations nécessaires à la réalisation des infrastructures liées à la nouvelle gare, et les outils d'aménagement spécifiques
 - Programment les espaces nécessaires à l'intermodalité autour du périmètre de la future gare pour à la fois jouer le rôle de Hub au sein de l'Agglomération Cannes Pays de Lérins mais également devenir un des grands pôles d'échanges régionaux couvrant l'Ouest de la Côte d'Azur
 - S'interfacent avec le projet de gare nouvelle programmée sur l'Ouest de Sophia-Antipolis

ORIENTATION 4B1 LES MOBILITES STRUCTURANTES DU SCOT OUEST

En orange - création de la liaison structurante

	Liaison structurante		
	Axe TC1	Axe MA1	Axe RB1
Haut Pays			RD 6185
Moyen Pays	Train Grasse-Cannes	Placassier - Mouans Sartoux - Valbonne	Pénitente Cannes Grasse
	TCSF Grasse-Cannes - GRASSE SNCF	Pégomas - La Buquette - BVS	RD 2561 Le Tignet Magagnoc
	BHNS Grasse SNCF - Mouans Sartoux Centre	Grasse - Plaine du Plan Grand Vallot	Stien Intercommunale Stagne prolongée jusqu'à la limite Ouest du Tignet
	TC Grasse-Cannes en bus (L600 AdTM Région)	Canal de Stagne	Grasse Saint Antoine - Saint Jacques
	TC Le Tignet - Grasse Centre	Axe le long RD 98 Haut Sartoux - Est de l'Orme	RD 6185
		Réaménagements d'Azur Le Tignet Magagnoc	Nouvelle sortie Pénitente la Pasute
Bande Littorale	Train Cannes Marchandises LNPCA - la Bocca - Cannes Centre	Cannes Croisette - la Napoule	Nouvelles sorties 43 - A8
	Train Cannes - la Napoule - Théoule	Faro Vén Route 8 - BVS - Stagne	Réaménagement sorties A8 43
	BHNS Cannes - le Cannet Centre ville	Mougins Le Haut - Valmasque	RD 6007 Barbost - Bocca - Cannes
	BHNS Cannes - Le Cannet Rocheville - Mougins centre - Mouans centre		A8
	BHNS Cannes - la Bocca - Tourades - Mandelieu CV - Minelle		RD35
	TC sur A8 - conduite isolée HPA HPS		

ORIENTATION 4 LA VALLEE RENOUVELEE

Le périmètre fonctionnel défini par le Préfet des Alpes-Maritimes dans le cadre de son Porter à Connaissance est un vaste périmètre de projets au sein duquel sont programmées des actions publiques structurantes à l'échelle des 20 prochaines années, l'horizon du SCOT. Parmi celles-ci, on notera :

- La restructuration du Parc d'Activités de la Basse Stagne dont l'examen des occupations et utilisations du sol (recensement des entreprises, degré de mutabilité...) a démontré la faible occupation des sols. Avec la finalisation de la Liaison Intercommunale de la Stagne (RD 1009), le SCOT Ouest AM perçoit clairement l'intérêt d'une restructuration d'ensemble de ce parc d'activités situé au contact de l'A8, présentant de grands tènements faiblement valorisés, ou optimisables.
- La transformation du centre-ville de Mandelieu (les Termes) et les opérations d'aménagement envisagées dans le secteur des Gaveliers.
- Le projet de Technopôle Agritech sur le quartier de l'Abadie à Cannes plus en amont dans la vallée.
- Le maintien en zone naturelle de la carrière de Pégomas.
- La mise en place de la Ferme créative sur le territoire de Cannes
- La montée en puissance du projet Cannes Grand Ouest dont les ferment économiques et modaux sont mis en place progressivement (Bastide Rouge, Ansaldo Breda, BHNS...). La concrétisation de la future gare LNPCA sur le site de Cannes Marchandises va faire changer d'échelle l'ensemble de cette frange Ouest Cannote.
- Le pôle d'accueil du nautisme de la Roubine à Mandelieu-la-Napoule

CANNES GRAND OUEST – le renouvellement à grande échelle

Superficie totale : plus de 100 ha
Les projets

- La nouvelle gare LNPCA sur le site de Cannes Marchandises permettant une nouvelle couture entre la Bocca et son littoral et l'ouverture du quartier sur Boccabana.
- Boccabana. 5,2 kilomètres de promenade sur le littoral boccazien, auxquels s'ajouteront de nombreux espaces verts, des aires de repos, de jeu ou de sport. Le projet souhaite favoriser une circulation douce, un stationnement et une desserte adaptée pour plus d'accessibilité et de sécurité.
- Le Technopôle Bastide Rouge: le projet compte un campus universitaire autour de 3 pôles de formation (900 à 1000 étudiants), une cité des entreprises, une cafétéria et une résidente étudiante (145 logements) et 800 places

de parking (1000 à terme). Le but est d'impulser une attractivité nouvelle de la ville en direction des familles, de la jeunesse et des nouveaux entrepreneurs.

- Le nouveau multiplexe de Cannes « Cinéum ».
- Le projet Ansaldo Breda pour la reconversion économique de cet ancien site industriel vers la création numérique – projet inscrit au sein d'un axe majeur de renouvellement qu'est le boulevard Francis Tonner.

Le périmètre de projet des Tourades – espace à enjeu majeur pour l'affirmation de l'Ouest des Alpes Maritimes pour l'attractivité économique, le logement, les fonctions tertiaires à forte valeur ajoutée



INCIDENCES SUR LA MISE EN ŒUVRE DES PROJETS

Le SCOT Ouest Alpes-Maritimes permet dans sa version approuvée la mise en œuvre du projet des phases 1 & 2 à l'échelle intercommunale.

Aucune disposition ne permet sa remise en cause à l'échelle du PLU de Cannes, dans sa version en vigueur et dans la future version mise en compatibilité.

5.4 COMPATIBILITE AVEC LA LOI LITTORAL

LES PRINCIPES D'URBANISATION EN CONTINUITE

Conformément aux articles L121-10 à L121-20 du Code de l'Urbanisme

- « l'extension de l'urbanisation doit se réaliser soit en continuité avec les agglomérations et villages existants, soit en hameaux nouveaux intégrés à l'environnement ».
- « l'extension limitée de l'urbanisation des espaces proches du rivage (...) doit être justifiée et motivée, dans le plan local d'urbanisme, selon des critères liés à la configuration des lieux ou à l'accueil d'activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau. »

Dans la commune de Cannes, le PLU précise que :

- l'ensemble terrestre de la commune de Cannes constitue une unique agglomération ;
- la limite des espaces proches du rivage correspond à celle de la D.T.A. et est retranscrite sur le plan de zonage.

Dans le PLU, le seul secteur de projet pouvant affecter le caractère limité de l'extension de l'urbanisation au titre de la Loi Littoral est le secteur de projet Cannes Grand Ouest. Ce projet, qui vise à favoriser un renouvellement urbain dense des quartiers Tourrades et Roubine (et limiter la consommation d'espace), envisage un doublement voire un triplement des hauteurs existantes dans ces quartiers. **Ce secteur de projet est néanmoins considéré comme espace à enjeux par la D.T.A. qui précise que « leur structuration ou restructuration devra s'inscrire dans une réflexion d'ensemble quant à leur conception et dans un aménagement cohérent quant à leur réalisation. L'extension de l'urbanisation visera à requalifier le paysage urbain. Elle sera intégrée dans son environnement, dans les sites et le paysage. Les secteurs situés à proximité immédiate de la mer devront privilégier les relations avec le rivage »** permettant ainsi de favoriser une densification accrue en accord avec ses principes.

INCIDENCES SUR LA MISE EN ŒUVRE DES PROJETS

Le projet LNPCA s'inscrit dans le cadre du renouvellement urbain prévu par la DTA, permettant de déroger aux dispositions du principe d'extension limitée de la loi littoral.

En tout état de cause, les aménagements ferroviaires prévus (notamment la nouvelle gare de la Bocca) s'inscrivent dans la continuité des densités et des hauteurs des constructions déjà existantes sur le front de mer, justifiant, hors cadre de la dérogation prévue par la DTA, d'une extension d'urbanisation déjà limitée, dans le respect de la loi littoral.

6 RAPPORT D'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

6.1 OBJET DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

6.1.1 OBJET DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

« L'évaluation environnementale des documents d'urbanisme est une démarche qui contribue au développement durable des territoires. Le fait d'interroger l'opportunité des décisions d'aménagement en amont de la réalisation des projets s'inscrit dans un objectif de prévention des impacts environnementaux et de cohérence des choix. A l'échelle d'un Schéma de Cohérence Territoriale ou d'un Plan Local d'Urbanisme, l'évaluation environnementale s'intéresse à l'ensemble des potentialités ou décisions d'aménagement concernant le territoire, et donc à la somme de leurs incidences environnementales, contrairement à l'étude d'impact qui analysera ensuite chaque projet individuellement. » (Source : Ministère de l'Environnement).

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité permet de présenter les incidences sur l'environnement des modifications apportées au document d'urbanisme et les mesures d'Evitement, de Réduction et de Compensation (ERC) associées. Ces mesures sont mises en place afin que les évolutions sur le document d'urbanisme n'aient pas de répercussions plus larges que le projet.

Dans le cas précis, l'évaluation environnementale de la présente mise en compatibilité est requise au titre des adaptations apportées au zonage, au règlement et à la liste des emplacements réservés du PLU de Cannes.

Après son élaboration, l'Autorité environnementale est consultée et formule un avis sur l'évaluation environnementale et le projet de modification du document. Cet avis est rendu dans les deux mois suivant la date de la saisine du CGEDD, conformément au Décret n° 2021-1000 portant diverses dispositions d'application de la loi d'accélération et de simplification de l'action publique et de simplification en matière d'environnement.

6.1.2 CONTENU DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Le Code de l'urbanisme présente dans l'article R. 104-18 le contenu attendu du rapport environnemental des documents d'urbanisme soumis à une évaluation environnementale :

« 1° Une présentation résumée des objectifs du document, de son contenu et, s'il y a lieu, de son articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes mentionnés à l'article

L. 122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ;

2° Une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution en exposant notamment les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du document ;

3° Une analyse exposant :

a) Les incidences notables probables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;

b) Les problèmes posés par l'adoption du document sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 du code de l'environnement ;

4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du document ;

5° La présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;

6° La définition des critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement afin d'identifier, notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées ;

7° Un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée. »

Par ailleurs, il est indiqué dans l'article R. 104-19 du Code de l'urbanisme, que le rapport « est proportionné à l'importance du document d'urbanisme, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée. » Il est donc important de noter que la présente évaluation environnementale ne porte que sur les évolutions engendrées par la mise en compatibilité et non sur l'ensemble des règles du document d'urbanisme.

Cette évaluation a été menée en suivant les recommandations du « guide de l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme - Une démarche au service de la qualité des documents d'urbanisme », rédigé par le CGDD (Commissariat général au développement durable), paru en novembre 2019.

6.2 ARTICULATION DU PLU AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS ET PROGRAMMES

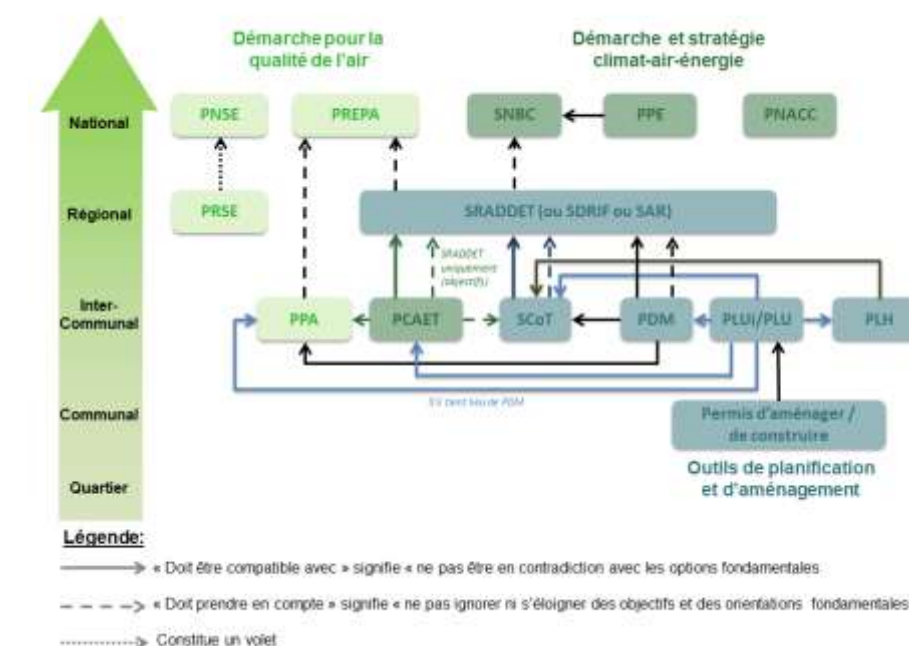


Figure 52 : Articulation des différents documents d'urbanisme, plans et programmes entre eux (ADEME)

Les liens de compatibilité du PLU de Cannes avec les autres documents d'urbanisme, plans et programmes sont les suivants :

- Le PLU doit être compatible avec le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- Le PLU doit être compatible avec le Schéma de Cohésion Territoriale (SCoT) Ouest des Alpes-Maritimes ;
- Le PLU doit être compatible avec le Plan de Déplacements Urbains intercommunal (PDUi) de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins (en cours d'élaboration) ;
- Le PLU doit être compatible avec le Programme Local de l'Habitat (PLH) de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins.

Pour rappel, la compatibilité du projet de modification du PLU avec ces documents d'urbanisme, plans et programmes a déjà été analysée au chapitre §5 – Compatibilité avec les documents de rang supérieur .

6.3 ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

L'état initial est un état des lieux des différentes composantes de l'environnement au sens large (milieu physique, naturel, humain, paysager et patrimonial).

Une double échelle d'analyse est utilisée pour rendre compte des enjeux environnementaux associés à la modification du PLU de Cannes.

Il s'agit, dans un premier temps de réaliser un état des lieux de l'environnement à l'échelle du document d'urbanisme, soit au niveau de la commune de Cannes.

Dans un second temps, l'analyse est portée sur les aires d'étude utilisées dans les Cahiers Territoriaux des opérations cannoises du projet des phases 1 & 2. Il s'agit des aires d'étude suivantes :

- **L'aire d'étude rapprochée des opérations gare TER de Cannes Marchandise La Bocca et bifurcation de la ligne Cannes-Grasse d'une part et l'aire d'étude rapprochée de l'opération gare de Cannes Centre d'autre part.**

Ces aires d'étude rapprochées correspondent à des zones de 250 m autour du périmètre d'intervention des travaux. Elles sont communes à tous les thèmes de l'état initial et permettent d'informer le lecteur sur les enjeux des secteurs dans lesquels s'inscrivent les évolutions du PLU proposées. Ces aires d'étude sont respectivement dénommées « secteur La Bocca » et « secteur Cannes Centre » dans le présent chapitre :

- **Les aires d'étude ajustées dites « fonctionnelles » de ces mêmes opérations qui varient selon les thèmes**

A titre d'exemple, pour l'urbanisme réglementaire, il s'agit du périmètre potentiel d'intervention incluant les emprises temporaires dans lesquelles seront recherchés d'éventuels accès travaux ainsi que les zones d'installations de chantier, tout en évitant les zones à enjeux (zones d'habitat écologique, zones inondables, etc.), ainsi que les emprises définitives. Concernant le milieu naturel, il s'agit des aires d'étude immédiates au droit desquelles les investigations écologiques ont été réalisées.

Le niveau de détails accordé aux différentes thématiques a été ajusté en fonction de leur pertinence vis-à-vis des modifications du PLU envisagées.

Les thématiques développées dans le présent chapitre concernent ainsi :

- Milieu humain et socio-économie :
 - Organisation administrative, occupation du sol et foncier ;
 - Urbanisme réglementaire.
- Infrastructures de transport et circulation ;
- Environnement physique : eaux souterraines et superficielles :
 - Eaux superficielles ;
 - Risques naturels liés aux eaux souterraines et superficielles ;
- Milieu naturel ;
- Paysage et patrimoine culturel ;
- Cadre de vie et santé humaine :
 - Environnement sonore ;
 - Qualité de l'air ;
 - Vibrations ;
 - Vulnérabilité climatique.

Pour les autres thématiques, seule une synthèse des enjeux environnementaux est présentée.

A noter que les niveaux d'enjeu des secteurs La Bocca et Cannes Centre proviennent des Cahiers Territoriaux correspondants selon le classement suivant :

Evaluation des enjeux des différentes thématiques
Enjeu très fort
Enjeu fort
Enjeu assez fort
Enjeu moyen
Enjeu faible
Sans enjeu

La méthodologie de définition des enjeux est présentée dans la pièce C – Tome 1 – Partie 8.

Cette échelle permet de classer graduellement les enjeux de celui qui ne présente pas de contraintes particulières (enjeu faible) jusqu'à celui qui présente une contrainte très forte pour la réalisation du projet (enjeu très fort), entraînant probablement une adaptation technique du projet, nécessitant des études environnementales très détaillées, l'obtention d'autorisations administratives et voire de potentiels conflits à gérer.

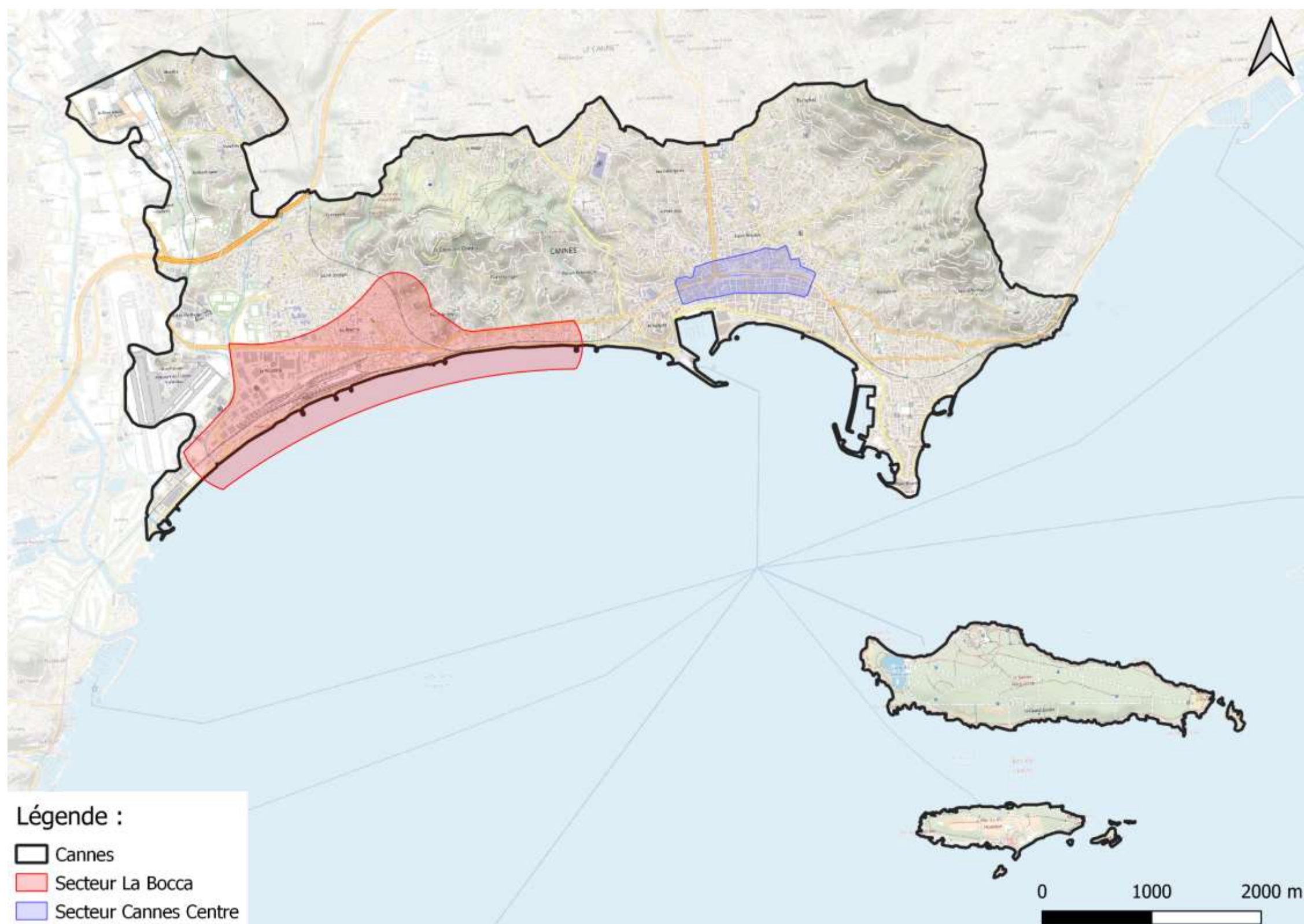


Figure 53 : Localisation des secteurs d'étude sur le territoire communal de Cannes

6.3.1 MILIEU HUMAIN ET SOCIO-ECONOMIE

ORGANISATION ADMINISTRATIVE, OCCUPATION DU SOL ET FONCIER

ORGANISATION ADMINISTRATIVE

Source : Cannes Pays de Lérins (<https://cannespaysdelerins.fr>)

La commune de Cannes se situe dans le département des Alpes-Maritimes (06) en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Elle fait partie de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins qui regroupe les communes de Cannes, Le Cannet, Mougins, Mandelieu-La Napoule et Théoule-sur-Mer. C'est la deuxième agglomération des Alpes-Maritimes avec un peu plus de 160 550 habitants.

Le secteur La Bocca se situe au sud-ouest de la commune de Cannes, à proximité directe du littoral méditerranéen. Le secteur Cannes Centre est localisé au niveau du centre historique de Cannes, légèrement à l'est de la commune.

OCCUPATION DU SOL

Source : Corine Land Cover

La commune de Cannes se compose majoritairement de terres artificialisées (78,6%). Les forêts et milieux semi-naturels comptent pour 12,6% du territoire communal. Les terres agricoles et les surfaces en eau ne représentent que, respectivement, 7,7% et 1,2% de la surface communale. (CORINE Land Cover 2018).

L'occupation du sol du secteur La Bocca est caractérisée par la présence :

- De l'exutoire en mer de la Frayère le long du boulevard du Rivage ;
- De la zone d'activités économiques de la Roubine située au nord du faisceau de voies ferroviaires de la gare de Fret de Cannes Marchandise, dans un contexte urbain peu structuré, constitué de bâtiments d'activités en cours de mutation ;
- Des quartiers de La Bocca, Font de Veyre et Vallon Provençal, représentés par un environnement urbain dense caractérisé par des habitations collectives et pavillonnaires ;
- Des résidences de tourisme et des complexes hôteliers en front de mer ;
- Des plages de la Bocca, de la Gare Marchandise et du Midi.

Le secteur Cannes Centre s'inscrit en centre-ville de Cannes, caractérisé par la présence d'une forte densité d'immeubles et de bâtiments à usage d'habitation et de services (commerces, ...) et de nombreuses voiries. Les espaces verts sont limités à quelques parcs.

Le tableau suivant synthétise les types d'occupation du sol au droit des secteurs d'étude (Corine Land Cover 2018) :

	Secteur La Bocca		Secteur Cannes Centre	
	Superficie (ha)	Pourcentage (%)	Superficie (ha)	Pourcentage (%)
Zones urbanisées – Tissu urbain continu	39,4	14,5 %	40,36	99,92 %
Zones urbanisées – Tissu urbain discontinu	68,9	25,4 %	0,03	0,08 %
Zones industrielles ou commerciales et installations publiques	43,5	16,0 %	0	0 %
Réseaux routier et ferroviaire et espaces associés	32,7	12,0 %	0	0 %
Mers et océans	87,2	32,1 %	0	0 %

FONCIER

SNCF Réseau ne dispose de toute la maîtrise foncière des terrains concernés par les opérations du secteur La Bocca. Des acquisitions foncières seront donc nécessaires au projet.

La maîtrise foncière des terrains concernés par l'opération du secteur Cannes Centre est assurée.

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
La commune de Cannes se situe dans le département des Alpes-Maritimes (06) en région PACA. Cette commune fait partie de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins. Le territoire communal se compose en très grande majorité (78,6%) de terres artificialisées. Les forêts et milieux semi-naturels représentent 12,6% du territoire et les terres agricoles seulement 7,7%.	Assez fort
Au niveau des secteurs affectés par la mise en compatibilité	

Description	Niveau d'enjeu
Secteur La Bocca Le secteur La Bocca s'inscrit sur la commune de Cannes. L'occupation du sol est caractérisée par la présence de la zone d'activités économiques de la Roubine, au nord de la gare de Fret de Cannes Marchandise, représentée par un contexte urbain peu structuré, constitué de bâtiments d'activités en cours de mutation ; les quartiers de La Bocca, Font de Veyre et Vallon Provençal, représentés par un environnement urbain dense caractérisé par des habitations collectives et pavillonnaires ; les résidences de tourisme et les complexes hôteliers en front de mer et enfin les plages de la Bocca, de la Gare Marchandise et du Midi. Des acquisitions foncières seront nécessaires à la réalisation du projet.	Fort
Secteur Cannes Centre Le secteur Cannes Centre s'inscrit sur la commune de Cannes. Il s'inscrit en centre-ville, avec la présence d'une forte densité d'immeubles et de bâtiments à usage d'habitation et de services (commerces ...) et de nombreuses voiries. Les espaces verts sont limités à quelques parcs.	Fort

Figure 54 : Synthèse des enjeux liés à l'organisation administrative et à l'occupation du sol

URBANISME REGLEMENTAIRE

Source : PLU de Cannes

ELEMENTS DU PLU

La commune de Cannes est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme approuvé le 18 novembre 2019, dont la dernière mise à jour date du 1^{er} septembre 2020.

Les périmètres potentiels d'intervention sont concernés par les zonages du PLU suivant :

- Au droit du secteur La Bocca :

Code	Zonage
UBa	Cette zone appartient à la zone U, dite zone urbaine. Le secteur UBa correspond aux centres-villes denses de Cannes centre et Cannes-la-Bocca.
UC et UCa	La zone UC de forte densité correspond aux constructions mixtes de grande hauteur, majoritairement discontinues. Le secteur UCa correspond au secteur entre le boulevard du Dr Picaud au nord et la voie ferrée au sud.
UEg	La zone UE est relative aux équipements. La zone UEG correspond aux emprises ferroviaires de Cannes-La-Bocca
UFb	La zone UF est une zone collinaire à dominante résidentielle faisant l'objet de protection au titre du paysage et du patrimoine. La zone UFb est une zone où la constructibilité est limitée avec une hauteur à 7 m maximum.
URa	La zone UR est relative aux espaces de renouvellement urbain, essentiellement sur les zones d'activités de la Roubine et de la Frayère. Le secteur URa correspond à la zone de renouvellement urbain immédiate.

A noter qu'au droit de la zone URa, une servitude d'attente de projet a été instituée afin de pouvoir intégrer les dispositions relatives au PPRI, dont la révision devrait aboutir prochainement. Elle a d'ailleurs fait l'objet d'un porter à connaissance en janvier 2020.

- Au droit du secteur Cannes Centre :

Code	Zonage
UBa	Cette zone appartient à la zone U, dite zone urbaine. Le secteur UBa correspond aux centres-villes denses de Cannes centre et Cannes-la-Bocca.
UBf	Cette zone correspond aux faubourgs de part et d'autre du boulevard Carnot.

Les périmètres potentiels d'intervention sont concernés par les emplacements réservés suivants :

- Au droit du secteur La Bocca :

Numéro	Descriptif	Bénéficiaire
I.C.1	Création de voirie ou d'infrastructure pour transports en commun et aménagements d'espaces publics	Commune
I.C.2	Création de voirie ou d'infrastructure pour transports en commun et aménagements d'espaces publics	Commune
I.C.10	Elargissement de voirie (boulevard du Midi)	Commune
I.C.34	Elargissement de voirie (avenue de la Roubine)	Commune
I.C.152	Prolongement (avenue Pierre Sémard)	Commune

Numéro	Descriptif	Bénéficiaire
I.E.163	Réaménagement de la voie ferrée et des quais pour amélioration de capacité (projet des phases 1 & 2)	Etat
II.C.13	Gare multimodale (avenue de la Roubine et avenue Pierre Sémard)	Commune

- Au droit du secteur Cannes Centre :

Numéro	Descriptif	Bénéficiaire
II.C.6	Projet de parc relais pôle multimodal d'échanges de Cannes Centre	Commune
I.C.111	Projet d'élargissement de voirie concernant le boulevard d'Alsace	Commune

Ces emplacements réservés portent sur des opérations de voirie, situées en frange du périmètre potentiel d'intervention ainsi que sur des opérations d'aménagements de voie ferrée et de gare en lien avec le projet des phases 1 & 2.

Au sein du périmètre potentiel d'intervention du secteur La Bocca, la voie ferrée Marseille-Vintimille passe en limite d'un espace boisé classé (EBC). En continuité de cet EBC, figure un arbre remarquable ainsi que des éléments du « patrimoine végétal et naturel » protégés au titre du L 151-23 du Code de l'urbanisme.

Aucun EBC n'est localisé au sein du périmètre potentiel d'intervention du secteur Cannes Centre.

PERSPECTIVES D'EVOLUTION URBAINE (SECTEUR LA BOCCA)

C'est à l'ouest du cœur historique du quartier de la Bocca que le PLU identifie le principal potentiel de développement et de renouvellement urbain de Cannes.

La mise en œuvre d'un schéma d'aménagement d'ensemble et de positionnement économique a en effet été initiée. Dénommé « Cannes Grand Ouest » ce projet urbain est envisagé en deux grandes phases :

- La première phase serait développée sur la partie est, autour de la friche « Ansaldobreda », entre les avenues de la Roubine et Francis Tonner en 2035 (même horizon que la future gare TER), voire même avant pour certaines de ses composantes ;
- La deuxième phase, en direction de l'ouest et du nord de la future gare, serait réalisée à l'horizon 2050, celui de la phase 3 du projet LNPCA (gare TGV).

Par ailleurs, afin de limiter, à court terme, l'urbanisation du secteur dans l'attente de la définition plus précise et plus opérationnelle du projet, celui-ci fait l'objet d'une servitude d'attente de projet (SAP, article L.151-41 du Code de l'urbanisme) :

« L'espace de projet Cannes Grand Ouest est concerné par le périmètre de l'Espace Stratégique de Requalification (E.S.R.) que la commune compte demander à l'Etat d'inscrire dans le futur Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI.) révisé afin de bénéficier de règles adaptées au projet d'aménagement en matière de gestion du risque inondation.

C'est pourquoi, dans l'attente, le PLU institue sur ce vaste périmètre de 96 hectares une Servitude d'Attente de Projet (SAP., article L.151-41 du Code de l'urbanisme) afin de limiter, à court terme, l'urbanisation. Cette servitude devra être levée par une modification qui permettra d'instaurer une Orientation d'Aménagement et de Programmation précisant les modalités de renouvellement urbain de ce secteur. »

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
La commune de Cannes est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme approuvé le 18 novembre 2019, dont la dernière mise à jour date du 1 ^{er} septembre 2020.	Moyen
Au niveau des secteurs affectés par la mise en compatibilité	
Secteur La Bocca Le périmètre potentiel d'intervention (périmètre dans lequel seront recherchés d'éventuels accès travaux et des zones d'installations de chantier en évitant tous les enjeux existants tels que l'habitat) concerne des zones urbaines du PLU. Sept emplacements réservés bordent les voies ferrées, ainsi qu'un espace boisé classé, un arbre remarquable et des éléments du patrimoine végétal et naturel. Le projet de renouvellement urbain d'ampleur Cannes Grand Ouest y est programmé. Ce projet fait l'objet d'une servitude d'attente de projet afin de limiter, à court terme, l'urbanisation du secteur, en lien avec la mise à jour du PPRI.	Moyen
Secteur Cannes Centre Le périmètre potentiel d'intervention concerne la zone UB du PLU, correspondant aux quartiers urbains de forte densité du centre-ville de Cannes. Deux emplacements réservés sont localisés au sein du périmètre potentiel d'intervention, tous deux portés par la commune.	Moyen

Figure 55 : Synthèse des enjeux liés à l'urbanisme réglementaire

Cannes La Bocca
Urbanisme réglementaire

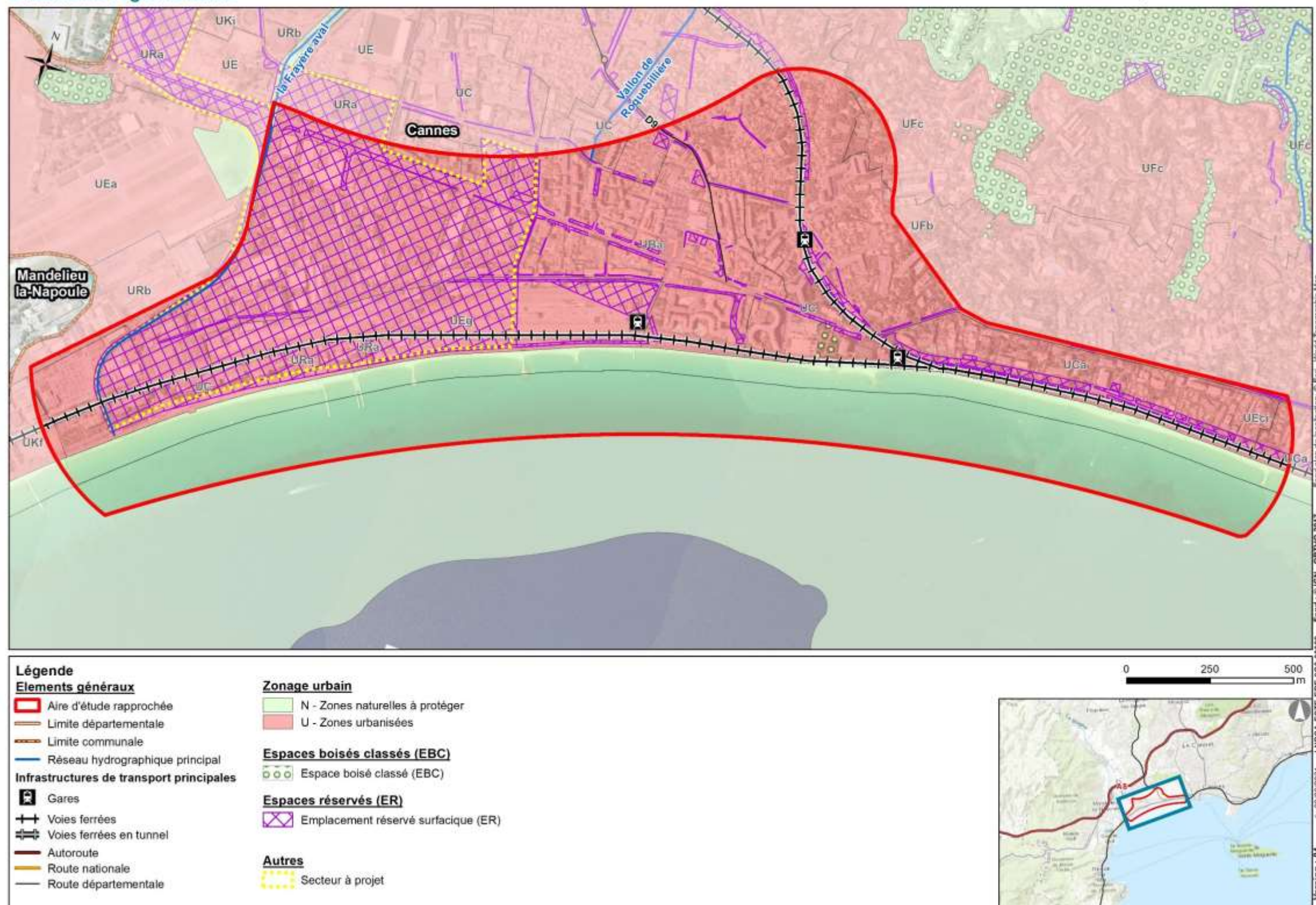


Figure 56 : Zonage réglementaire au droit du secteur La Bocca (PLU de Cannes)

Cannes centre
Urbanisme réglementaire

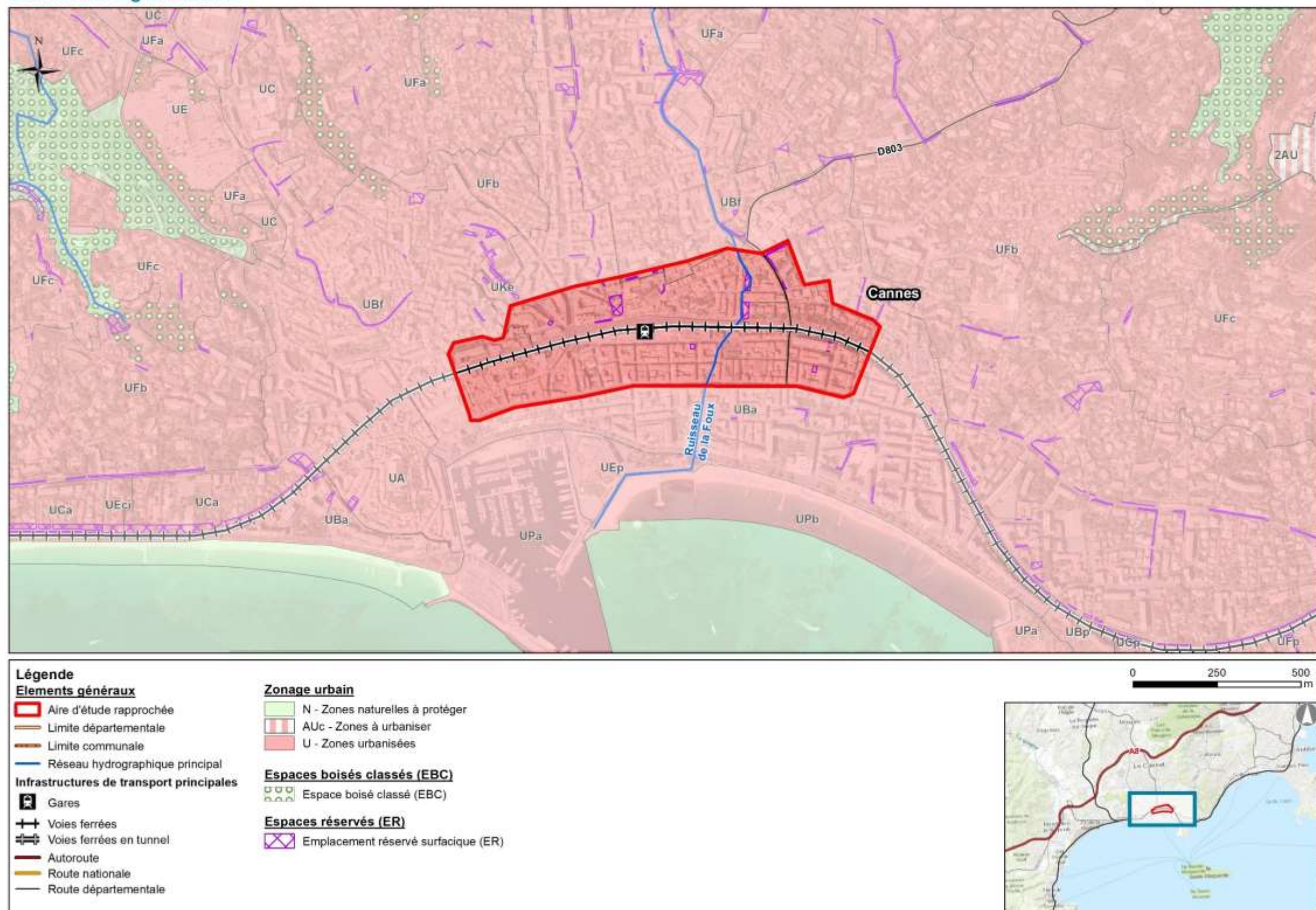


Figure 57 : Zonage réglementaire au droit du secteur Cannes Centre (PLU de Cannes)

ELEMENTS SOCIO-ECONOMIQUES

Source : INSEE

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
Le contexte socio-économique de la commune de Cannes est marqué par une croissance et un vieillissement de la population entre 2007 et 2017, une part majoritaire d'appartements (92,4%), une forte proportion de retraités (34,7%) et une prédominance du secteur du commerce, des transports et des services divers en termes d'emploi ainsi que du secteur de l'administration publique, de l'enseignement, de la santé et de l'action sociale.	Moyen

Figure 58 : Synthèse des enjeux liés aux éléments socio-économiques

ACTIVITES ECONOMIQUES

Source : PLU de Cannes

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
Les zones d'activités économiques (ZAE) de la commune de Cannes couvrent près de 127 ha, soit environ un tiers du foncier dédié à l'activité économique de l'intercommunalité. La plupart de ces zones sont insérées en milieu urbain, dans les quartiers ouest de la commune et jouent un rôle important dans l'économie locale, participant à l'activité support nécessaire à l'économie présentielle (artisanat, commerces, services, etc.), ou accueillant des industries de pointe et d'innovation.	Moyen
Au niveau des secteurs affectés par la mise en compatibilité	
Secteur La Bocca La ZAE de la Roubine est située en bord de mer, entre l'aéroport de Cannes et la gare fret de Cannes Marchandise. Il s'agit de la plus grande zone d'activités cannoise et la mieux structurée. Les entreprises qui y sont installées sont principalement orientées vers l'industrie, l'artisanat et le commerce de gros ou en lien avec l'équipement de la maison. Certains services de la commune et de la Communauté d'Agglomération s'y développent également. Un projet de développement d'un technopôle, à partir du site de Bastide Rouge, et d'une cité artisanale est en cours de réflexion afin de valoriser le potentiel foncier en renouvellement urbain.	Moyen
Secteur Cannes Centre Le secteur d'étude, situé en milieu urbain dans le secteur de la gare de Cannes Centre, comporte de nombreux hôtels, restaurants, commerces et services	Moyen

Figure 59 : Synthèse des enjeux liés aux activités économiques

TOURISME, LOISIRS ET LIAISONS DOUCES

Source : PLU de Cannes, office du tourisme de Cannes

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
Avec près de deux millions de visiteurs chaque année, Cannes est l'un des pôles touristiques majeurs de la Côte d'Azur mais présente de nombreuses singularités par la diversité des tourisms qui y sont développés : tourisme d'affaires, de luxe, balnéaire, culturel, sportif, appuyés par le tourisme de croisière. La ville accueille notamment chaque année au mois de mai le festival de Cannes dédié au cinéma. La pratique du vélo sur la commune de Cannes est axée sur le cyclotourisme. La principale voie cyclable est la piste sur la croisière longeant la méditerranée et faisant partie de l'itinéraire La Méditerranée à vélo, partie française de l'EuroVelo 8. Cet itinéraire cyclable traverse onze pays européens, du sud de l'Espagne à Chypre, d'une longueur totale de plus de 7000 km. Par ailleurs, une piste cyclable nouvellement aménagée orne le golfe de la Napoule.	Fort
Au niveau des secteurs affectés par la mise en compatibilité	
Secteur La Bocca Le tourisme est représenté par plusieurs résidences de location et hôtels touristiques le long du boulevard du Midi-Louise Moreau et du boulevard de la Mer, ainsi que les plages de La Bocca et du Midi qui accueillent des activités nautiques et sont bordées de petits restaurants de plage. Le front de mer accueille une piste cyclable. La création d'une promenade piétonne ainsi que le prolongement de la piste cyclable sont envisagées courant 2021 dans le cadre du projet Boccacabana.	Fort
Secteur Cannes Centre Aucune activité liée au tourisme n'est recensée dans le secteur Cannes Centre hormis quelques hôtels autour de la gare. Aucun itinéraire cyclable n'est recensé dans l'aire d'étude rapprochée.	Fort

Figure 60 : Synthèse des enjeux liés aux tourisme, loisirs et liaisons douces

RISQUES TECHNOLOGIQUES ET POLLUTION

Source : PLU de Cannes

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
La commune de Cannes est traversée par plusieurs canalisations et un poste de transport de gaz naturel haute pression. Ces ouvrages sont susceptibles, par perte de confinement accidentelle suivie de l'inflammation, de générer des risques très importants pour la santé ou la sécurité des populations voisines. En outre, la voie ferrée et l'A8 sont deux voies de passage de matières dangereuses. La commune de Cannes compte 10 ICPE, toutes non SEVESO, 402 sites référencés dans la base des anciens sites industriels et activités de service (BASIAS) et 5 sites référencés dans la base des sols pollués ou potentiellement pollués (BASOL).	Moyen
Au niveau des secteurs affectés par la mise en compatibilité	
Secteur La Bocca Les risques technologiques sont liés à la voie ferrée qui est une voie de passage de matières dangereuses et à la présence de l'établissement ICPE non Seveso BELISA au sein de la zone d'activités de la Roubine, dont l'activité est à l'arrêt. Une trentaine de sites BASIAS sont présents, ainsi qu'un site BASOL, l'ancienne société Ansaldobreda, faisant l'objet d'une surveillance et de probables restrictions d'usage.	Moyen
Secteur Cannes Centre La voie ferrée est concernée par le transport de matières dangereuses. Un site BASOL est localisé en extrémité du secteur Cannes Centre (donc éloigné de la gare). De nombreux sites sont référencés dans la base des anciens sites industriels et activités de services (BASIAS) au droit du secteur d'étude. Ces sites correspondent essentiellement à d'anciens ateliers, garages automobiles, pressings et stations-service.	Moyen

Figure 61 : Synthèse des enjeux liés aux risques technologiques et à la pollution

RESEAUX ET SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

Source : PLU de Cannes

Description		Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU		
Comme toute commune urbaine, Cannes possède de nombreux réseaux et servitudes d'utilités publiques de natures différentes.		Moyen
Au niveau des secteurs affectés par la mise en compatibilité		
Secteur La Bocca	Divers réseaux secs et humides (notamment conduites de gaz) sillonnent le secteur La Bocca et plusieurs types de servitudes y sont recensées, liées notamment aux chemins de fer, à l'activité ICPE du site BELISA, aux activités aéronautiques de l'aéroport de Cannes Mandelieu, à la présence de monuments et sites patrimoniaux ou encore à la présence de canalisations électriques souterraines.	Fort
Secteur Cannes Centre	Divers réseaux secs et humides et plusieurs types de servitudes sont recensées au niveau du secteur Cannes Centre, liées notamment aux chemins de fer et à la présence de monuments et sites patrimoniaux Aucune canalisation de transport de matières dangereuses n'est présente.	Fort

Figure 62 : Synthèse des enjeux liés aux réseaux et servitudes d'utilité publique

6.3.2 INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET CIRCULATION

OFFRE ET DEMANDE DE TRANSPORT

RESEAU ROUTIER

Un ensemble de voiries de différentes natures compose le réseau routier cannois et dessert l'ensemble de la commune. Trois entrées de villes et trois entrées de centre-ville s'articulent sur ce réseau.

Quelques grands axes routiers forment le réseau principal : l'A8, l'axe formé par la succession des avenues Antoine de Saint-Exupéry (Tourrades), Francis Tonner, Dr Raymond Picaud, les boulevards Périer et Carnot. Le réseau secondaire composé d'un ensemble de routes départementales et de boulevards complète le réseau principal.

Le secteur La Bocca est desservi par plusieurs routes dont les principales sont :

- la RD 6007 (avenue Francis Tonner) passant au nord de la zone d'activités de la Roubine et qui relie l'A8 plus au nord au centre-ville de Cannes ;
- le boulevard du Rivage, longeant la partie ouest de la zone d'activités de la Roubine et permettant de rejoindre le front de mer ;
- le boulevard du Midi-Louise Moreau qui permet de longer le front de mer et rejoindre le Vieux-port.

Plus localement plusieurs routes permettent l'accès aux différentes activités de la Roubine (avenue de la Roubine, rue de la Praderie).

Le boulevard de la Mer et l'esplanade du Golfe longent le nord de la voie ferrée à partir de l'intersection de la ligne Cannes-Grasse en direction de Vintimille.

L'emprise du site Cannes marchandise impacte le système routier et bloque le maillage transversal régulier nord-sud. Celui-ci s'organise selon des axes est-ouest parallèles au littoral et à l'axe structurant de l'avenue Francis Tonner.

Le secteur Cannes Centre est recoupé par le boulevard de la 1^{ère} Division française Libre et ses voies d'accès, pénétrante de la ville de Cannes. Cette voie est en viaduc au sein du secteur et surplombe la gare de Cannes centre. Elle est orientée ouest / est.

Un autre axe important en connexion avec le boulevard de la 1^{ère} division Française Libre traverse le secteur Cannes Centre du nord au sud : le boulevard Carnot. Il alimente le boulevard de la 1^{ère} division via la place du 18 juin.

Le secteur Cannes Centre est également caractérisé par les deux boulevards longeant les voies ferrées : au nord le boulevard d'Alsace et au sud le boulevard de Lorraine. Celui-ci devient la rue Jean Jaurès desservant la place Pierre Semard au droit de la gare de Cannes Centre.

Description		Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU		
Un ensemble de voiries de différentes natures compose le réseau routier cannois et dessert l'ensemble de la commune. Trois entrées de villes et trois entrées de centre-ville s'articulent sur ce réseau. Les grands axes formant le réseau principal sont l'A8, l'axe formé par la succession des avenues Antoine de Saint-Exupéry (Tourrades), Francis Tonner, Dr Raymond Picaud, les boulevards Périer et Carnot.		Moyen
Au niveau des secteurs affectés par la mise en compatibilité		
Secteur La Bocca	La RD6007, le boulevard du Rivage et le boulevard du Midi-Louise Moreau représentent les principales routes du réseau routier local. Plus localement plusieurs routes permettent l'accès aux différentes activités de la Roubine et les quartiers d'habitations. Le site ferroviaire de Cannes Marchandise bloque le maillage transversal régulier nord-sud. Les axes routiers s'organisent selon des axes est-ouest parallèles au littoral et à l'avenue Francis Tonner. Plusieurs franchissements des voies ferrées permettent de rejoindre le boulevard du Midi-Louise Moreau : le boulevard du Rivage et la rue de la verrerie de part et d'autre du site ferroviaire de Cannes Marchandise, ainsi que plusieurs passages souterrains piétons.	Fort
Secteur Cannes Centre	Le secteur Cannes Centre est implanté au droit d'un réseau routier dense constitué du boulevard de la 1 ^{ère} Division Française Libre et d'axes routiers structurants et de nombreux axes plus secondaires. Le franchissement piétons de la gare de Cannes Centre et des voies ferrées est assuré par 3 passages souterrains. Le franchissement routier est assuré par la place du 8 juin, ou par le passage de Châteaudun (passage sous les voies) En situation actuelle, le carrefour boulevard Carnot / boulevard d'Alsace / place de la Gare / avenue BS Boualam constitue l'un des principaux points durs du réseau routier cannois dans la mesure où d'importants flux y convergent et / ou y transitent.	Fort

Figure 63 : Synthèse des enjeux liés au réseau routier

RESEAU DE BUS

Source : Palm Bus ; atelier Cannes Marchandise, juillet 2020

Palm Bus est le réseau de transport de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins. Trente lignes régulières, dont une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) partiellement réalisée, 6 lignes à la demande et 4 lignes de nuit desservent Cannes, permettant une couverture large du territoire communal. Le réseau de transport Lignes d'Azur permet également de desservir la ville de Cannes avec plusieurs lignes interurbaines.

La desserte du secteur La Bocca par le réseau de bus, et en particulier de la gare Cannes la Bocca est assurée par le tronc commun le plus dense du réseau : lignes Palm Express A, lignes 1 et 2 à destination du centre-ville de Cannes et des principaux quartiers de Cannes, de la Bocca, du Cannet et de Mandelieu : un bus en moyenne toutes les 4 minutes dans chaque sens en relation avec Cannes Centre, toutes les 6 minutes en relation avec la Bocca. En complément, aux heures de pointe, la ligne 14 rejoint directement les zones d'activités de la Roubine et de la Frayère.

Au sud, sur le bord de mer, une desserte à destination de Cannes centre et Mandelieu la Napoule est assurée via la ligne 22 (1 bus par heure et par sens).

Au droit du secteur Cannes Centre, la gare est desservie par les lignes 1 et 20 du réseau Palm Express (haute fréquence), par les lignes 1A, 2, 4, 6A, 6B, 7, 12, 21, et 35 en passage ; et par la ligne 30 en terminus.

Elle est également desservie par la navette de desserte du centre-ville City Palm et par les lignes N1, N2, N20, N21 du réseau de bus de nuit Palm Night.

Au nord de la gare, un point d'arrêt situé sur le boulevard d'Alsace est desservi par les lignes 9, 24, 30 en terminus du réseau Palm Bus et par le réseau départemental Lignes d'Azur.

Description	Niveau d'enjeu	
A l'échelle du PLU		
Le réseau de transport en commun Palm Bus, géré par la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins, dessert la commune de Cannes via 30 lignes régulières dont une ligne de BHNS, 6 lignes à la demande et 4 lignes de nuit. Il est complété par les lignes interurbaines du réseau de transport Lignes d'Azur.	Moyen	
Au niveau des secteurs affectés par la mise en compatibilité		
Secteur La Bocca	Le secteur d'étude, et notamment la gare actuelle de Cannes-La-Bocca et la zone d'activités de la Roubine, est desservi par le réseau Palm Bus de transport de l'agglomération.	Moyen
Secteur Cannes Centre	Le secteur d'étude est desservi par de nombreuses lignes de bus et prochainement par la future ligne de BHNS dont la mise en service complète est prévue pour 2023	Moyen

Figure 64 : Synthèse des enjeux liés au réseau de bus

RESEAU FERROVIAIRE

Les gares Cannes-centre et Cannes-La-Bocca constituent les deux gares de l'aire urbaine cannoise. Placées stratégiquement, elles permettent la desserte du centre-ville (Cannes-Centre) et de l'ouest du territoire (Cannes-La-Bocca). La gare de Cannes-centre a été rénovée afin de devenir un véritable pôle d'échanges. Au nord-ouest, des haltes ferroviaires complémentaires le long de la ligne Cannes-Grasse (Ranguin, Frayères, Bosquet), permettent également d'irriguer le territoire et de desservir les quartiers nord.

Le secteur La Bocca est traversé par les lignes ferroviaires Marseille-Vintimille (3 voies) et Cannes-Grasse (une voie unique). La ligne Marseille-Vintimille permet une desserte voyageurs au niveau de la gare actuelle de Cannes-La-Bocca. La ligne Cannes-Grasse n'assure pas la desserte voyageurs de Cannes-La-Bocca mais dessert la gare du Bosquet, située sur la voie unique et distante d'environ 900 m de la gare de Cannes-La-Bocca. A noter qu'en 2019, la fréquentation de la gare de Cannes-La-Bocca s'élève à 1000 usagers / jour en moyenne.

Par ailleurs, le secteur d'étude abrite le site de Cannes Marchandise, site stratégique pour les différentes entités de la SNCF. Il cumule en effet de multiples fonctions telles que le passage des voies principales de la ligne Marseille-Vintimille, la gestion des circulations et stationnement des trains de fret, l'accueil d'installation de remisage et de maintenance des TER complémentaires de celles de Nice Saint-Roch.

Au droit du secteur Cannes Centre, la gare est située sur la ligne Marseille-Vintimille. La gare de Cannes Centre comporte notamment 3 voies à quai destinées aux services voyageurs. Deux passages souterrains permettent la desserte des quais depuis le bâtiment voyageurs. En 2019, la fréquentation de la gare de Cannes Centre est de 5,5 millions montées et descentes.

Description	Niveau d'enjeu	
A l'échelle du PLU		
Les gares Cannes-centre et Cannes-La-Bocca constituent les deux gares de l'aire urbaine cannoise. Placées stratégiquement, elles permettent la desserte du centre-ville (Cannes-centre) et de l'ouest du territoire (Cannes-La-Bocca).	Moyen	
Au niveau des secteurs affectés par la mise en compatibilité		
Secteur La Bocca	Le secteur d'étude est traversé par les lignes ferroviaires Marseille-Vintimille et Cannes-Grasse. La ligne Marseille-Vintimille permet une desserte voyageurs au niveau de la gare actuelle de Cannes-La-Bocca. La gare de Cannes-La-Bocca est fréquentée par 1000 usagers / jour en moyenne. (2019) Le site de Cannes Marchandise est un site stratégique de remisage et de maintenance pour les différentes entités de la SNCF.	Fort
Secteur Cannes Centre	Le réseau ferroviaire du secteur d'étude est caractérisé par la présence des lignes Marseille – Vintimille et de la gare de Cannes Centre dont la fréquentation reconstituée est de 5,5 millions de voyageurs en 2019.	Fort

Figure 65 : Synthèse des enjeux liés au réseau ferroviaire

Cannes La Bocca
Synthèse des enjeux du milieu humain

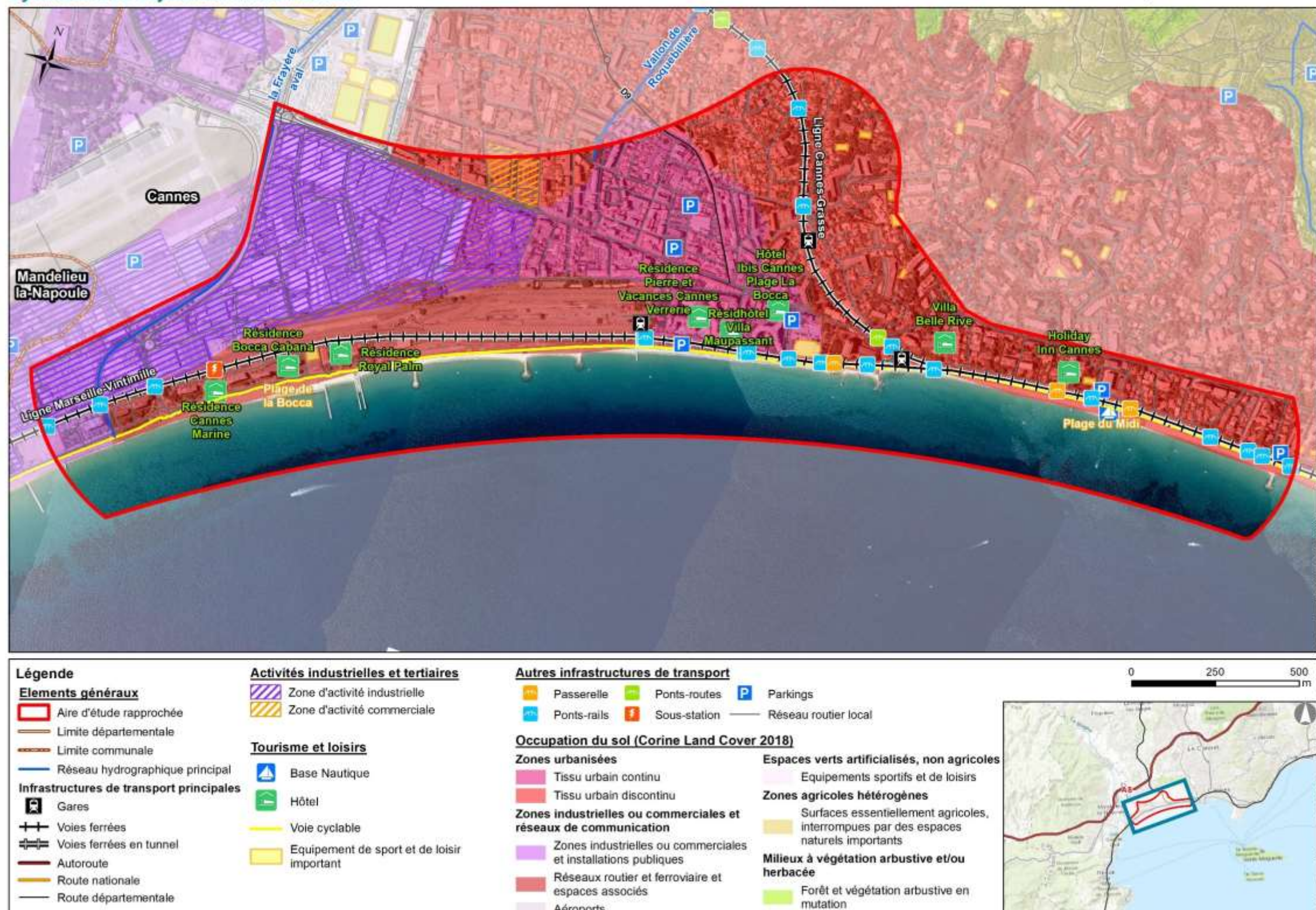


Figure 66 : Synthèse des enjeux du milieu humain et des infrastructures de transport au droit du secteur La Bocca

Cannes centre
Synthèse des enjeux du milieu humain

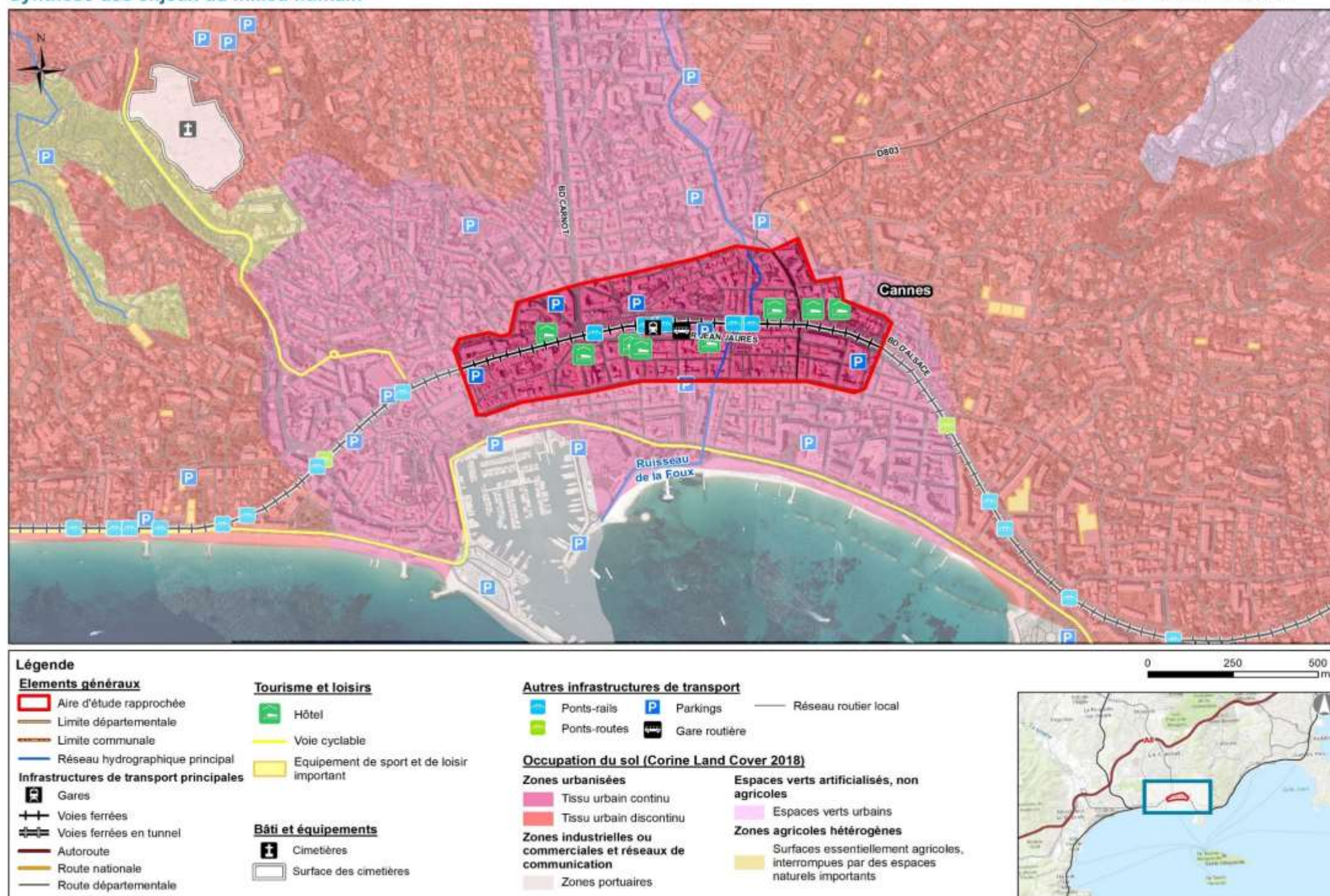


Figure 67 : Synthèse des enjeux du milieu humain et des infrastructures de transport au droit du secteur Canne Centre

6.3.3 MILIEU PHYSIQUE (HORS EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES)

CLIMAT ET RISQUES ASSOCIES

Description		Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU		
La commune de Cannes est concernée par un climat méditerranéen, caractérisé par une sécheresse estivale, des pluies irrégulières et parfois torrentielles en automne, une luminosité exceptionnelle les jours de Mistral, des vents froids, secs et violents. Elle est notamment concernée par le risque de canicule. La commune de Cannes est dotée d'un Plan de Prévention des Risques d'incendies de forêt (PPRif), approuvé le 29 décembre 2010. Les Massifs de la Croix-des-Gardes, Super-Cannes, Estérel-Azur et les Iles de Lérins sont particulièrement touchés par l'aléa feu de forêt sur le territoire communal.		Moyen
Au niveau des secteurs affectés par la mise en compatibilité		
Secteur La Bocca	Le secteur d'étude est caractérisé par un climat méditerranéen représenté essentiellement par des étés secs, une pluviométrie torrentielle en automne, des vents parfois violents, un ensoleillement exceptionnel et des températures clémentes. Le secteur d'étude est également concerné par le risque de canicule. La ligne ferroviaire Cannes-Grasse constitue la limite occidentale des zonages du PPRif. Le secteur La Bocca est concerné par le zonage relatif à une zone de danger faible (B2).	Moyen
Secteur Cannes Centre	Le secteur d'étude est caractérisé par un climat méditerranéen représenté essentiellement par des étés secs, une pluviométrie torrentielle en automne, des vents parfois violents, un ensoleillement exceptionnel et des températures clémentes. Le secteur d'étude est également concerné par le risque de canicule. Il n'est toutefois pas inclus dans le zonage du PPRif.	Moyen

Figure 68 : Synthèse des enjeux liés au climat et risques associés

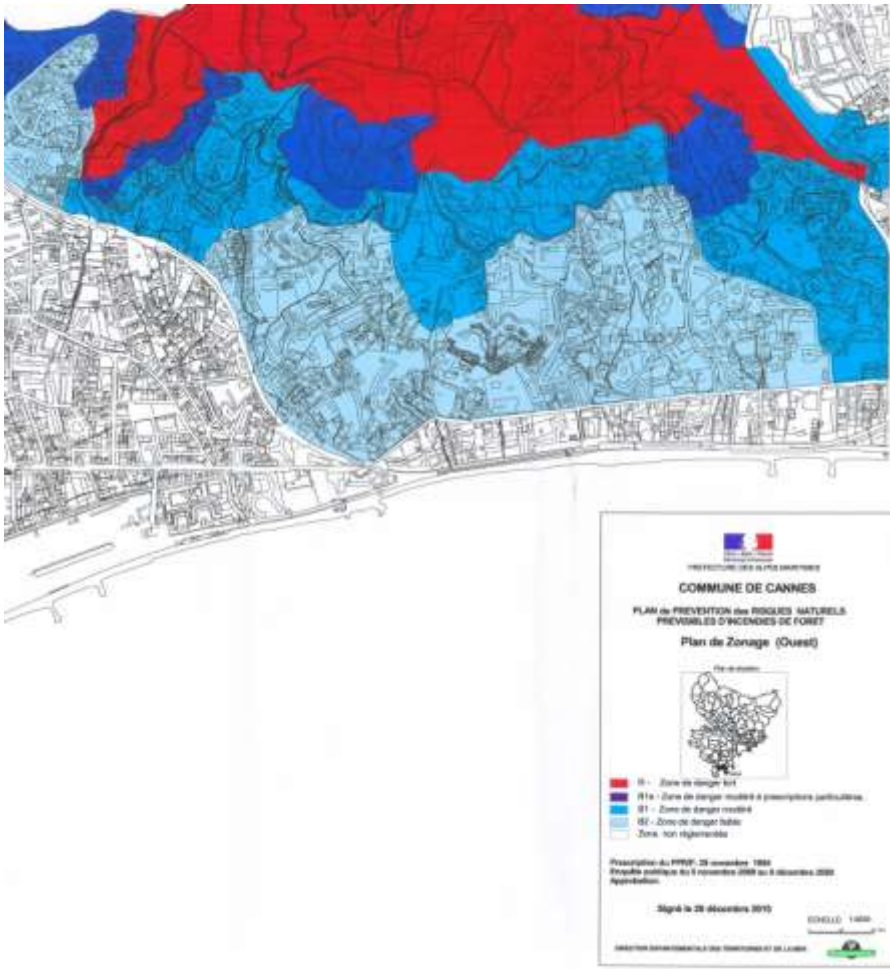


Figure 69 : Extrait du plan de zonage du PPRif de Cannes (PLU de Cannes)

GEOLOGIE ET RISQUES ASSOCIES

Description		Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU		
La commune de Cannes s'inscrit sur des terrains sédimentaires et métamorphiques. Elle est située en zone sismique modérée. Le territoire communal est majoritairement exposé à l'aléa moyen du risque de retrait-gonflement des sols argileux mais également à l'aléa fort au nord-ouest et nord-est de la commune. Par ailleurs, 6 mouvements de terrain (glissements, éboulements, effondrement) ont été recensés sur la commune d'après la base de données « Mouvements de Terrain » du BRGM. Deux cavités souterraines naturelles sont présentes au nord-est de la commune, il s'agit de la Grotte Saint-Antoine et de l'Aven du Bon Pasteur. La commune de Cannes n'est toutefois pas soumise à un Plan de Prévention des Risques Mouvement de terrain (PPRmt). Enfin, la commune de Cannes présente un potentiel radon élevé.		Moyen
Au niveau des secteurs affectés par la mise en compatibilité		
Secteur La Bocca	Au droit du secteur La Bocca, sont présentes des couches sableuses et graveleuses jusqu'à 25 m de profondeur, avec des passages argilo-limoneux sur les deux premiers mètres. L'enjeu repose sur les terrassements nécessaires aux travaux et sur la gestion des matériaux. Le secteur est concerné par plusieurs types de risques associés à la géologie : un risque sismique modéré, un aléa moyen de retrait-gonflement des argiles, un aléa de sols compressibles, ainsi qu'un potentiel radon élevé.	Moyen
Secteur Cannes Centre	La géologie du secteur Cannes Centre est représentée essentiellement par une zone en remblai sur des couches argileuses et calcaires jusqu'à 11 m de profondeur, reposant sur un socle rocheux de marne grise. Le secteur est concerné par plusieurs types de risques associés à la géologie : un risque sismique modéré, un aléa moyen de retrait-gonflement des argiles, un aléa de sols compressibles, ainsi qu'un potentiel radon élevé.	Moyen

Figure 70 : Synthèse des enjeux liés à la géologie et aux risques associés

RELIEF ET TOPOGRAPHIE

Source : PLU de Cannes

Description		Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU		
Territoire collinaire et littoral, Cannes se présente sous la forme d'un balcon tourné vers la mer. Les collines de la Croix-des-Gardes et de la Californie, dont le sommet culmine à 243 m d'altitude, offrent de belles perspectives sur le Golfe de la Napoule alors que la vallée de la Siagne, à dominante agricole, et le « vallon cannois » (vallon de la Foux), situé dans la partie urbanisée de la commune, constituent des corridors humains et naturels, véritables interfaces entre le littoral et l'arrière-pays.		Moyen
Au niveau des secteurs affectés par la mise en compatibilité		
Secteur La Bocca	Les secteurs d'étude, en raison de la proximité du littoral, sont situés à une altitude proche du niveau de la mer. Le relief est peu contraignant.	Faible
Secteur Cannes Centre		

Figure 71 : Synthèse des enjeux liés au relief et à la topographie



Figure 72 : Relief cannois - Secteur La Bocca (Source : Rapport de présentation du PLU de Cannes, 2019)



Figure 73 : Relief cannois - Secteur Cannes Centre (Source : Rapport de présentation du PLU de Cannes, 2019)

6.3.4 ENVIRONNEMENT PHYSIQUE : EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES

HYDROGEOLOGIE

MASSES D'EAU SOUTERRAINES

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
Selon le SDAGE Rhône-Méditerranée 2016-2021, la commune de Cannes s'inscrit au droit des quatre masses d'eaux souterraines suivantes : - Alluvions des basses vallées littorales des Alpes-Maritimes (Siagne, Loup et Paillon) (FRDG386) ; - Socle des massifs de l'Esterel, des Maures et Iles d'Hyères (FRDG609) - Calcaires et dolomies du Muschelkalk de l'avant-Pays provençal (FRDG169) ; - Formations gréseuses et marno-calcaires de l'avant-Pays provençal (FRDG520).	Très fort
Au niveau des secteurs affectés par la mise en compatibilité	
Secteur La Bocca Le secteur d'étude est concerné par deux masses d'eau souterraines : les alluvions des basses vallées littorales des Alpes-Maritimes à l'effleurement et le socle des massifs de l'Esterel, des Maures et îles d'Hyères présente en profondeur, uniquement sur la partie du secteur d'étude à l'ouest de la ligne ferroviaire Cannes-Grasse.	Très fort
Secteur Cannes Centre Le secteur d'étude est concerné par deux masses d'eaux souterraines : le socle des massifs de l'Esterel, des Maures et Iles d'Hyères et les calcaires et dolomies du Muschelkalk de l'avant-Pays provençal. Les eaux souterraines sont présentes à une profondeur relativement faible au droit du secteur d'étude (de l'ordre de 4 m d'après les données disponibles) mais ne sont toutefois pas affleurantes au droit du remblai ferroviaire.	Fort

Figure 74 : Synthèse des enjeux liés aux masses d'eau souterraines

ETAT QUANTITATIF ET QUALITE DES EAUX SOUTERRAINES

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
Selon le SDAGE Rhône-Méditerranée 2016-2021, l'ensemble des masses d'eau souterraines au droit du territoire cannois présente un bon état écologique et chimique.	Très fort

Au niveau des secteurs affectés par la mise en compatibilité

Secteur La Bocca Les deux masses d'eau rencontrées sont estimées en bon état quantitatif et chimique. Ces deux masses d'eau sont importantes pour l'alimentation en eau potable et les alluvions des basses vallées littorales sont identifiées comme ressource majeure par le SDAGE Rhône Méditerranée.	Fort
Secteur Cannes Centre Les deux masses d'eau rencontrées sont estimées en bon état quantitatif et chimique. La vulnérabilité à la pollution des calcaires et dolomies de Muschelkalk est forte, en raison du caractère fissuré et karstique des calcaires et dolomies. La masse d'eau des calcaires et dolomies du Muschelkalk présente un intérêt écologique exceptionnel.	Fort

Figure 75 : Synthèse des enjeux liés à l'état quantitatif et qualité des eaux souterraines

USAGES DES EAUX SOUTERRAINES

Sources : <https://aires-captages.fr>, banque du sous-sol du bureau de recherches géologiques et minières (BRGM), SDAGE Rhône-Méditerranée, Agence de l'Eau, Agence régionale de santé (ARS)

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
Les masses d'eau souterraines au droit de la commune de Cannes sont utilisées pour l'alimentation en eau potable. Aucune servitude de protection des captages d'alimentation en eau potable (AEP) n'est inscrite au PLU de Cannes.	Moyen
Au niveau des secteurs affectés par la mise en compatibilité	
Secteur La Bocca Les masses d'eaux souterraines concernées par le secteur d'étude sont exploitées pour un usage d'adduction en eau potable, industriel, l'irrigation et par les carrières. Le secteur La Bocca ne recoupe pas de périmètre de protection de captage public d'alimentation en eau potable.	Moyen
Secteur Cannes Centre Les masses d'eaux souterraines concernées par l'aire d'étude rapprochée sont exploitées pour un usage d'adduction en eau potable, industriel, l'irrigation et par les carrières. L'aire d'étude rapprochée ne recoupe pas de périmètre de protection de captage public d'alimentation en eau potable.	Moyen

Figure 76 : Synthèse des enjeux liés aux usages des eaux souterraines

Cannes La Bocca
Synthèse des eaux souterraines



Légende

Elements généraux

- Aire d'étude rapprochée
- Limite départementale
- Limite communale
- Réseau hydrographique principal
- Infrastructures de transport principales**
- Gares
- + + Voies ferrées
- + + Voies ferrées en tunnel
- Autoroute
- Route nationale
- Route départementale

Eaux souterraines

Masses d'eau souterraines (SDAGE)

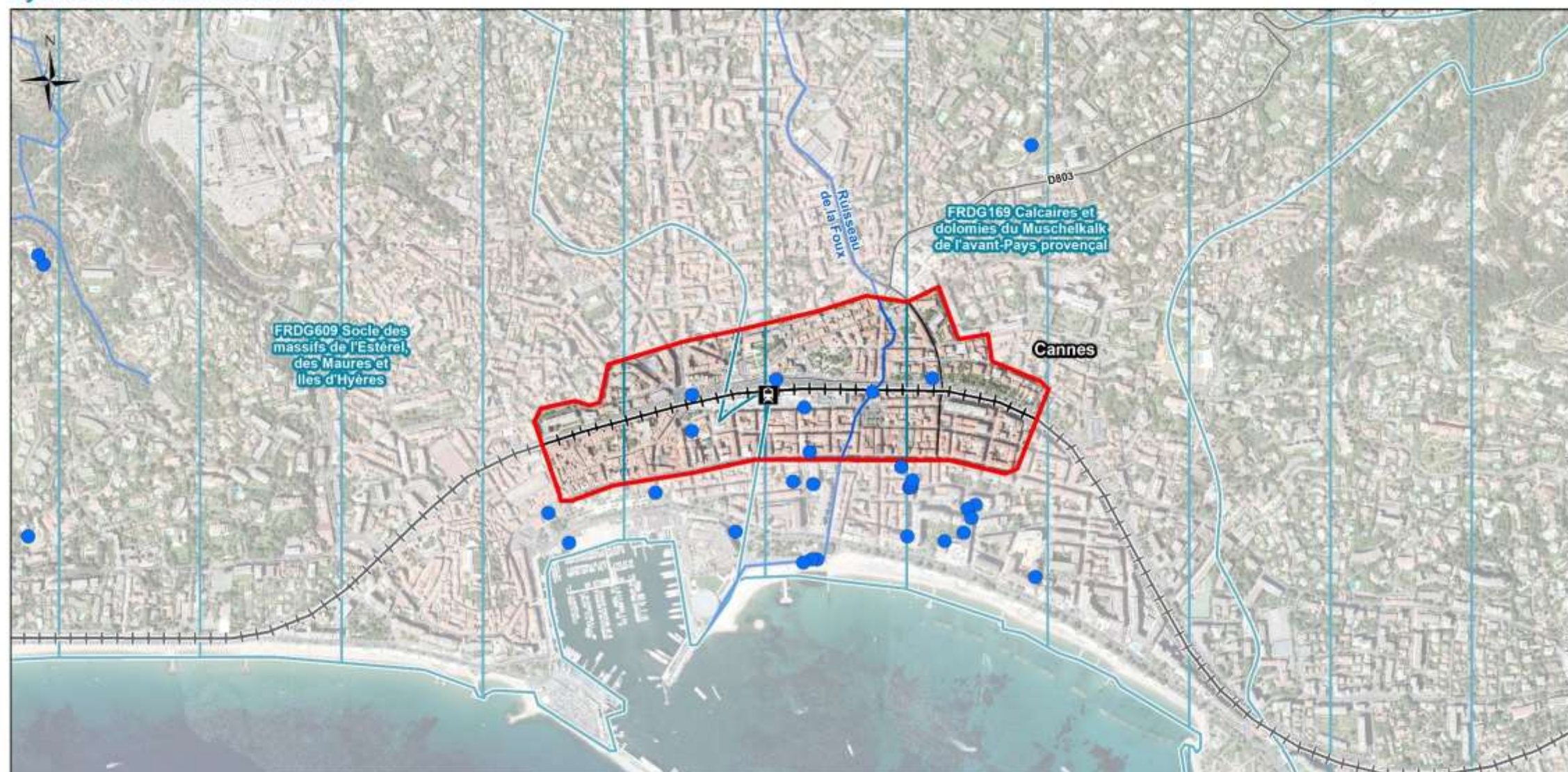
- Affleurement
- Profondeur 1

Points d'eau de la banque du sous-sol (BSS)

- Forage
- Puits

Figure 77 : Synthèse cartographique des eaux souterraines au droit du secteur La Bocca

Cannes centre
Synthèse des eaux souterraines



Légende

Elements généraux

- Aire d'étude rapprochée
- Limite départementale
- Limite communale
- Réseau hydrographique principal
- Infrastructures de transport principales**
- Gares
- Voies ferrées
- Voies ferrées en tunnel
- Autoroute
- Route nationale
- Route départementale

Eaux souterraines

Masses d'eau souterraines (SDAGE)

- Affleurement

Points d'eau de la banque du sous-sol (BSS)

- Forage
- Puits

0 250 500
m



Figure 78 : Synthèse cartographique des eaux souterraines au droit du secteur Cannes Centre

EAUX SUPERFICIELLES

MASSES D'EAU SUPERFICIELLES

Plusieurs cours d'eau traversent le territoire cannois, on dénombre notamment :

- La Vieille Siagne ;
- Le Béal ;
- La Frayère ;
- Le vallon de Roquebillière ;
- Le vallon du Devens ;
- Le vallon de Font de Veyre ;
- Le vallon de la Croix des Gardes ;
- Le ruisseau de la Foux ;
- Le ruisseau du Châtaignier ;
- Le vallon de Mauvarre.

Le secteur La Bocca est traversé par quatre cours d'eau : la Frayère aval, le vallon de Roquebillière, le vallon du Devens et le vallon de Font de Veyre. Le secteur Cannes Centres est concerné par la présence du ruisseau de la Foux et du ruisseau du Châtaignier.

La commune de Cannes recoupe deux masses d'eau superficielles du SDAGE :

- La masse d'eau de rivière la Grande frayère (Frayère aval) (FRDR10085) ;
- La masse d'eau côtière Pointe de la Galère – Cap d'Antibes (FRDC08e).

Le secteur La Bocca intercepte également ces deux masses d'eau superficielle.

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
Plusieurs cours d'eau traversent le territoire cannois. La commune recoupe deux masses d'eau superficielle identifiées dans le SDAGE Rhône-Méditerranée 2016-2021 : FRDR10085 « Rivière la grande Frayère » et FRDC08e « La masse d'eau côtière Pointe de la Galère – Cap d'Antibes ».	Fort
Au niveau des secteurs affectés par la mise en compatibilité	

Description	Niveau d'enjeu
Secteur La Bocca Le secteur d'étude est traversé par quatre cours d'eau : la Frayère aval, le vallon de Roquebillière, le vallon du Devens et de Font de Veyre. Il intercepte les deux masses d'eau superficielles du SDAGE : FRDR10085 « Rivière la grande Frayère » et FRDC08e « La masse d'eau côtière Pointe de la Galère – Cap d'Antibes ».	Fort
Secteur Cannes Centre Le secteur d'étude ne recoupe aucune masse d'eau superficielle du SDAGE. Deux écoulements considérés dans le PLU comme appartenant au réseau d'eau pluviale : les ruisseaux de la Foux et du Châtaignier y sont toutefois présents.	Faible

Figure 79 : Synthèse des enjeux liés aux masses d'eau superficielles

QUALITE DES EAUX SUPERFICIELLES

Source : SDAGE Rhône-Méditerranée

La rivière La Grande frayère est caractérisée par le SDAGE Rhône-Méditerranée comme masse d'eau fortement modifiée (MEFM). Selon l'état des lieux du SDAGE 2016-2021, elle présente un bon état écologique et chimique. La masse d'eau côtière Pointe de la Galère – Cap d'Antibes est quant à elle qualifiée de masse d'eau naturelle (MEN) et de bon état écologique et chimique.

Aucun écoulement au droit du secteur Cannes Centre ne fait l'objet d'un suivi qualitatif.

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
La rivière La Grande frayère est caractérisée par le SDAGE Rhône-Méditerranée comme masse d'eau fortement modifiée (MEFM). La masse d'eau côtière Pointe de la Galère – Cap d'Antibes est quant à elle qualifiée de masse d'eau naturelle (MEN). Selon l'état des lieux du SDAGE 2016-2021, ces deux masses d'eau présentent un bon état écologique et chimique.	Fort
Au niveau des secteurs affectés par la mise en compatibilité	
Secteur La Bocca La rivière La Grande frayère est caractérisée par le SDAGE Rhône-Méditerranée comme masse d'eau fortement modifiée (MEFM). La masse d'eau côtière Pointe de la Galère – Cap d'Antibes est quant à elle qualifiée de masse d'eau naturelle (MEN). Selon l'état des lieux du SDAGE 2016-2021, ces deux masses d'eau présentent un bon état écologique et chimique.	Fort

Description	Niveau d'enjeu
Secteur Cannes Centre Aucun écoulement au droit de l'aire d'étude rapprochée ne fait l'objet d'un suivi qualitatif.	Absence d'enjeu

Figure 80 : Synthèse des enjeux liés à la qualité des eaux superficielles

USAGES DES EAUX SUPERFICIELLES

Sources : <https://aires-captages.fr>, <https://baignades.sante.gouv.fr> ; banque du sous-sol du bureau de recherches géologiques et minières (BRGM), SDAGE Rhône-Méditerranée, Agence de l'Eau, Agence régionale de santé (ARS)

Les secteurs d'étude ne recoupent pas de périmètre de protection de prise d'eau superficielle à usage d'alimentation en eau potable (AEP) publique.

La mer Méditerranée constitue l'exutoire de l'ensemble des cours d'eau du secteur La Bocca. Il fait par ailleurs l'objet de zones de baignade au niveau des plages de La Bocca et du Midi. Les prélèvements effectués au niveau des plages localisées au sein du secteur La Bocca par le ministère de la santé en 2020 permettent de qualifier la qualité de eaux de baignade comme excellente.

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
Aucune servitude de protection des captages d'alimentation en eau potable (AEP) n'est inscrite au PLU de Cannes. Le littoral cannois d'une longueur totale de 15 km constitue un lieu de baignade attractif. Il comporte en effet 7,6 km de plages, dont 13 plages publiques.	Faible
Au niveau des secteurs affectés par la mise en compatibilité	
Secteur La Bocca La mer Méditerranée constitue l'exutoire de l'ensemble des cours d'eau du secteur La Bocca. Elle fait l'objet de zones de baignade au niveau des plages de La Bocca et du Midi, dont la qualité de eaux de baignade est qualifiée en 2020 comme excellente.	Moyen
Secteur Cannes Centre L'aire d'étude rapprochée ne recoupe pas de périmètre de protection de prise d'eau superficielle à usage d'alimentation en eau potable (AEP) publique. Aucune zone de baignade n'est recensée dans l'aire d'étude rapprochée.	Absence d'enjeu

Figure 81 : Synthèse des enjeux liés aux usages des eaux superficielles

Cannes La Bocca
Synthèse des eaux superficielles

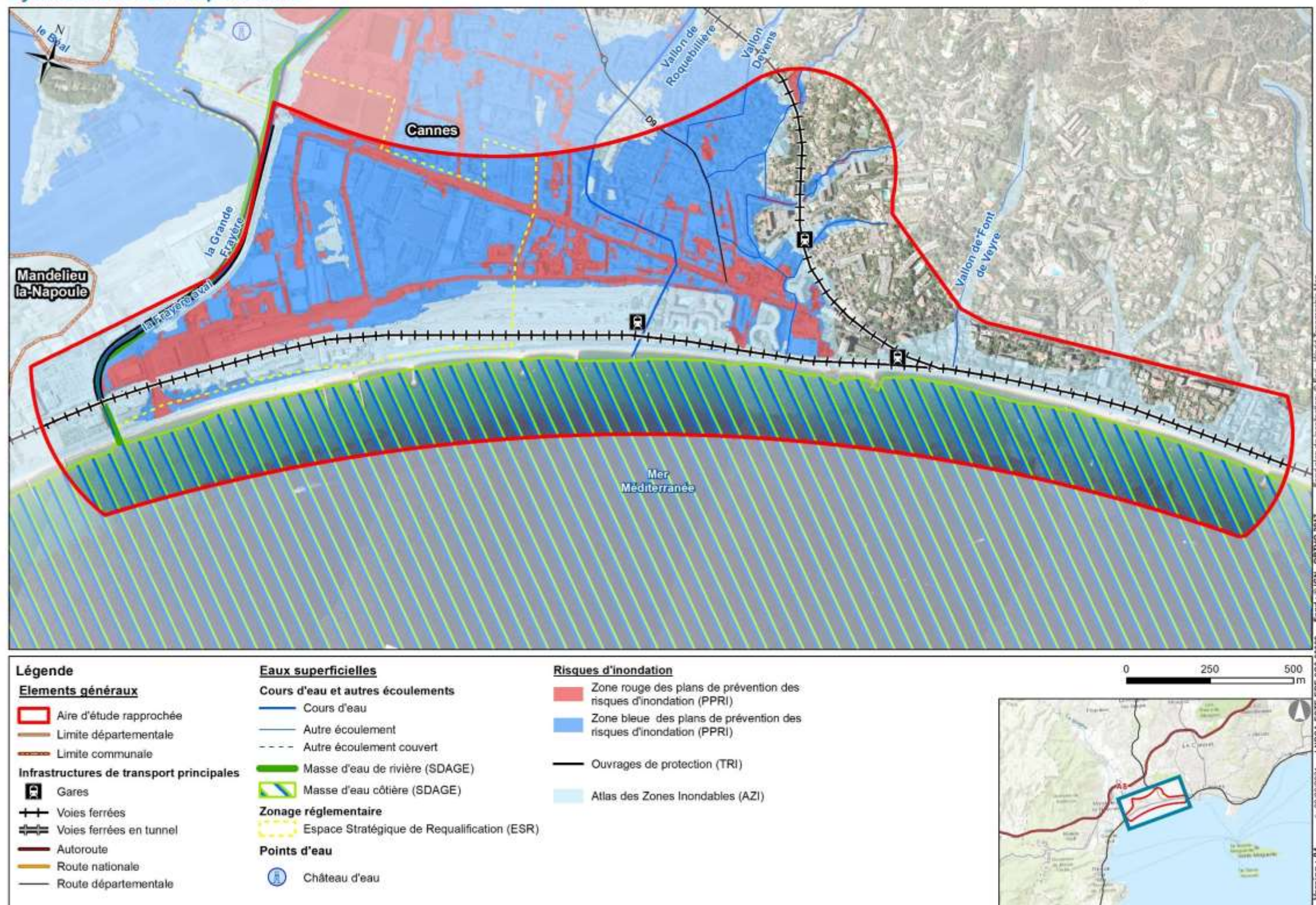


Figure 82 : Synthèse cartographique des eaux superficielles au droit du secteur La Bocca

Cannes centre
Synthèse des eaux superficielles

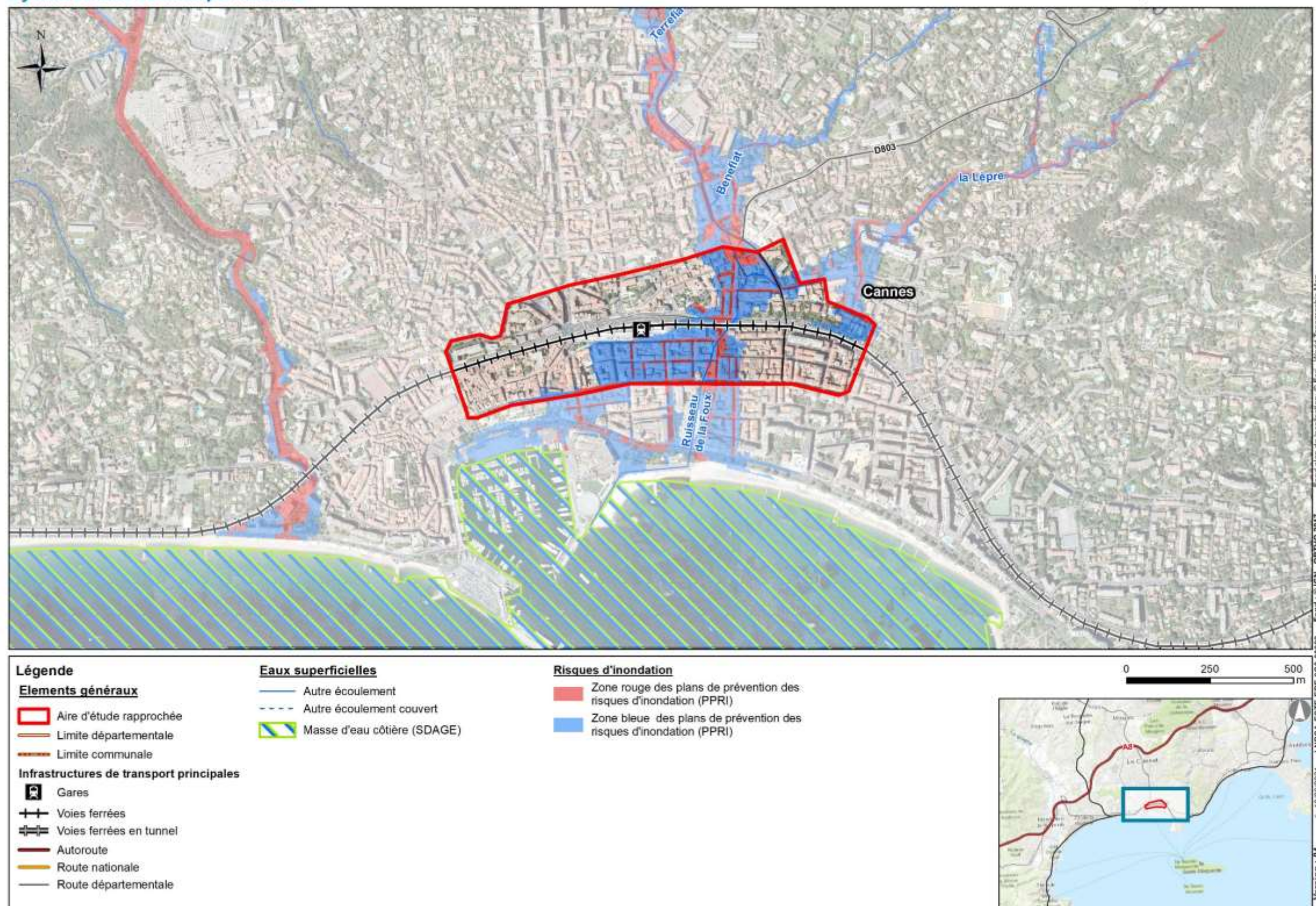


Figure 83 : Synthèse cartographique des eaux superficielles au droit du secteur Cannes Centre

RISQUES NATURELS LIES AUX EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES

À Cannes, le risque inondation est important et historique. Il est induit par les ruissellements pluviaux et par les crues torrentielles des vallons ainsi que les débordements de cours d'eau (Siagne, Frayère). L'urbanisation de certains vallons et le dérèglement climatique ont amplifié ce phénomène.

RISQUE DE RUPTURE DE BARRAGE

La commune de Cannes est concernée par le risque de rupture de barrage. En effet, la commune est située en aval du barrage de Saint-Cassien.

Le secteur La Bocca est concerné en partie par l'onde de submersion du barrage de Saint-Cassien.

L'éventualité d'une rupture du barrage est très peu probable. Toutefois, celui-ci fait l'objet d'un plan particulier d'intervention.

RISQUE DE REMONTEES DE NAPPE

Les secteurs La Bocca et Cannes Centre s'inscrivent en grande partie dans une zone potentiellement sujette aux débordements de nappe et inondations de caves.

RISQUE DE DEBORDEMENTS DES COURS D'EAU

Le secteur La Bocca est principalement concerné par le risque de débordement de la Siagne et de la Grande Frayère.

Le secteur Cannes Centre est sujet aux débordements du ruisseau de la Foux.

RISQUE DE RUISELLEMENT PLUVIAL

Le ruissellement des eaux pluviales se dirige naturellement vers les vallons pour être évacué vers la mer. Lorsque la capacité d'évacuation des vallons est trop faible, les vallons débordent ce qui entraîne des inondations. L'eau envahit alors les rues rapidement, parfois en moins d'une heure.

Ce débordement par ruissellement s'avère fréquent sur la Croix-des-Gardes (Riou, Font de Veyre) et sur le secteur République (vallon de la Foux), et a induit des inondations d'une extrême violence en octobre 2015, à la suite de cumuls de pluies très importants en un temps limité.

SUBMERSION MARINE

La submersion marine désigne une inondation temporaire de la zone côtière par la mer dans des conditions météorologiques extrêmes, où la surélévation du niveau moyen de la mer est provoquée par les effets de la dépression atmosphérique, des vents violents, de la forte houle et de la marée astronomique.

Le boulevard du Midi Louise Moreau et les passages souterrains permettant d'y accéder font partie des zones exposées à ce risque sur la commune de Cannes.

Sur le secteur La Bocca, le risque remonte jusqu'à l'avenue de la Roubine et ponctuellement plus au nord de l'avenue Francis Tonner avec des niveaux marin globalement compris entre 1,5 et 2 m.

Le secteur Cannes Centre n'est pas situé dans les zones potentiellement submersibles.

DOCUMENTS CADRES

TERRITOIRE A RISQUE IMPORTANT D'INONDATION

La commune de Cannes est localisée dans le périmètre du TRI Nice Cannes Mandelieu au regard des submersions marines et des inondations par crue torrentielle ou par montée rapide de la Siagne. Le préfet coordonnateur de bassin a approuvé par arrêtés préfectoraux la délimitation de ce TRI le 12 décembre 2012.

D'après la cartographie des surfaces inondables, le secteur La Bocca est concerné dans sa partie ouest par les surfaces inondables par débordement de la Siagne au sens du TRI. Le secteur Cannes Centre est situé à l'extérieur des surfaces inondables par débordement de la Siagne au sens du TRI.

PROGRAMMES D'ACTIONS DE PREVENTION DES INONDATIONS (PAPI)

La Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins a lancé un PAPI d'intention, labélisé par la Comité Mixte Inondation le 27 avril 2017. L'objectif général de ce PAPI d'intention était d'asseoir une gouvernance de la gestion des risques d'inondation. Aujourd'hui, l'agglomération propose un dossier PAPI Cannes Lérins abouti présentant un plan d'actions pour les années 2021 à 2026.

Le périmètre du PAPI Cannes Lérins couvre l'ensemble du territoire de l'agglomération, excepté les zones inondables de la Siagne et du Béal incluses dans le périmètre du PAPI Siagne.

Le PAPI se décline par secteurs géographiques. La stratégie du PAPI à long terme sur le secteur « Frayère et Roquebillière » est présentée sur la figure ci-contre.

Le PAPI prévoit ainsi un certain nombre d'actions locales, notamment une poursuite de la réflexion sur la plaine de la Bocca inondée par la Roquebillière et le Devens pour tirer profit des projets en cours d'émergence, ainsi qu'un programme de protection de la Frayère aval, pour une protection centennale. Les travaux prévus dans le cadre du PAPI supprimeront les débordements en crue centennale de la Frayère (il demeurera pour le quartier les débordements de la Roquebillière) et réduiront les débordements pour une crue type 2015.

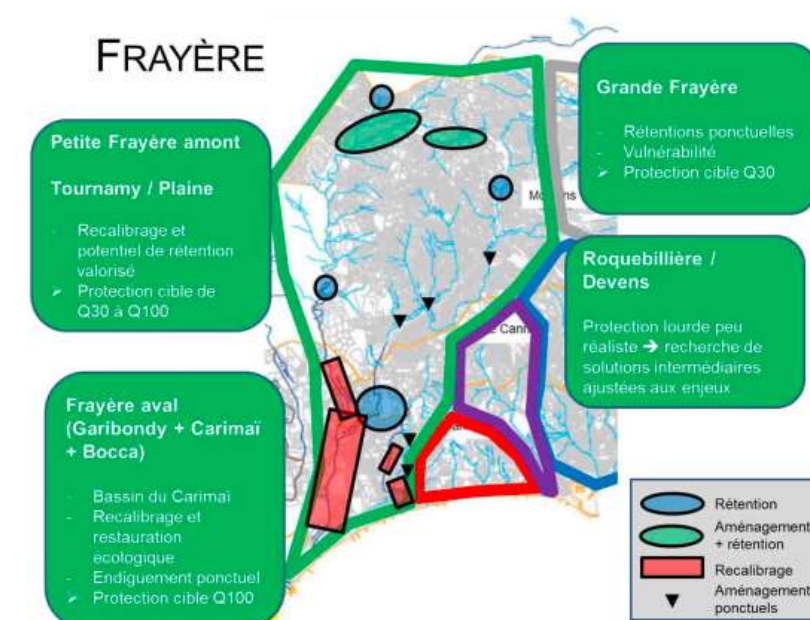


Figure 84 : Stratégie à long terme du PAPI sur le secteur Frayère et Roquebillière (Source : PAPI, résumé non technique, octobre 2019)

Sur le secteur « Vallons Cannois et Mouginois », l'intensité de l'urbanisation rend difficile toute intervention sur les vallons existants, coincés entre les habitations quand ils ne sont pas totalement couverts.

Sur le ruisseau de la Foux, les actions 7.11a et 7.11b concernent la réalisation d'études pour améliorer l'hydraulique de la confluence avec le vallon des Moulières au niveau de la place Aubanel située sur la commune du Cannet, environ 1800 mètres très en amont de la gare de Cannes.

Aucun travaux n'est prévu à proximité du secteur Cannes Centre.

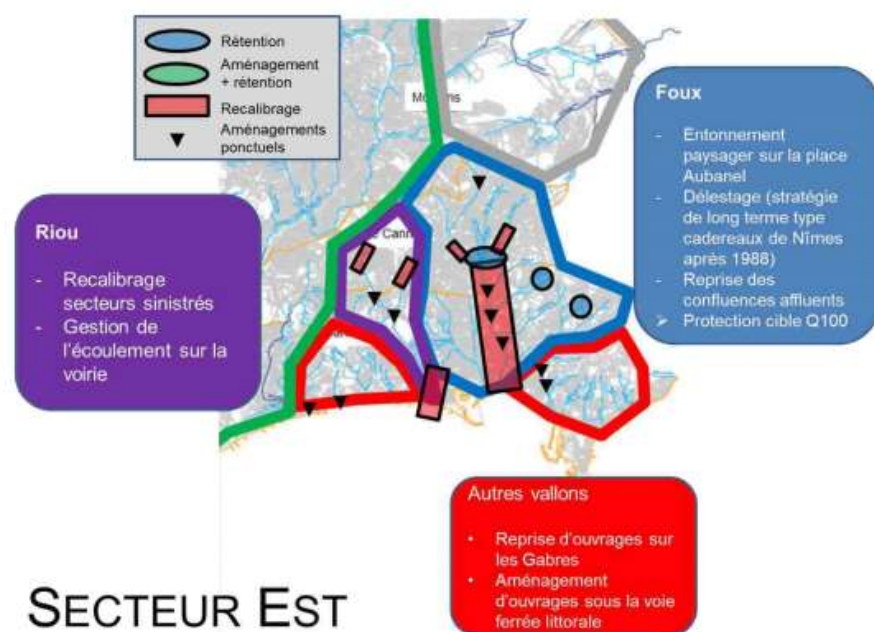


Figure 85 : Stratégie à long terme du PAPI sur le secteur Est (PAPI, résumé non technique, octobre 2019)

PLAN DE PREVENTION DU RISQUE INONDATION (PPRI)

La commune de Cannes est couverte par le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) de la Basse vallée de la Siagne et des vallons côtiers, approuvé en 2003 (couvrant également les communes de Mandelieu-la-Napoule, Pégomas, et la Roquette sur Siagne).

La procédure de révision du PPRI a été officiellement lancée le 5 décembre 2017 par arrêté préfectoral de prescription de l'élaboration d'un nouveau PPRI propre à Cannes. Une élaboration par commune a en effet été préférée à la révision du PPRI de la Basse vallée de la Siagne dans son périmètre actuel.

L'enquête publique s'est déroulée du 18 janvier au 19 février 2021 et le PPRI n'est pas encore approuvé.

Toutefois, en janvier 2020, afin de tenir compte de la connaissance des risques d'inondations, les services de l'état ont porté officiellement à connaissance le dossier d'enquête publique concernant ce projet de PPR, en application des articles L.121-2 du Code de l'urbanisme et L.125-2 du Code de l'environnement.

Ce dossier mis à la consultation des personnes publiques associées (PPA) vaut donc Porter À Connaissance (PAC).

Le secteur La Bocca est concerné par le zonage bleu B1 où s'applique un principe général de constructibilité sous conditions et par les zonages R0 et R1 où s'applique un principe général d'inconstructibilité (sauf exceptions). Il est également concerné par un secteur particulier, nommé Espace Stratégique de Requalification (ESR) correspondant au projet de renouvellement urbain Cannes Grand Ouest. Imposé par le PPRI, ce projet fait l'objet d'un schéma directeur hydraulique du secteur Roubine Frayère, en cours d'élaboration.

Le secteur Cannes Centre est concerné par les zonages B2 et R3 du PPRI en cours de révision, relatifs aux débordements de ruisseau de la Foux. La carte de l'aléa inondation pour la crue de référence (carte en date du juillet 2018) inscrit une partie de la gare de Cannes Centre en zone d'aléa faible à modéré, ainsi qu'en zone d'aléa fort.

ATLAS DES ZONES INONDABLES (AZI)

Source : Atlas des zones inondables, DREAL (<http://carto.geo-ide.application.developpement-durable.gouv.fr/1131/environnement.map>)

L'Atlas des zones inondables (AZI) est un outil de connaissance et d'information sur les zones inondables par débordement de cours d'eau. Contrairement aux plans de prévention des risques qui sont, en tant que servitudes d'utilité publique, annexés au plan local d'urbanisme, l'atlas des zones inondables ne constitue pas un document réglementaire directement opposable, mais il contribue à une prise en compte du risque d'inondation.

Selon l'atlas des zones inondables, le secteur La Bocca est concerné en partie par le lit majeur de la rivière la Grande Frayère. Le secteur Cannes Centre est dans son intégralité concerné par le lit majeur des ruisseaux du Châtaignier et de la Foux.

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
La commune de Cannes est concernée par un risque important d'inondation par débordements de cours d'eau, par ruissellement pluvial et par submersion marine.	Très fort
La commune s'inscrit notamment dans le TRI Nice Cannes Mandelieu au regard des submersions marine et des inondations par crue torrentielle ou par montée rapide de la Siagne.	
Elle est également concernée par le PAPI Cannes Lérin dont le plan d'actions (2021-2026) permettra réduire les dommages aux personnes et aux biens liés aux risques d'inondations	
Enfin, le PPRI de la Basse vallée de la Siagne est actuellement en cours de révision et portera à terme uniquement sur le territoire cannois. En attendant son approbation, le dossier mis à la consultation des personnes publiques associées (PPA) vaut Porter À Connaissance (PAC).	

Au niveau des secteurs affectés par la mise en compatibilité

Secteur La Bocca	Vis-à-vis des risques naturels liés aux eaux souterraines et superficielles, le secteur d'étude est concerné en partie par l'onde de submersion du barrage de Saint-Cassien. L'éventualité d'une rupture du barrage est toutefois très peu probable.	Très fort
	Le secteur La Bocca s'inscrit en grande partie dans une zone potentiellement sujette aux débordements de nappe et inondations de caves.	
	Il est également concerné par le risque inondation puisque sa partie ouest recoupe les surfaces inondables par débordement de la Siagne au sens du TRI de Nice-Cannes-Mandelieu.	
	Elle est également concernée par les zonages bleu et rouge ainsi que le zonage relatif à l'espace stratégique de requalification (ESR) du projet PPRI de la basse vallée de la Siagne, pour lequel il existe un porter à connaissance.	
Secteur La Bocca	Selon l'atlas des zones inondables, le secteur d'étude est concerné en partie par le lit majeur de la rivière la Grande Frayère.	Très fort
	Il est aussi caractérisé par un risque inondation induit par les ruissellements pluviaux et par les crues torrentielles des vallons. L'urbanisation de certains vallons a amplifié ce phénomène. Le risque de submersion marine, qui remonte jusqu'à l'avenue de la Roubine et ponctuellement plus au nord de l'avenue Francis Tonner, est également présent.	
	Les travaux prévus au PAPI supprimeront les débordements en cas de crue centennale de la Frayère (il demeurera pour le quartier les débordements de la Roquebillière et du Devens) et réduiront les débordements pour une crue type 2015.	
Secteur La Bocca	Par ailleurs, le PAPI Cannes Lérins prévoit également un certain nombre d'actions locales, notamment de poursuivre une réflexion sur la plaine de la Bocca inondée par la Roquebillière et le Devens pour tirer profit des projets en cours d'émergence, ainsi qu'un programme de protection de la Frayère aval, pour une protection centennale.	Très fort

Secteur Cannes Centre	Le secteur Cannes Centre est potentiellement sujet aux débordements de nappes. Le périmètre de l'opération étant situé en remblai, il est a priori peu concerné par ce risque. En termes de risque d'inondation par les eaux superficielles, le secteur d'étude est concerné par les inondations du ruisseau de la Foux selon le projet de PPRI de la commune de Cannes. Elle n'est pas incluse dans les surfaces inondables du Territoire à Risque Important d'inondation (TRI) de Nice-Cannes-Mandelieu mais dans les zonages réglementaires du Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles Inondations de la basse vallée de la Siagne et des vallons côtiers tel qu'ils figurent dans le porté à connaissance du PPRI. Lors des inondations de 2015, la gare de Cannes centre a été inondée par débordement du ruisseau de la Foux, sous forme d'écoulement pluvial généralisé. Le PAPI Cannes Lérins ne prévoit aucuns travaux dans le secteur Cannes Centre.	Très fort
-------------------------------------	--	------------------

Figure 86 : Synthèse des enjeux liés aux risques naturels (eaux souterraines et superficielles)

6.3.5 MILIEU NATUREL

ZONAGE DU PATRIMOINE NATUREL

Les zonages du patrimoine naturel sont considérés dans un rayon de 5 km autour du projet.

PERIMETRES DE PROTECTION REGLEMENTAIRE

La commune de Cannes fait l'objet d'un Arrêté Préfectoral de Protection de Biotopes (APPB). Il s'agit du vallon et rocher de Roquebillière, situé au nord-ouest de la commune. L'objectif principal de cet arrêté est la protection de neuf espèces végétales remarquables recensées dans le vallon de Roquebillière.

Le tableau suivant synthétise les périmètres de protection réglementaire à proximité des secteurs d'étude.

Type	N°	Dénomination	Distance de l'aire d'étude immédiate (km) - Secteur La Bocca	Distance de l'aire d'étude immédiate (km) - Secteur Cannes Centre
Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (APPB)	FR380 0465	Vallon et Rocher de Roquebillière	0,8	2,8

Les aires d'étude immédiates des secteurs d'étude, s'inscrivant dans un contexte urbain, ne présentent aucun intérêt pour les espèces citées dans l'arrêté, ni de lien fonctionnel avec ce site.

PERIMETRES DE PROTECTION CONTRACTUELLE

La commune de Cannes abrite le site Natura 2000 suivant : Zone Spéciale de Conservation (ZSC) FR9301573 « Baie et cap d'Antibes-îles de Lérins », lié à la Directive Habitats. Cette zone majoritairement marine s'étend des îles de Lérins aux plages de Villeneuve-Loubet et au cap d'Antibes à l'est.

Le tableau suivant synthétise les périmètres de protection contractuelle à proximité des secteurs d'étude.

Type	N°	Dénomination	Distance de l'aire d'étude immédiate (km) - Secteur La Bocca	Distance de l'aire d'étude immédiate (km) - Secteur Cannes Centre
Zone Spéciale de Conservation (ZSC)	FR930 1573	Baie et cap d'Antibes - îles de Lérins	3,1	2,1

Les habitats naturels présents au sein de cette ZSC sont très différents de ceux des aires d'étude immédiates. Par conséquent, les liens fonctionnels entre les habitats des aires d'étude immédiates et le site Natura 2000 sont inexistantes.

PERIMETRES DE PROTECTION FONCIERE

A l'échelle communale, plusieurs terrains font l'objet de protections spécifiques :

- Le site « Aéroport de Cannes - Mandelieu » inscrit au conservatoire des espaces naturels ;
- Le site « La Croix des Gardes » inscrit au conservatoire du littoral ;
- La réserve biologique de l'Office National des Forêts sur l'île Sainte- Marguerite.

Le tableau suivant synthétise les périmètres de protection foncière à proximité des secteurs d'étude.

Type	N°	Dénomination	Distance de l'aire d'étude immédiate (km) - Secteur La Bocca	Distance de l'aire d'étude immédiate (km) - Secteur Cannes Centre
Conservatoire du Littoral	FR1 100 668	La croix des Gardes	0,6	0,9
	FR1 100 719	Golfe de Cannes Mandelieu	0,9	> 5
	FR1 100 361	Massif de l'Esterel	3,2	> 5
	FR1 100 722	Massif du Paradou	4,0	1,8
Conservatoire des Espaces Naturels	-	Aéroport de Cannes Mandelieu	0,1	4,3

Espace Naturel Sensible (ENS)	-	San Peyre	2,2	> 5
	-	L'Esterel	3,2	> 5
	-	La pointe de l'Aiguille	3,9	> 5
	-	Massif du Paradou	4,4	2,2
	-	La Valmasque	4,9	4,1

Les aires d'étude immédiates sont situées à proximité de quatre sites du conservatoire du littoral. Ces sites concernent les massifs collinéens préservés sur les hauteurs de Cannes et les habitats maritimes du golfe de la Napoule. Une fois encore, les aires d'étude immédiates se retrouvent isolées de ces sites par le tissu urbain et ne partagent pas de similarités ou de liens fonctionnels avec ces derniers.

On retrouve également un site du conservatoire des espaces naturels, « Aéroport de Cannes Mandelieu », à 100 m à l'ouest de l'aire immédiate du secteur La Bocca. Ce site est un refuge pour plusieurs espèces animales et végétales inféodées aux prairies et zones humides comme la Jacynthe romaine (*Bellevalia romana*) et la Cisticole des joncs (*Cisticola juncidis*). Malgré sa relative proximité, le faible degré de naturalité des habitats de l'aire d'étude immédiate du secteur La Bocca ainsi que leur enclavement dans l'agglomération cannoise ne permettent pas l'expression de tels cortèges.

Cinq espaces naturels sensibles sont présents dans un rayon de 5 km autour des aires d'étude immédiates. Ils concernent l'Aéroport de Cannes Mandelieu et les massifs collinéens alentours. Pour les mêmes raisons que précédemment, les aires d'étude immédiates des secteurs d'étude ne partagent pas de similarités et de liens fonctionnels avec ces derniers.

PERIMETRES D'INVENTAIRES

Bien que fortement urbanisée, la commune de Cannes s'insère dans un environnement naturel remarquable.

Cette riche biodiversité se traduit par l'existence de plusieurs périmètres d'inventaires écologiques recensés sur la commune :

- Trois ZNIEFF marines (Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique) de type I ;
- Cinq ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique) de type II (2 marines et 3 terrestres).

Le tableau suivant synthétise les périmètres d'inventaires à proximité des secteurs d'étude.

Type	N°	Dénomination	Distance de l'aire d'étude immédiate (km) - Secteur La Bocca	Distance de l'aire d'étude immédiate (km) - Secteur Cannes Centre
ZNIEFF I	930020 143	Vallons des Trois Termes, de Maure Vieille et de la Gabre du Poirier	4,4	> 5
	930020 155	Rocher de Roquebillière	0,8	2,8
ZNIEFF II	930012 586	Plaine de la Siagne	1,8	> 5
	930012 582	Esterel	2,2	> 5
	930012 585	Îles de Lérins	3,9	3,4
	930012 588	Etang de Fontmerle	4,5	4,5
	930020 153	Forêts de la Brague, de Sartoux et de la Valmasque	> 5	4,8

Plusieurs ZNIEFF de type I ou II sont présentes dans un rayon de 5 km autour des aires immédiates des secteurs d'étude. Elles concernent les entités naturelles remarquables, situées dans les terres et en mer. Ces périmètres abritent une flore et une faune diversifiées dont des espèces rares et patrimoniales comme la Tortue d'Hermann (*Testudo hermanni*). Cependant, les aires d'étude immédiates présentent un faible degré de naturalité et se trouvent déconnectées de ces espaces naturels par leur enclavement dans la matrice urbaine. Elles ne présentent donc pas de liens fonctionnels ni d'intérêt particulier pour les espèces recensées dans ces périmètres.

Description		Niveau d'enjeu	
A l'échelle du PLU			
La commune de Cannes recoupe les zonages du patrimoine naturel suivants :		Fort	
• Le site Natura 2000 : ZSC FR9301573 « Baie et cap d'Antibes- îles de Lérins » ; • Le vallon et rocher de Roquebillière concerné par un Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (APPB) ; • Le site « Aéroport de Cannes - Mandelieu » inscrit au conservatoire des espaces naturels ; • Le site « La Croix des Gardes » inscrit au conservatoire du littoral ; • La réserve biologique de l'Office National des Forêts sur l'île Sainte- Marguerite. • 3 ZNIEFF marines de type 1 ; • 5 ZNIEFF marines et terrestres de type 2.			
Au niveau des secteurs affectés par la mise en compatibilité			
Secteur La Bocca	Les secteur d'étude localisés au sein du tissu urbain dense, ne sont inclus dans aucun zonage naturel. Leur enclavement et leur artificialisation rendent les liens fonctionnels avec les sites naturels périphériques quasi inexistants		Faible
Secteur Cannes Centre			

Figure 87 : Synthèse des enjeux liés aux zonages du patrimoine naturel

Cannes La Bocca
Périmètres de protection foncière et réglementaire

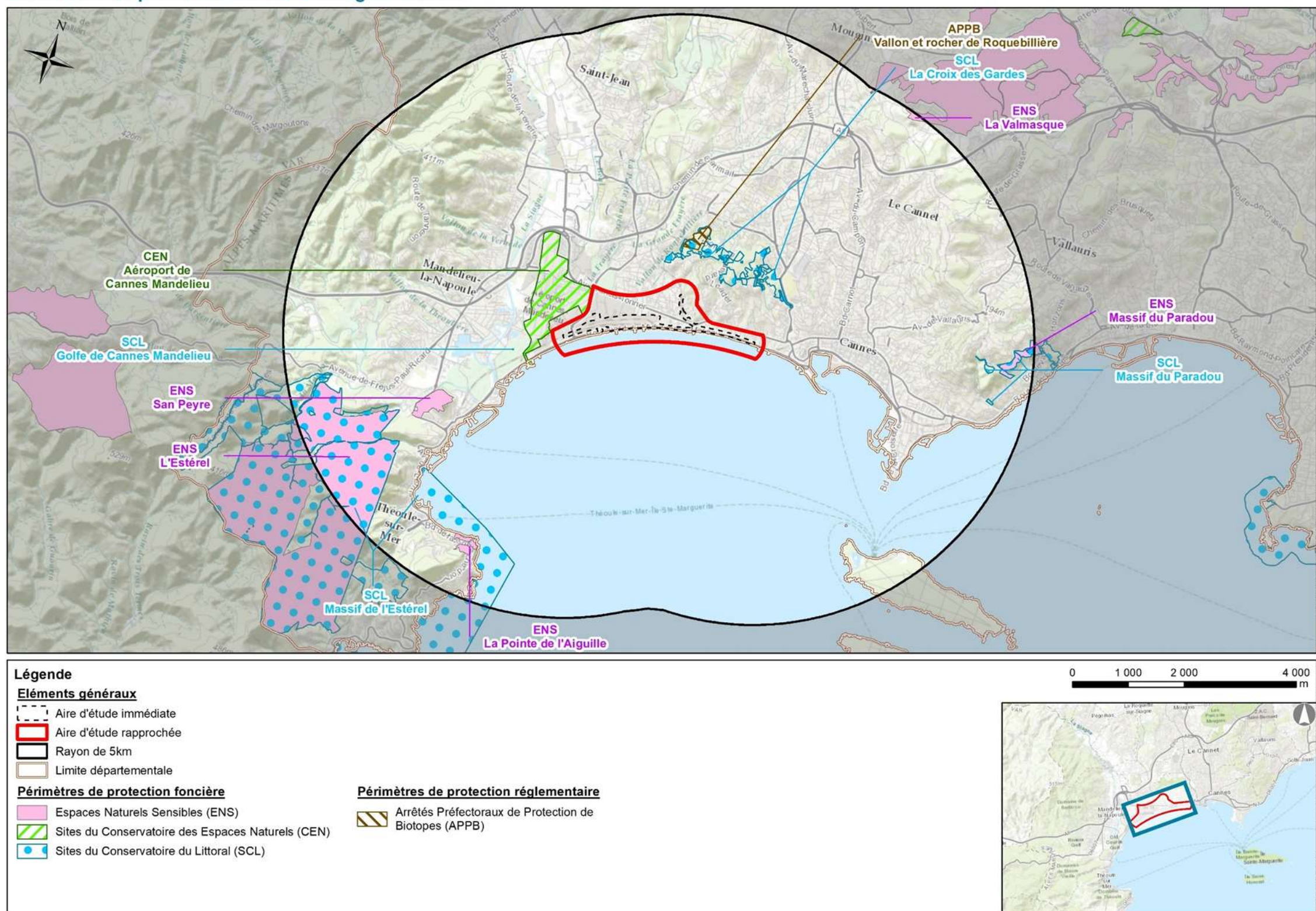


Figure 88 : Périmètres de protection foncière et réglementaire au droit du secteur Cannes La Bocca

Cannes centre
Périmètres de protection foncière et réglementaire

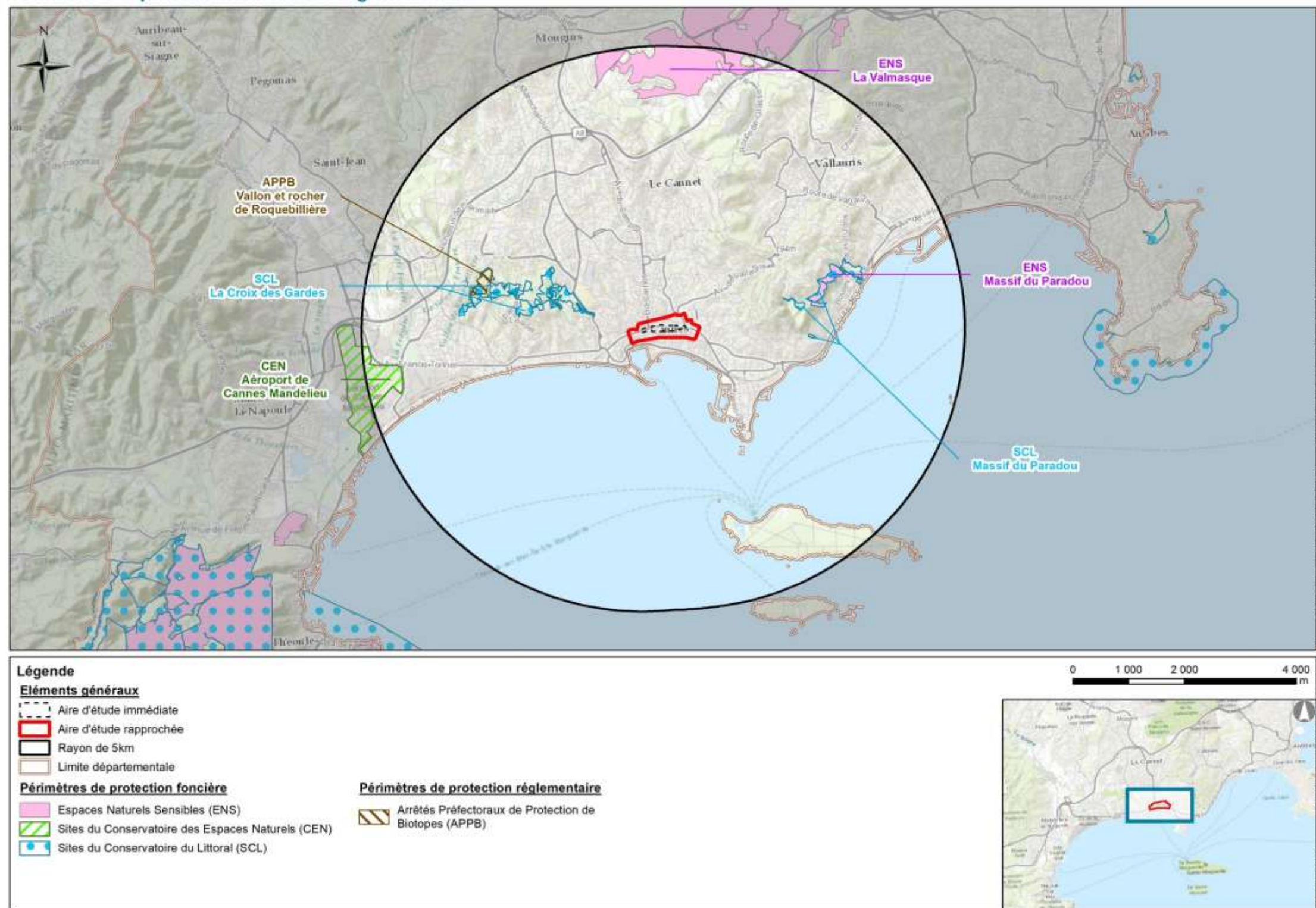


Figure 89 : Périmètres de protection foncière et réglementaire au droit du secteur Cannes Centre

Cannes La Bocca
Périmètres de protection contractuelle

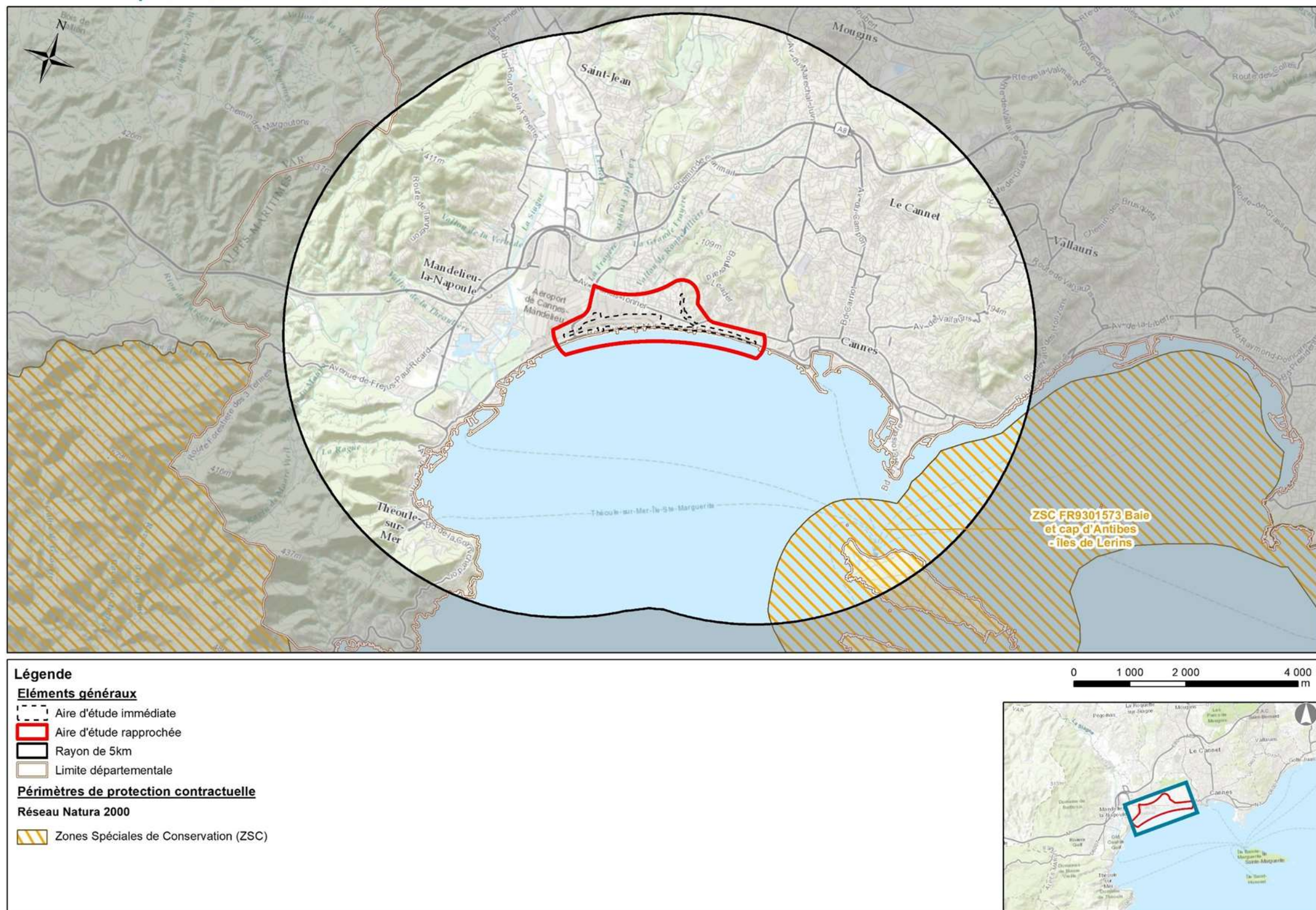


Figure 90 : Périmètres de protection contractuelle au droit du secteur La Bocca

Cannes centre
Périmètres de protection foncière et réglementaire

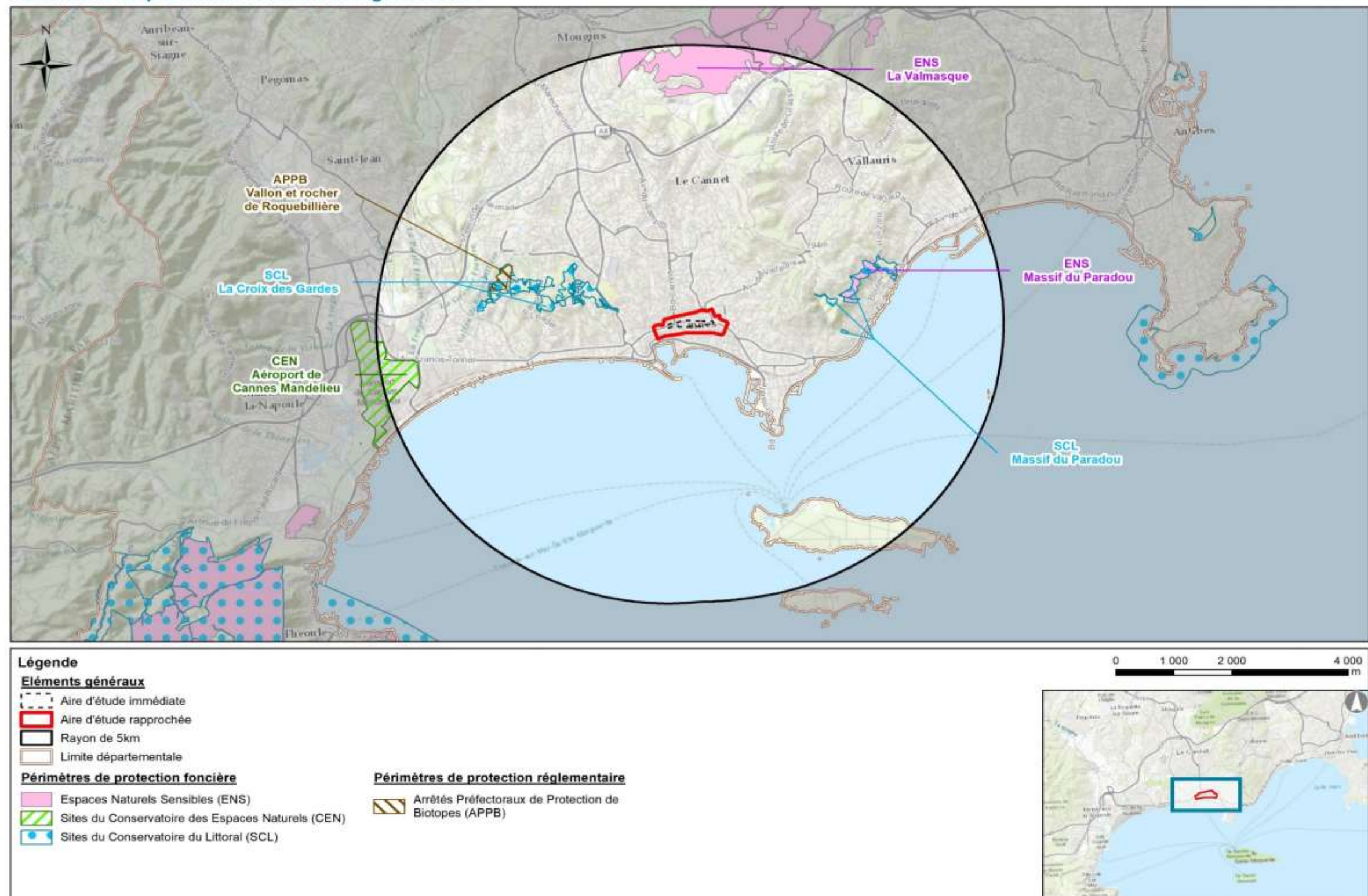


Figure 91 : Périmètres de protection contractuelle au droit du secteur de Cannes Centre

Cannes La Bocca
Périmètres d'inventaires

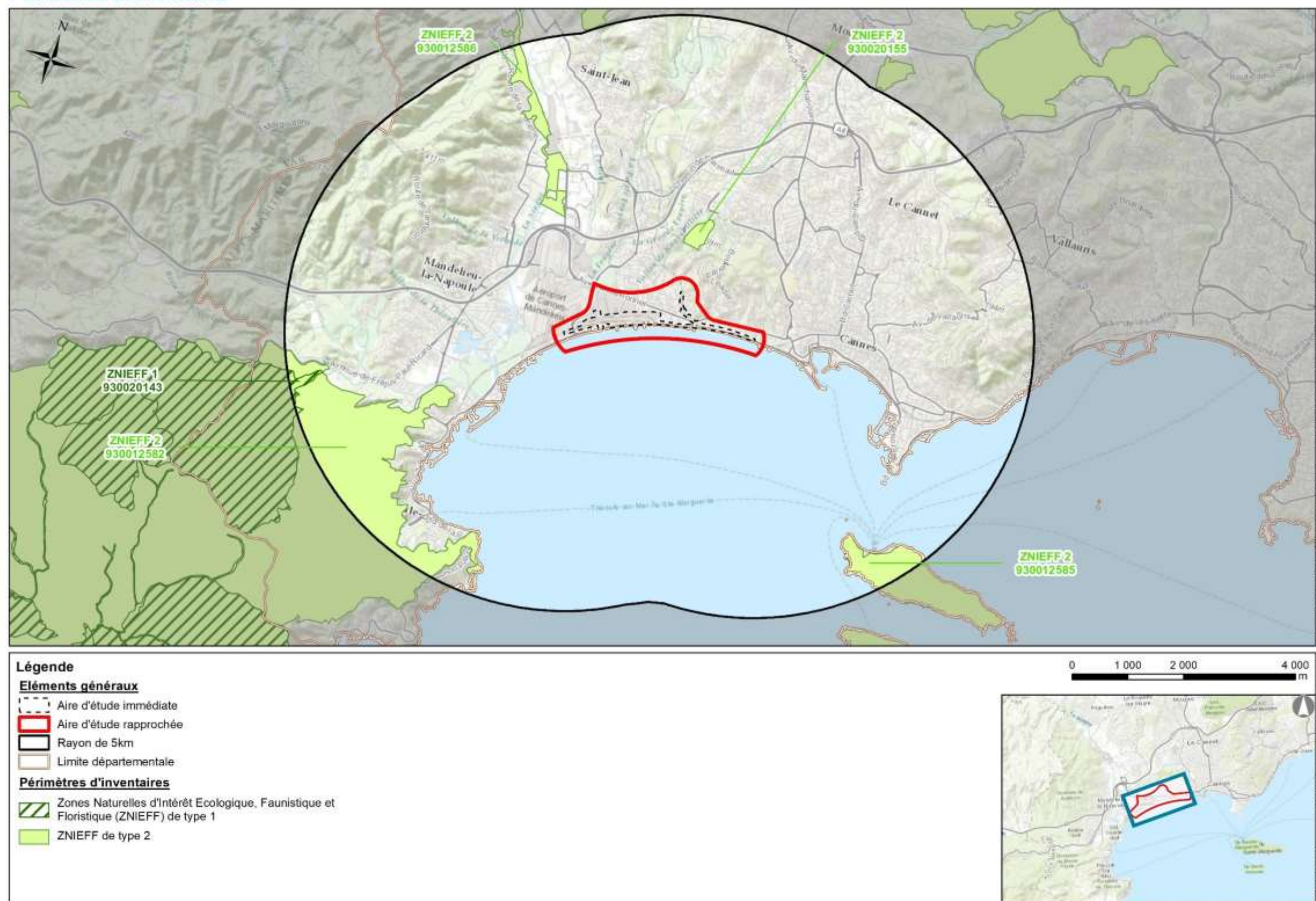


Figure 92 : Périmètres d'inventaires au droit du secteur La Bocca

Cannes centre
Périmètres d'inventaires

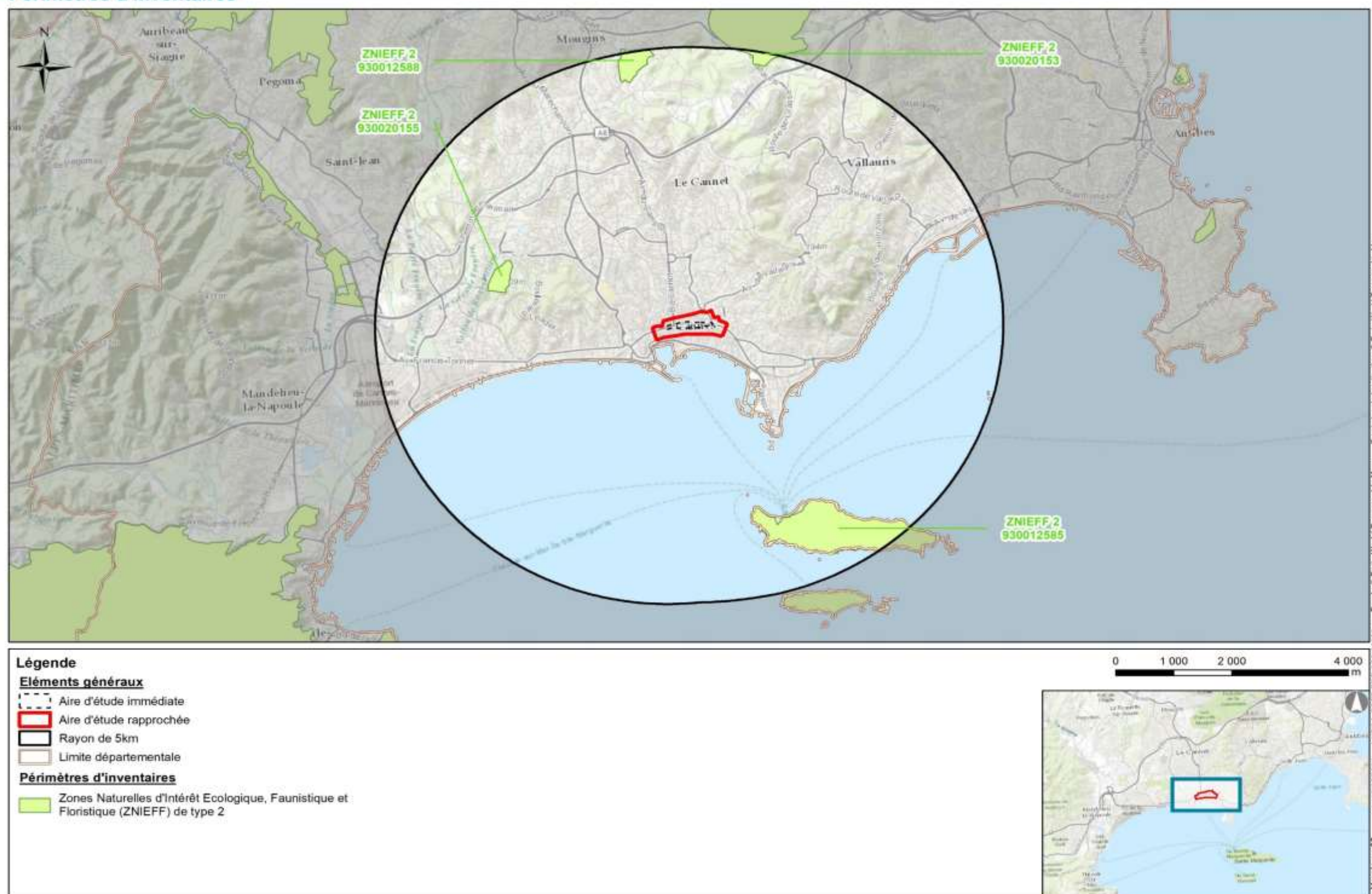


Figure 93 : Périmètres d'inventaires au droit du secteur Cannes Centre

INVENTAIRES FAUNE/FLORE, HABITATS ET BOISEMENTS

HABITATS NATURELS

Le tableau suivant présente les onze types d'habitats naturels ou artificialisés recensés dans l'aire d'étude immédiate du secteur La Bocca lors des inventaires de terrain.

Intitulé	Code Corine biotope	Surface (ha)
Eaux courantes	24	0,1
Formations à Robinier - Mimosa - Ailanthé	83.32	0,4
Friches	87.1	1,0
Infrastructures ferroviaires	86.43	19,9
Infrastructures routières	86	7,1
Jardins - parcs - terrains de sport	85.3x86	7,3
Petits bois - bosquets	84.3	0,1
Peuplements de Canne de Provence	53.62	0,1
Plage de sable	16.1	2,3
Zones rudérales	87.2	1,8
Zones urbanisées	86	10,1

L'aire d'étude immédiate du secteur La Bocca présente un enjeu faible.

Au droit du secteur Cannes Centre, trois types d'habitats naturels ou artificialisés ont été recensés sur l'aire d'étude immédiate.

Intitulé	Code Corine biotope	Surface (ha)
Infrastructures routières	86	3,6
Jardins - parcs - terrains de sport	85.3x86	0,2
Zones urbanisées	86	2,8

L'aire d'étude immédiate du secteur Cannes Centre présente très peu d'intérêt concernant les habitats.

FLORE

Compte tenu de la nature anthropique des habitats présents dans les aires d'étude immédiates, la flore est composée d'espèces communes ne présentant pas d'enjeu de conservation.

Au droit du secteur La Bocca, aucune espèce protégée et/ou patrimoniale à enjeu n'a été recensée lors des inventaires de terrain au sein de l'aire d'étude immédiate malgré des recherches ciblées sur certaines espèces végétales remarquables typiques des friches urbaines.

Les données bibliographiques consultées mentionnent toutefois la présence de deux espèces protégées patrimoniales :

- la Consoude à bulbes (*Symphytum bulbosum*), espèce d'enjeu fort recensée sur « les berges » du ruisseau de la Frayère ;
- l'Alpiste aquatique (*Phalaris aquatica*), espèce d'enjeu moyen recensée sur « les berges » du ruisseau de la Frayère.

Plusieurs espèces végétales exotiques envahissantes sont avérées au sein de l'aire d'étude immédiate dont quatre sont considérées comme majeures selon la stratégie régionale développée par les conservatoires botaniques nationaux méditerranéen et alpin.

L'aire d'étude immédiate du secteur La Bocca présente ainsi un enjeu faible sauf au niveau du ruisseau de la Frayère : enjeu fort lié à la présence de la Consoude à bulbes.

Au sein du secteur Cannes Centre, l'aire d'étude immédiate présente très peu d'intérêt concernant la flore.

FAUNE

Concernant la faune, l'aire d'étude immédiate du secteur La Bocca présente les enjeux suivants :

- Invertébrés : Les enjeux relatifs aux invertébrés sont estimés faibles sur l'aire d'étude immédiate sauf au niveau du ruisseau de la Frayère (enjeu moyen lié à la présence de libellules).
- Amphibiens : L'aire d'étude immédiate présente un enjeu faible, voire localement moyen au niveau du cours d'eau de la Frayère en cas de présence de la Rainette méridionale (*Hyla meridionalis*).
- Reptiles : Quelques individus de Lézard des murailles (*Podarcis muralis*), espèce protégée commune d'enjeu faible, ont été observés aux abords de la voie ferrée et de ses infrastructures lors des prospections de terrain. L'aire d'étude immédiate présente un enjeu faible.
- Oiseaux : La majorité des oiseaux observés lors des prospections de terrain appartiennent à des espèces communes fréquemment rencontrées en contexte urbain. L'aire d'étude immédiate présente un enjeu faible.

- Mammifères : Deux espèces de chiroptères ont été recensées. Le secteur présente une offre limitée en termes de gîte potentiel pour les espèces de chauves-souris anthropophiles se limitant principalement aux toitures de quelques bâtiments situés aux abords des voies (propriétés privées essentiellement) et à quelques arbres d'ornement.

Lors des prospections de terrain, aucune espèce de mammifère terrestre n'a été observée. L'aire d'étude immédiate présente un enjeu faible.

En ce qui concerne le secteur Cannes Centre, la très forte artificialisation de l'aire d'étude immédiate, constituée de la gare de Cannes Centre, de boulevards urbains, de bâtiments et de quelques espaces verts, le contexte urbain et la déconnexion de l'aire d'étude immédiate avec les milieux naturels environnants sont des facteurs qui expliquent la très faible diversité biologique observée, ce qu'attestent les données bibliographiques.

Quelques espèces protégées anthropophiles communes à enjeu faible, voire moyen, fréquentent ou pourraient fréquenter l'aire d'étude immédiate pendant une partie ou la totalité de leur cycle biologique :

- Oiseaux : Moineau domestique (*Passer domesticus*) par exemple ;
- Reptiles éventuellement : Lézard des murailles (*Podarcis muralis*) et Tarente de Maurétanie (*Tarentola mauritanica*) ;
- Chauves-souris éventuellement : Pipistrelle commune (*Pipistrellus pipistrellus*) par exemple.

Description		Niveau d'enjeu
Contexte écologique	Tissu urbain dense, aucun zonage naturel. Pas d'éléments structurants de la trame verte et bleue	Faible
Habitats naturels	Enjeu faible	Faible
Flore	Enjeu faible sauf au niveau du ruisseau de la Frayère : enjeu fort lié à la présence de la Consoude à bulbes (Symphytum bulbosum).	Fort
Faune Invertébrés	Ruisseau de la Frayère : enjeu moyen lié à la présence de libellules	Moyen
Faune Amphibiens	Présence possible de la Rainette méridionale (Hyla meridionalis).	Moyen
Faune Reptiles		Faible
Faune oiseaux		Faible
Faune Mammifères		Faible

Figure 94 : Synthèse des enjeux écologiques sur le secteur Cannes la Bocca

Description		Niveau d'enjeu
Contexte écologique	L'aire d'étude immédiate est totalement isolée des espaces naturels remarquables situés aux alentours du fait de son enclavement au cœur de l'agglomération cannoise. Elle ne présente donc aucun intérêt pour les espèces végétales et animales ou les habitats ayant justifié la désignation de ces sites, ni de lien fonctionnel.	Faible
Habitats, faune et flore	La très forte artificialisation de l'aire d'étude immédiate, constituée de la gare de Cannes Centre, de boulevards urbains, de bâtiments et de quelques espaces verts, le contexte urbain et la déconnexion de l'aire d'étude immédiate avec les milieux naturels environnants sont des facteurs qui expliquent la très faible diversité biologique attendue, ce qu'attestent les données bibliographiques. Quelques espèces protégées anthropophiles communes à enjeu faible, voire moyen, fréquentent ou pourraient fréquenter l'aire d'étude immédiate pendant une partie ou la totalité de leur cycle biologique : • oiseaux : Moineau domestique (Passer domesticus) par exemple ; • reptiles éventuellement : Lézard des murailles (Podarcis muralis) et Tarente de Maurétanie (Tarentola mauritanica) ; • chauves-souris éventuellement : Pipistrelle commune (Pipistrellus pipistrellus) par exemple.	Faible

Figure 95 : Synthèse des enjeux écologiques sur le secteur Cannes Centre

Cannes La Bocca
Habitats

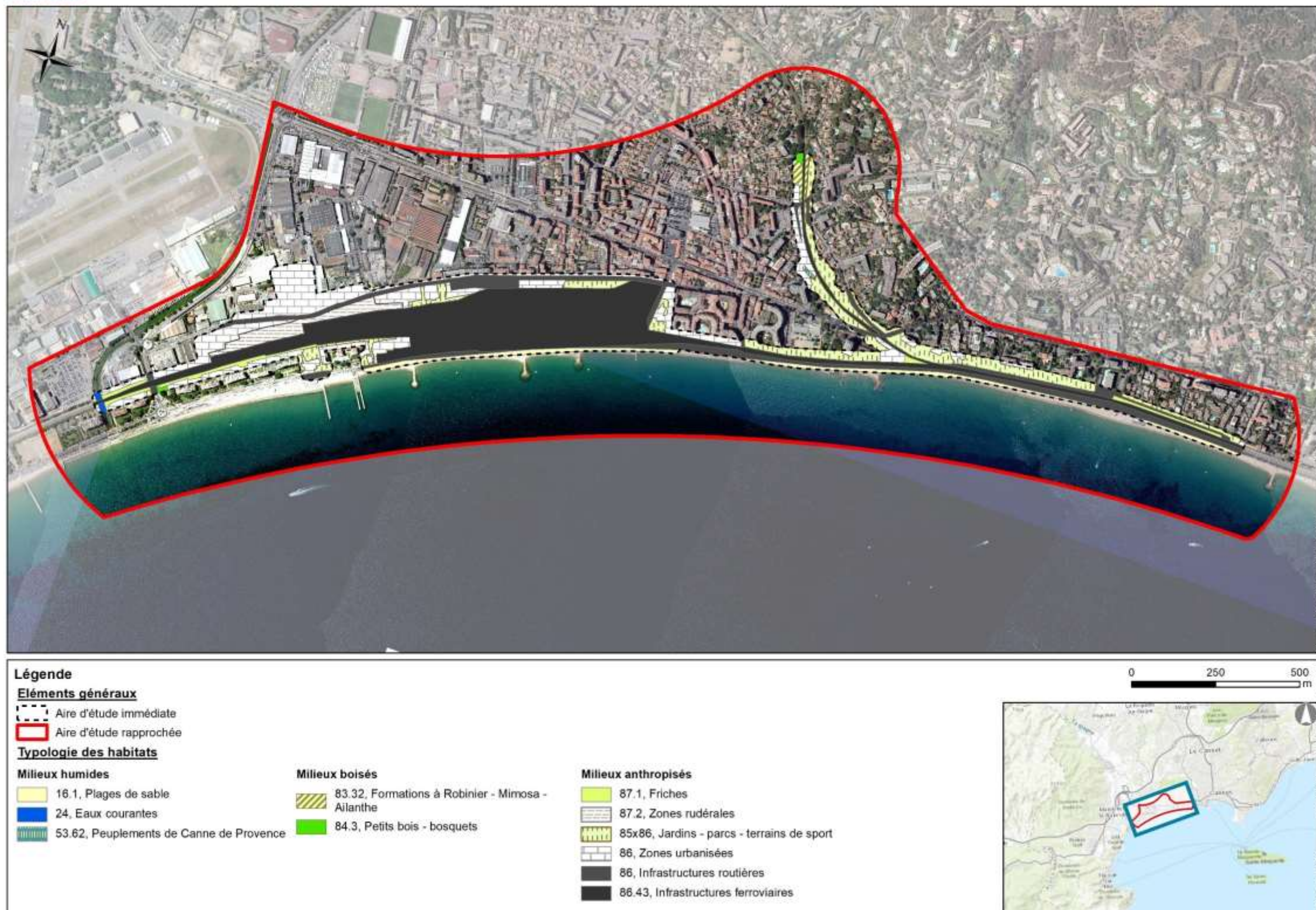


Figure 96 : Habitats naturels au droit du secteur La Bocca

Cannes centre
Habitats

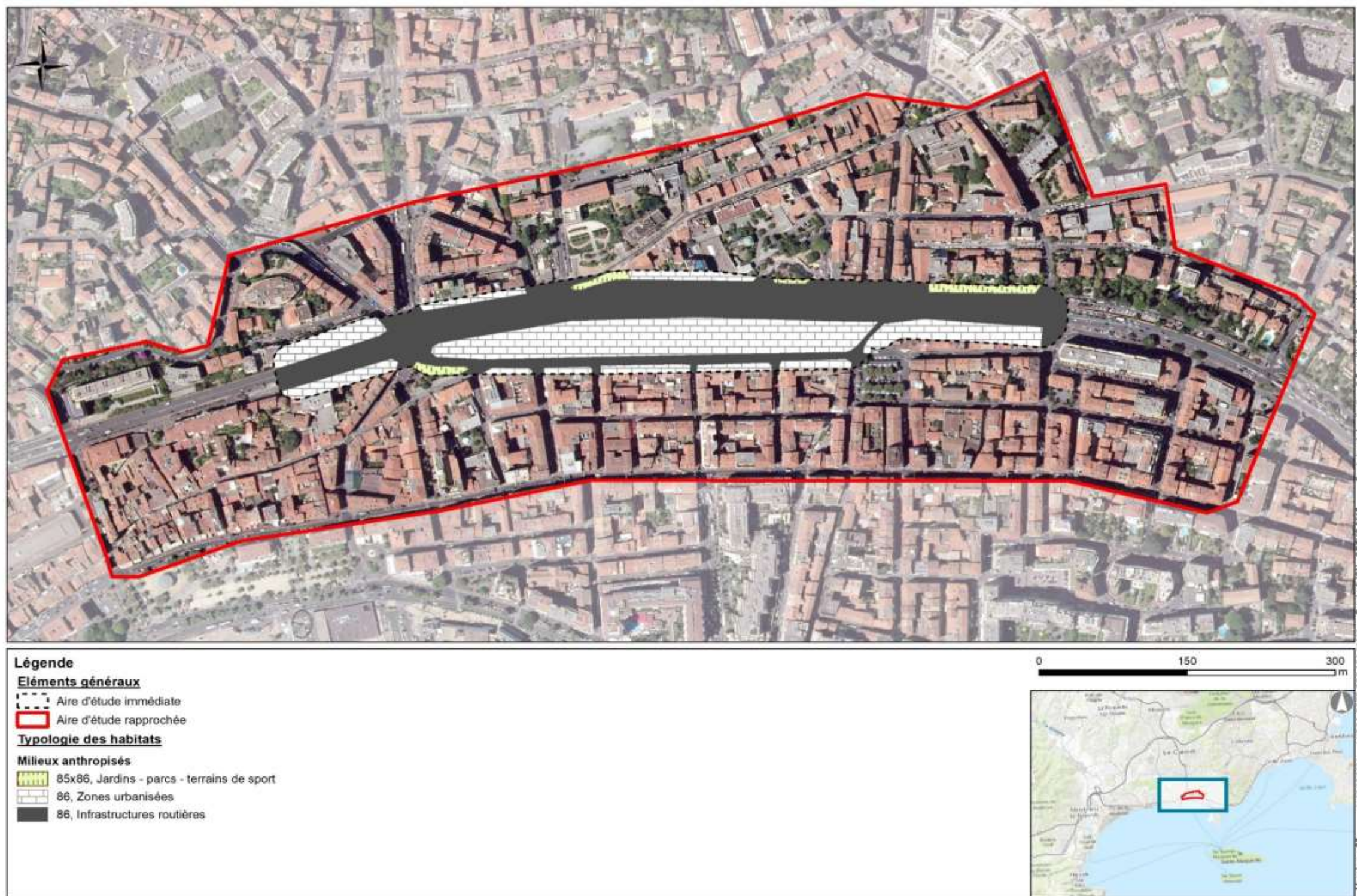


Figure 97 : Habitats naturels au droit du secteur Cannes Centre

ENJEUX FONCTIONNELS - CONTINUITES ECOLOGIQUES

TRAME VERTE ET BLEUE

Les aires d'étude immédiates des secteurs La Bocca et Cannes Centre ne sont pas identifiées comme éléments structurants des trames verte et bleue identifiées au Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur et au SCoT Ouest Alpes-Maritimes. En effet, elles sont enclavées dans le tissu urbain dense et ne présentent, de fait, pas d'enjeu fonctionnel notable.

L'aire d'étude immédiate du secteur La Bocca recoupe toutefois le ruisseau de la Frayère identifié comme corridor écologique de la trame verte et bleue de la commune de Cannes.

ZONES HUMIDES

L'aire d'étude immédiate du secteur La Bocca recoupe une zone humide référencée à l'inventaire départemental des zones humides des Alpes-Maritimes après 2008 : la Grande Frayère.



Figure 99 : Inventaire départemental des zones humides au droit du secteur La Bocca (DREAL PACA)

Un petit habitat humide est également identifié dans l'aire d'étude immédiate sur la base du critère végétation. Il est identifiable sur la carte ci-contre. Il s'agit, selon les investigations écologiques d'un peuplement de Canne de Provence.

Cet habitat est toutefois déclassé, vu la plasticité écologique de l'espèce qui se développe ici sur des terrains remaniés non humides comme des remblais ferroviaires ou routiers et des friches urbaines.

Aucune zone humide réglementaire n'est, par ailleurs, délimitée sur la base du critère pédologique dans l'aire d'étude immédiate du secteur La Bocca.

L'aire d'étude immédiate du secteur Cannes Centre ne recoupe pas de zone humide référencée à l'inventaire départemental des zones humides des Alpes-Maritimes. De plus, aucune zone humide réglementaire n'est délimitée sur la base du critère végétation ou pédologique dans l'aire d'étude immédiate.

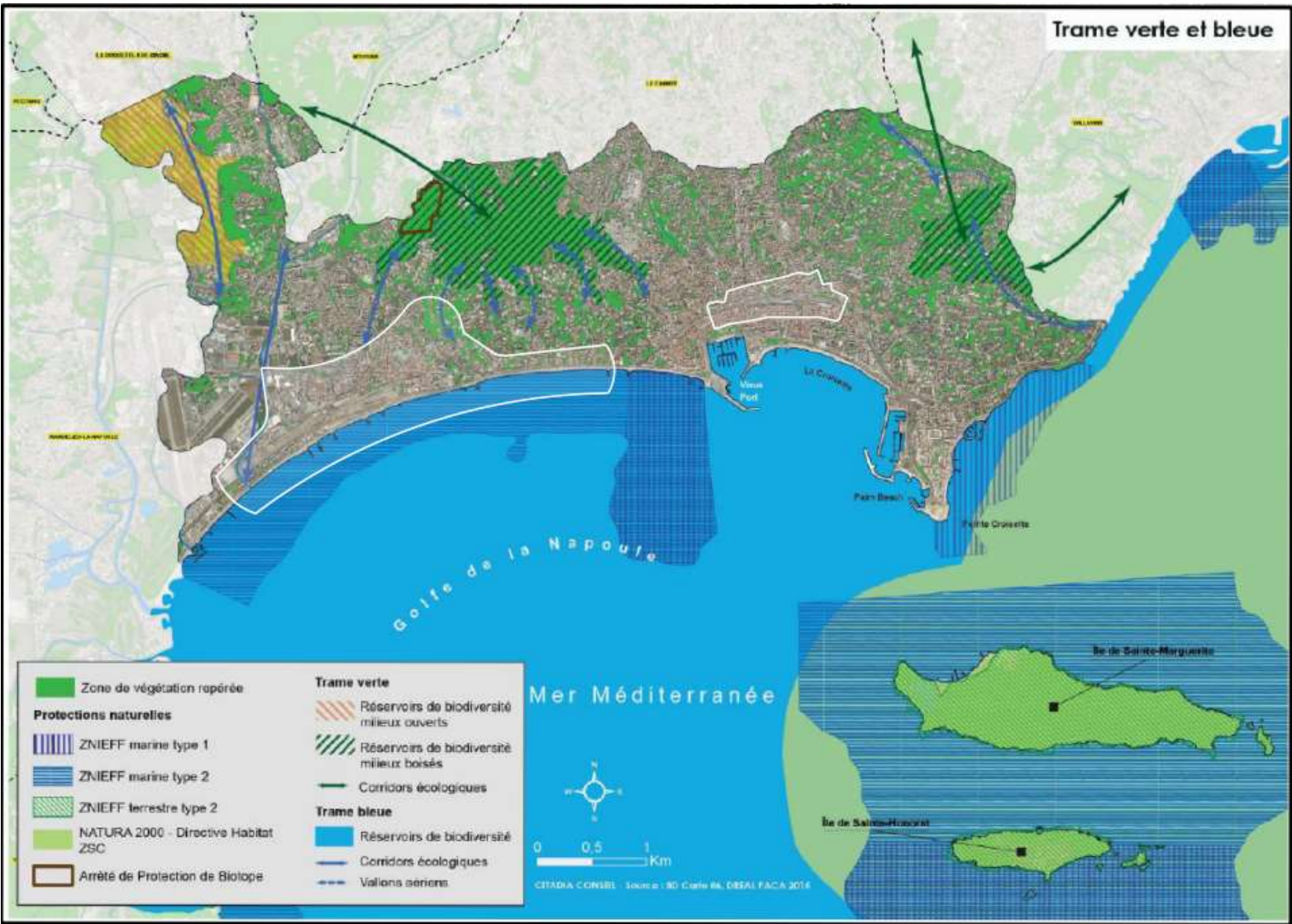


Figure 98 : Trame verte et bleue de la commune de Cannes (PLU de Cannes)

Description		Niveau d'enjeu
Au niveau des secteurs affectés par la mise en compatibilité		
Secteur La Bocca	Les aires d'étude immédiates des secteurs La Bocca et Cannes Centre ne sont pas identifiées comme éléments structurants des trames verte et bleue du SRADDET de la région PACA et du SCoT Ouest Alpes-Maritimes	Faible
Secteur Cannes Centre	Le ruisseau de la Frayère au droit du secteur La Bocca est toutefois référencé à l'inventaire départemental des zones humides des Alpes-Maritimes.	

Figure 100 : Synthèse des enjeux sur les continuités écologiques

Cannes La Bocca
Zones humides



Légende

Elements généraux

- Aire d'étude immédiate
- Limite départementale
- Limite communale

Infrastructures de transport principales

- Gares
- Voies ferrées
- Voies ferrées en tunnel
- Autoroute
- Route nationale
- Route départementale

Cours d'eau et autres écoulements

- Cours d'eau
- Autre écoulement

Zones humides

- Habitats humides (critère végétation)

0 250 500 m



Figure 101 : Zone humide au droit du secteur Cannes La Bocca

6.3.6 PAYSAGE ET PATRIMOINE CULTUREL

PAYSAGE

UNITES PAYSAGERES

L'atlas des paysages des Alpes-Maritimes classe la commune de Cannes au sein de deux unités paysagères :

- Les collines ;
- Les grandes baies.

Les secteurs La Bocca et Cannes Centre se situent dans l'unité paysagère « Les grandes baies ».

Cette unité couvre toute la bande côtière entre Mandelieu-la-Napoule et Cagnes-sur-Mer.

De longues plages de sables ou de galets, adossées aux premières collines, sont interrompues par des caps rocheux et par de courts fleuves (Siagne, Loup, Cagne). Aux embouchures des fleuves canalisés, infrastructures et constructions se développent au profit de l'agriculture et d'une horticulture intensive et irriguée, marquée par la présence des serres.

En arrière de la côte, les villages aux ruelles étroites, bâtis à flanc de collines forment des points de repères tandis qu'à leur pied l'urbanisation s'étire le long du littoral accompagné par les infrastructures de transport : route départementale, voie ferrée...

Le littoral se distingue en deux grandes baies ouvertes qui présentent une urbanisation continue où se concentre une grande partie de la population du département. Ces deux baies successives forment deux sous-unités paysagères :

- La baie « de la Napoule à Antibes » dans laquelle s'insère le secteur La Bocca ;
- La baie « d'Antibes à Cagnes ».

PERCEPTIONS PAYSAGERES DES SECTEURS D'ETUDE

Le secteur La Bocca s'étend dans la baie de Cannes depuis l'embouchure de la rivière La Frayère – quartier de La Roubine, au quartier de La Bocca.

Dans le quartier de la Roubine, les espaces dédiés au chemin de fer occupent des superficies importantes et créent une réelle rupture entre le littoral et les secteurs urbanisés. L'impact paysager de la voie ferrée face au littoral est prégnant.



Figure 102 : Vue aérienne du site de Cannes-Marchandise (Source : Nice-Matin)

Le secteur La Bocca offre un tissu urbain hétéroclite. Le front de mer de La Bocca s'étire sur un peu plus de 3 km de plages étroites en face du golfe de la Napoule et de la baie de Cannes. Ce front de mer fait actuellement l'objet d'un projet urbain de requalification des espaces publics qui concerne tout le littoral cannois.

Le front bâti créé par les immeubles et infrastructures s'impose en arrière-plan, bloquant généralement les perspectives sur les collines.

Un ourlet de végétation ponctué de grands pins maritimes souligne la séparation entre le front de mer et le front bâti.

La ligne Cannes-Grasse prend naissance en gare de Cannes-La Bocca. Réouverte en 2005 et rénovée en 2016 pour améliorer la desserte voyageurs, la voie ferrée s'incurve immédiatement vers le nord en sortie de la gare et franchit la colline de la Croix-des-Gardes pour rejoindre la vallée de la Siagne vers Grasse.

Depuis La Bocca, la voie ferrée longe le quartier du Suquet. Quartier le plus ancien de Cannes, constitué de maisons bâties sur des parcelles étroites à partir du XVII^{ème} siècle, le Suquet est une colline particulière qui se perçoit dans le paysage cannois, visible depuis les

principaux boulevards en offrant des points de vue remarquables sur la ville.

La voie ferrée est couverte par un boulevard en 2x2 voies depuis les années 1970. Ce boulevard marque une limite importante entre le centre-ville situé au sud, en bordure du littoral et les zones moins denses au nord.

Cet axe de circulation majeur de l'agglomération est le principal axe est-ouest avec le boulevard de la Croisette.

Le centre urbain de Cannes s'est développé au XIX^{ème} et début du XX^{ème} siècle. Les immeubles, implantés en mitoyenneté, sur des parcelles irrégulières, s'élèvent généralement sur quatre niveaux, avec des commerces en rez-de-chaussée et une belle façade sur rue.

Ce secteur comporte un patrimoine architectural important et forme un vaste espace commercial, développant des activités orientées sur le secteur du luxe. Il compte de nombreux équipements avec la gare Cannes Centre, le port maritime, des marchés, des parcs de stationnements.

Au nord de la voie ferrée, l'espace urbanisé est plus hétérogène et moins dense. Il fait plus de place au végétal, constituant une « ville-jardin » offrant peu à peu une transition visuelle avec le grand paysage et les collines boisées alentour.

Description	Niveau d'enjeu	
A l'échelle du PLU		
L'atlas des paysages des Alpes-Maritimes classe la commune de Cannes au sein de deux unités paysagères : • Les collines (Sous-entité « Bassin de la Siagne ») ; • Les grandes baies (Sous-entités Baie « de la Napoule à Antibes" et « Iles de Leirins »).	Moyen	
Au niveau des secteurs affectés par la mise en compatibilité		
Secteur La Bocca	Le secteur d'étude s'inscrit au sein de l'unité paysagère des « grandes baies ». Le paysage environnant la gare de Cannes-Marchandise et la bifurcation vers Grasse est marqué par l'opposition entre le front de mer et les infrastructures ferroviaires, dans une entrée de ville au tissu hétéroclite. La végétation méditerranéenne souligne la séparation avec les bâtiments d'habitation en arrière-plan du quartier de La Bocca.	Moyen
Secteur Cannes Centre	La gare de Cannes s'inscrit dans un contexte très urbain, entre grands immeubles, commerces et équipements. Au nord le tissu plus lâche fait la part belle à la végétation, tandis qu'au sud se dessine le littoral et son patrimoine protégé. Les infrastructures prennent une place maîtrisée, la voie ferrée étant couverte par un boulevard. Cependant les enjeux paysagers restent modérés tant que les travaux restent dans les emprises ferroviaires et n'affectent pas l'espace public alentour.	Moyen

Figure 103 : Synthèse des enjeux liés au paysage

PATRIMOINE CULTUREL

MONUMENTS HISTORIQUES

La commune compte 7 monuments historiques classés :

- Chapelle de la Trinité sur l'île Saint-Honorat ;
- Chapelle Saint-Sauveur sur l'île Saint-Honorat ;
- Monastère fortifié de l'île Saint-Honorat ;
- Château : Tour du Suquet, Chapelle Sainte-Anne et Église Notre-Dame de l'Espérance ;
- Fort Royal (ancien) ;
- Fours à boulets aux pointes est et ouest de l'île Saint-Honorat ;
- Villa Rothschild.

Cannes compte également 9 monuments historiques inscrits :

- Parc et jardins de Champfleuri situés dans le quartier de La Californie ;
- Batterie de la Convention sur l'île Sainte-Marguerite ;
- Chapelle de la Miséricorde dite « Chapelle des Pénitents Noirs » ;
- Hôtel Carlton ;
- Parc Vallombrosa et ancien hôtel du parc ;
- Kiosque à musique des Allées de la Liberté ;
- Monument aux morts de la guerre de 1914-1918 ;
- Villa Domergue : la villa Domergue ;
- Villa Romée.

Aucun monument historique classé ou inscrit n'est présent dans les secteurs d'étude. L'extrémité est du secteur La Bocca intercepte toutefois le périmètre de protection des 3 monuments historiques suivants :

Monument historique	Inscription / classement
Villa Rothschild (De style néoclassique, c'est aujourd'hui la médiathèque municipale)	Classement par arrêté du 1 ^{er} octobre 2013
Villa Romée (Labellisée Patrimoine du XXe siècle, Maison de l'architecture depuis 1996)	Inscription par arrêté du 25 mars 1994
Parc Vallombrosa et ancien hôtel du parc	Inscription par arrêté du 10 juin 1993

Le secteur Cannes Centre intercepte également le périmètre de protection de 5 monuments historiques, présentés dans le tableau suivant :

Monument historique	Inscription / classement
Tour du Suquet, chapelle Sainte-Anne et église Notre-Dame-de-l'Espérance 	Classement par arrêté du 28 juillet 1937
Chapelle de la Miséricorde dite des Pénitents Noirs	Inscription par arrêté du 06 juin 1933
Kiosque à musique des Allées de la Liberté	Inscription par arrêté du 03 juin 1990
Monument aux morts de la guerre de 1914-1918	Inscription par arrêté du 22 février 2010
Hôtel Carlton 	Inscription par arrêté du 29 août 1989

ESPACES PROTEGES AU TITRE DE LA LOI LITTORAL

La « loi littoral » s'applique aux communes riveraines des mers et océans. Elle vise à protéger les espaces terrestres et marins, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral, et les milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques.

Le secteur La Bocca est concerné par la loi Littoral à plusieurs titres :

- en tant qu'appartenant à l'espace proche du rivage et donc plus particulièrement sensible à toute modification de l'urbanisation ;
- en tant qu'« espace enjeu au sein de l'espace proche du rivage » entre la bifurcation ferroviaire Cannes-Grasse et l'aéroport (Dispositions applicables selon la loi : « *Compte tenu des enjeux que ces espaces représentent pour l'agglomération et en*

particulier pour sa partie littorale, leur structuration ou restructuration devra s'inscrire dans une réflexion d'ensemble quant à leur conception et dans un aménagement cohérent quant à leur réalisation. L'extension de l'urbanisation visera à requalifier le paysage urbain. Elle sera intégrée dans son environnement, dans les sites et le paysage. Les secteurs situés à proximité immédiate de la mer devront privilégier les relations avec le rivage ») ;

- par la bande des 100 mètres et les espaces remarquables marins qui concernent l'ensemble du front de mer de Cannes (dans le secteur d'étude : au sud du Boulevard du Midi-Louise Moreau).

Le secteur Cannes Centre est concerné par la loi Littoral car il intercepte un espace urbanisé sensible sur toute sa partie sud.

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
La commune compte 7 monuments historiques classés et 9 monuments historiques inscrits. La loi Littoral s'applique à la commune de Cannes. Ses modalités d'application sont précisées dans la directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes, approuvée le 02/12/2003.	Fort
Au niveau des secteurs affectés par la mise en compatibilité	
Secteur La Bocca Trois périmètres de protection de monuments historiques interceptent la partie est du secteur d'étude. Il est concerné par la Loi littoral puisqu'elle appartient à l'espace proche du rivage et est concernée par un espace enjeu. La partie maritime du secteur d'étude est considérée comme un espace remarquable de la loi littoral.	Fort
Secteur Cannes Centre Le secteur Cannes Centre est concerné par cinq périmètres de protection des abords des monuments historiques et par un « espace urbanisé sensible », protégé au titre de la loi Littoral.	Fort

Figure 104 : Synthèse des enjeux liés aux monuments historiques et aux espaces protégés au titre de la loi littoral

SITES INSCRITS ET CLASSES

La commune de Cannes est concernée par 5 sites classés :

- Ile Sainte-Marguerite et sa forêt ;
 - Ouvrages couronnant le mamelon du Suquet ;
 - Butte de Saint-Cassien à Cannes ;
 - Ile Saint-Honorat ;
 - Parties du Domaine Public Maritime à Cannes (le Port Canto).

Cannes est aussi concerné par 2 sites inscrits :

- Promenade de la Croisette ;
- Bande Côtière de Nice à Théoule.

Les secteurs d'étude sont situés au sein du site inscrit « Bande Côtière de Nice à Théoule ». Ce vaste site d'une superficie de 24 700 ha s'étend sur 15 communes du littoral (Antibes, Biot, Cagnes-sur-Mer, Cannes, Le Cannet, La Colle-sur-Loup, Mandelieu-la-Napoule, Mougins, Opio, Roquefort-les-Pins, Saint-Paul, Théoule-sur-Mer, Valbonne, Vallauris et Villeneuve-Loubet).

Inscrit depuis le 10 octobre 1974, ce grand site a fait l'objet de nombreux aménagements depuis son inscription. La côte est aujourd'hui densément construite, et les espaces vierges de construction ne s'observent quasiment que sur les reliefs ou en périmètre de site classé (ex : massif de l'Estérel).

Le bâti diffus occupe une grande part de l'arrière-pays, les infrastructures et continuités bâties occupant de larges espaces. Quelques discontinuités offrent de belles percées visuelles sur la mer.

AUTRES PROTECTIONS PATRIMONIALES

L'article L.101-2 du Code de l'Urbanisme, via le PLU, détermine les conditions permettant d'assurer la sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquable.

Le secteur La Bocca comprend un certain nombre d'éléments du patrimoine bâti protégé au titre du PLU, tels que des bâtiments et des arbres remarquables.

Les 3 bâtiments cannois qui portent le label Patrimoine du XX^{ème} siècle institué en 1999, sont situés à l'extrémité ouest du secteur Cannes Centre :

- Marché Forville (Henri BRET architecte) ;
- Siège du syndicat CGT (Michel BRANTE, Gérard VOLLENWEIDER architectes) ;
- Gare maritime (Georges BUZZI architecte, Guy LAMBELIN architecte collaborateur, Roger CAPRON céramiste).

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
La commune de Cannes est concernée par 5 sites classés et 2 sites inscrits.	Fort
Au niveau des secteurs affectés par la mise en compatibilité	
Secteur La Bocca	Moyen
Secteur Cannes Centre	Moyen

Figure 105 : Synthèse des enjeux liés aux sites inscrits et classés et autres protections patrimoniales

ARCHEOLOGIE

La commune de Cannes présente un passé archéologique sur tout son littoral. Aucune zone de présomption de prescription archéologique (ZPPA) n'a cependant été recensée au sein de la commune.

Le PLU de Cannes fait toutefois état d'une carte archéologique nationale reflétant l'état des connaissances au 1er octobre 2014 dénombant 89 vestiges.

Le secteur La Bocca est concerné par 5 de ces sites :

- Site n°73 au niveau de l'exutoire en mer de la Frayère: « Embouchure de la Frayère / Occupation ? / Gallo-romain » ;
- Site n°54 au sein de la zone d'activités de la Roubine: « La Roubine / Pont / Gallo-romain » ;
- Site n°81 au sein de la zone d'activités de la Roubine: « Pont de la Roubine / Pont / Gallo-romain » ;
- Site n°53 rue Léon Goyet : « Ponceau de La Bocca / La Bocca / Pont / Gallo-romain » ;

- Site n°85 avenue Francis Tonner : « La Bocca / Habitat / Gallo-romain ».

Par ailleurs, la DRAC a mis en exergue la nécessité de réalisation d'un diagnostic archéologique pour les 2 opérations envisagées sur le secteur La Bocca.



Figure 106 : Extrait de la carte de localisation des sites archéologiques (Source : PLU de Cannes)

Le secteur de Cannes Centre n'est concerné par aucun site archéologique connu.

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
Aucune zone de présomption de prescription archéologique (ZPPA) n'a été recensée au sein de la commune.	Fort
Le PLU de Cannes fait toutefois état d'une carte archéologique nationale reflétant l'état des connaissances au 1er octobre 2014 dénombant 89 vestiges	
Au niveau des secteurs affectés par la mise en compatibilité	
Secteur La Bocca	Fort
Secteur Cannes Centre	Faible

Figure 107 : Synthèse des enjeux liés à l'archéologie

Cannes La Bocca
Paysage et patrimoine culturel



Légende

Eléments généraux

- Aire d'étude rapprochée
- Limite départementale
- Limite communale
- Réseau hydrographique principal
- Infrastructures de transport principales
- Gares
- Voies ferrées
- Voies ferrées en tunnel
- Autoroute
- Route nationale
- Route départementale

Patrimoine culturel et archéologique

Monuments historiques

- Monument historique inscrit (acté ou en cours)

Périmètre de protection des monuments historiques

- Classé ou partiellement classé
- Inscrit ou partiellement inscrit

Eléments protégés au titre du code de l'urbanisme

- ★ Patrimoine bâti
- ★ Patrimoine paysager
- Patrimoine paysager
- Patrimoine paysager

Archéologie

- Sites archéologiques

Paysage

Sites classés ou inscrits

- Site classé (acté ou en cours)
- Site inscrit (acté ou en cours)
- Unités paysagères

Loi littoral

- Espace remarquable partie maritime



Figure 108 : Paysage et patrimoine culturel au droit du secteur Cannes La Bocca

Cannes centre
Paysage et patrimoine culturel

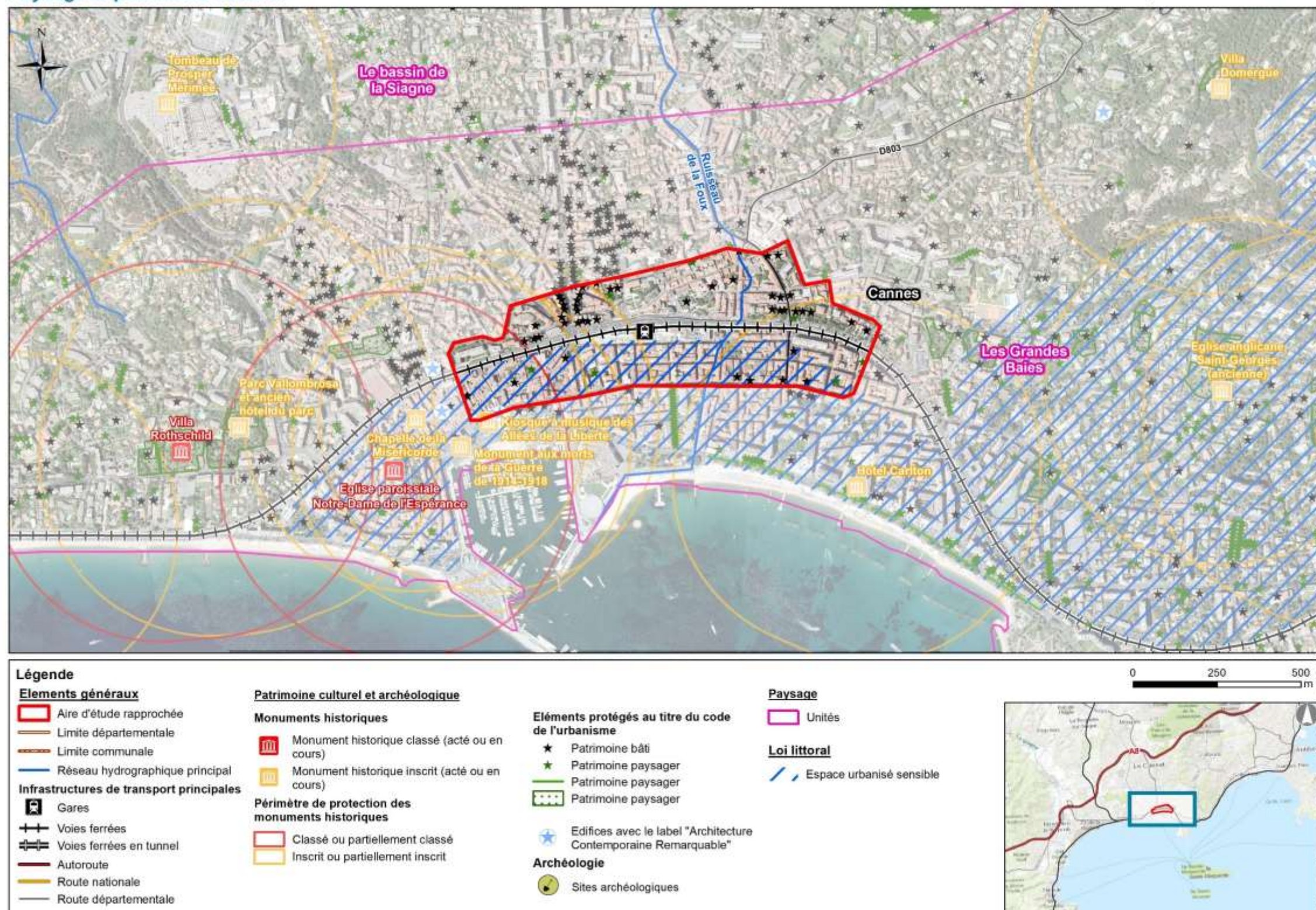


Figure 109 : Paysage et patrimoine culturel au droit du secteur Cannes Centre

6.3.7 CADRE DE VIE ET SANTE HUMAINE

ENVIRONNEMENT SONORE

Le territoire communal est soumis à diverses nuisances sonores du fait de l'existence de plusieurs infrastructures et superstructures de transport. Celles-ci ont un impact sur le cadre de vie et impliquent une limitation de l'urbanisation ou l'application de prescriptions acoustiques dans les constructions.

Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre indique que le boulevard du Midi-Louise Moreau, l'avenue Francis Tonner, l'avenue du Docteur Raymond Picaud, le boulevard d'Alsace et le boulevard de la 1^{ère} Division française libre sont classés en catégorie 3 (secteur de nuisance de 100 m de large à partir du bord extérieur de la voie). La rue d'Antibes au sud de la gare de Cannes Centre est classée en catégorie 4 (secteur de nuisance de 30 m de large).

Plusieurs campagnes de mesures acoustiques ont été réalisées en 2018, 2020 et 2021 au droit des secteurs d'étude afin de définir l'ambiance sonore existante. Ces niveaux sonores mesurés correspondent à la contribution sonore actuelle cumulée des infrastructures routières et ferroviaires. Pour rappel, une zone est d'ambiance sonore modérée si le niveau de bruit ambiant existant à deux mètres en avant des façades des bâtiments est tel que LAeq (6 h-22 h) est inférieur à 65 dB(A) et LAeq (22 h-6 h) est inférieur à 60 dB(A).

- Au droit du secteur La Bocca, l'environnement sonore est relativement bruyant. L'ambiance sonore reste toutefois modérée, sauf au niveau des façades des bâtiments Pierre & Vacances exposés au bruit ferroviaire et au bruit de la circulation sur le boulevard du Midi Louise Moreau ainsi que les façades des bâtiments les plus proches de la ligne Marseille-Vintimille, où l'ambiance sonore est modérée seulement de nuit. Les activités du site de Cannes Marchandise ont une influence faible sur les niveaux de bruit actuels en façade ;
- Au droit du secteur Cannes Centre, l'environnement sonore est bruyant, fortement marqué par la circulation routière sur le boulevard d'Alsace au Nord, la rue Jean Jaurès au Sud et le boulevard de la 1^{ère} Division française libre constituant la couverture de la gare. Les niveaux sonores mesurés en façade des habitations situées en première ligne autour de la gare, notamment en bordure du boulevard d'Alsace, sont représentatifs d'une zone d'ambiance sonore non

modérée. Seuls les étages bas (rez-de-chaussée et 1^{er} étage) des bâtiments situés au sud des voies ferrées en sortie est de la gare sont exposés principalement au bruit ferroviaire puisqu'ils sont situés en-dessous du tablier du boulevard de la 1^{ère} Division française libre, en vue directe des voies ferrées.

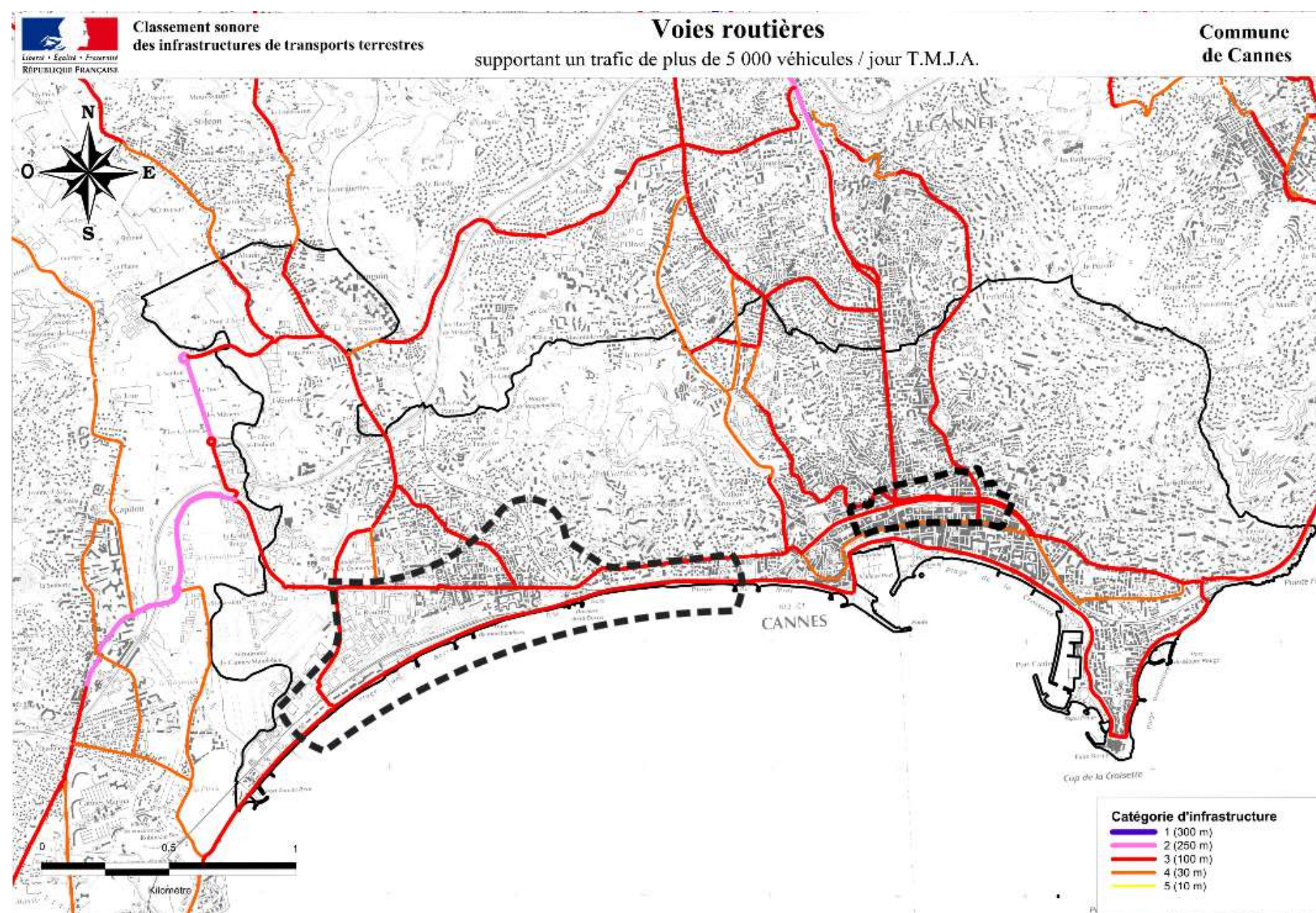


Figure 110 : Classement des infrastructures de transport terrestre cannoises (DDTM, 2016)

Description		Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU		
Le territoire communal est soumis à diverses nuisances sonores du fait de l'existence de plusieurs infrastructures et superstructures de transport. Celles-ci ont un impact sur le cadre de vie et impliquent une limitation de l'urbanisation ou l'application de prescriptions acoustiques dans les constructions.		Fort
Au niveau des secteurs affectés par la mise en compatibilité		
Secteur La Bocca	L'environnement sonore au droit du secteur La Bocca est relativement bruyant. Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre indique que le boulevard du Midi-Louise Moreau, l'avenue Francis Tonner et l'avenue du Docteur Raymond Picaud sont classés en catégorie 3 (secteur de nuisance de 100 m de large à partir du bord extérieur de la voie). D'après les résultats des campagnes de mesures acoustiques réalisées, l'ambiance sonore reste toutefois modérée sauf au niveau des façades des bâtiments de la résidence Pierre & Vacances exposés au bruit ferroviaire et au bruit de la circulation sur le boulevard du Midi Louise Moreau ainsi que les façades des bâtiments les plus proches de la ligne Marseille-Vintimille, où l'ambiance sonore est modérée seulement de nuit. Les activités du site de Cannes Marchandise ont une influence faible sur les niveaux de bruit actuels en façade.	Fort
Secteur Cannes Centre	La gare de Cannes Centre est située dans un environnement sonore bruyant, fortement marqué par la circulation routière sur le boulevard d'Alsace et le boulevard de la 1^{ère} Division française libre, tous deux classés en catégorie 3, et la rue Jean Jaurès constituant la couverture de la gare. D'après les résultats des campagnes de mesures acoustiques réalisées, les niveaux sonores mesurés en façade des habitations situées en première ligne autour de la gare, notamment en bordure du boulevard d'Alsace, sont représentatifs d'une zone d'ambiance sonore non modérée. Seuls les étages bas (rez-de-chaussée et 1^{er} étage) des bâtiments situés au sud des voies ferrées en sortie est de la gare sont exposés principalement au bruit ferroviaire, puisqu'ils sont situés en-dessous du tablier du boulevard de la 1^{ère} Division Française Libre, en vue directe des voies ferrées.	Fort

Figure 111 : Synthèse des enjeux liés à l'environnement sonore

QUALITE DE L'AIR

POPULATIONS ET LIEUX VULNERABLES

Un inventaire des établissements recevant des populations vulnérables (écoles, crèches, hôpitaux, maisons de retraite, etc.) a été effectué au droit des secteurs d'étude.

Sur la base de cet inventaire, 6 établissements vulnérables ont été identifiés au niveau du secteur La Bocca :

- 1 structure d'accueil pour la petite enfance ;
- 3 écoles ;
- 1 hôpital ;
- 1 institut spécialisé.

Deux établissements correspondant à des structures d'accueil pour la petite enfance ont également été recensés au droit du secteur Cannes Centre.

EMISSIONS POLLUANTES

D'après l'application CIGALE d'AtmoSud, l'observatoire de la qualité de l'air en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, les émissions de polluants à l'échelle communale sont les suivantes (année 2018) :

- Oxydes d'azote (NO et NO₂) : 400 tonnes, soit 32 % des émissions de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins. Le secteur du transport routier est le principal émetteur de NOx avec 61 % des émissions de la commune ;
- Dioxyde de soufre (SO₂) : 13 tonnes, soit 80 % des émissions de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins. Le secteur tertiaire est le principal émetteur de SO₂ avec 33 % des émissions de la commune ;
- Composés Organiques Volatils Non Méthaniques (COVNM) : 406 tonnes, soit 34 % des émissions de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins. Le secteur résidentiel est le principal émetteur de COVNM avec 45 % des émissions de la commune ;
- Monoxyde de carbone (CO) : 526 tonnes, soit 33 % des émissions de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins. Le secteur du transport routier est le principal émetteur de CO avec 48 % des émissions de la commune ;
- Particules PM10 : 78 tonnes, soit 34 % des émissions de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins. Les secteurs du transport routier et résidentiel

sont les principaux émetteurs de PM10 avec respectivement 23 % et 21 % des émissions de la commune. ;

- Particules PM2,5 : 54 tonnes, soit 33 % des émissions de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins. Les secteurs résidentiels et du transport routier sont les principaux émetteurs de PM2,5 avec respectivement 30 % et 23 % des émissions de la commune.

Les émissions de benzène et de métaux ne sont pas publiées par l'application CIGALE d'AtmoSud.

Aucune source d'émissions industrielles, recensée au titre des émissions dans l'air, n'est située à proximité de l'emprise des secteurs d'étude.

Indépendamment de ces sources industrielles, le trafic routier et le secteur résidentiel / tertiaire constituent les principales sources d'émissions de polluants atmosphériques.

SURVEILLANCE PERMANENTE

La station permanente de mesures AtmoSud Cannes Broussailles est la station la plus proche située à proximité des secteurs d'étude (750 m à l'est du secteur La Bocca et 600 m au nord-ouest du secteur Cannes Centre). Elle est en environnement de fond urbain, sans l'influence du trafic routier.

Sur cette station, les teneurs moyennes annuelles mesurées respectent les valeurs limites pour l'ensemble de ces polluants. Néanmoins, la teneur moyenne de 2015 en PM2,5 ne respecte pas l'objectif de qualité.

À titre indicatif, les teneurs moyennes annuelles mesurées sont comparées aux recommandations de l'OMS. Les teneurs moyennes en dioxyde d'azote respectent les valeurs guide de l'OMS en 2019 et 2020. Pour les PM10 et les PM2,5, les valeurs guide sont respectées en 2020 mais elles sont dépassées en 2018 pour les PM10 et 2015 pour les PM2,5.

Il est à noter que les teneurs moyennes 2020 sont toutes inférieures aux teneurs moyennes 2019 quel que soit le polluant. Cette différence peut s'expliquer par la pandémie Covid-19 qui a fortement impacté le trafic pendant toute l'année 2020. Ainsi, les mesures 2020 ne sont pas représentatives de moyennes annuelles « classiques ».

MESURES IN SITU (SECTEUR LA BOCCA)

Afin de caractériser plus précisément la qualité de l'air dans le secteur La Bocca, une campagne de mesures de quatre semaines a été réalisée en mars et avril 2021. Douze sites ont été instrumentés de capteurs passifs :

- 7 sites représentatifs de la qualité de l'air en situation de proximité routière : le long du Boulevard du Rivage, l'Avenue Francis Tonner, la rue Paul Négrin, l'Avenue de la Roubine, le Boulevard du Midi Louise Moreau et l'Avenue Pierre Semard ;
- 5 sites représentatifs des niveaux moyens de pollution en fond urbain, à distance de toute source directe de pollution.

Les résultats des mesures in situ de qualité de l'air sont les suivants :

- Toutes les mesures des polluants gazeux (dioxyde de carbone, benzène, 1,3-butadiène, dioxyde de soufre, monoxyde de carbone) respectent les normes de qualité de l'air quel que soit le site instrumenté dans le secteur d'étude. L'impact du trafic sur les concentrations en polluants est visible quel que soit le polluant, à l'exception du 1,3-butadiène pour lequel les concentrations restent sensiblement équivalentes.
- La teneur moyenne en PM10 mesurée sur le site instrumenté est inférieure à la valeur limite et l'objectif de qualité (respectivement 40 µg/m³ et 30 µg/m³ en moyenne annuelle). La teneur moyenne en PM2,5 mesurée sur le site instrumenté est inférieure à la valeur limite en PM2,5 (25 µg/m³ en moyenne annuelle) mais supérieure à l'objectif de qualité (10 µg/m³ en moyenne annuelle). A titre indicatif, ces teneurs en PM10 et PM2, ne respectent pas les valeurs guide de l'OMS en moyennes annuelles ;
- Les teneurs en métaux (chrome, nickel, arsenic) mesurées respectent les normes de qualité de l'air ;
- Les teneurs moyennes en HAP respectent les normes de qualité de l'air.

Au regard des résultats de la campagne de mesures menée en mars et avril 2021, la qualité de l'air peut être qualifiée de satisfaisante sur le secteur d'étude en fond urbain et en proximité routière. Les valeurs limites réglementaires pour la qualité de l'air en moyenne annuelle sont respectées pour tous les polluants réglementés mesurés.

A noter que les normes réglementaires sont des moyennes annuelles. Or la campagne de mesures n'est pas représentative d'une année complète. La comparaison aux normes en vigueur est ainsi indicative.

Description		Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU		
D'après l'application CIGALE d'AtmoSud, les principales sources d'émissions de polluants à l'échelle communale sont les suivantes (année 2018) : • Secteur transport routier : NOx, CO, PM10 ; • Secteur tertiaire : SO₂ ; • Secteur résidentiel : COVNM, PM2,5. La commune de Cannes contribue fortement aux émissions de SO ₂ (80%) et à environ un tiers des émissions de NOx, COVNM, CO, PM10 et PM2,5 de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins. Pour rappel, sa population et sa superficie représentent respectivement 47 % et 21 % de la population et de la superficie de l'agglomération.		Fort
Au niveau des secteurs affectés par la mise en compatibilité		
Secteur La Bocca	Six établissements vulnérables à la pollution atmosphérique ont été identifiés au droit du secteur d'étude (1 structure d'accueil pour la petite enfance, 3 écoles, 1 hôpital et 1 institut spécialisé). Aucune source d'émissions industrielles, recensée au titre des émissions dans l'air, n'est toutefois située à proximité de l'emprise du secteur d'étude. Indépendamment de ces sources industrielles, le trafic routier et le secteur résidentiel / tertiaire constituent les principales sources d'émissions de polluants atmosphériques. D'après les mesures in situ réalisées sur le secteur, la qualité de l'air peut être qualifiée de satisfaisante en fond urbain et en proximité routière. A noter que la teneur en moyenne en PM2,5 a toutefois été mesurée supérieure à l'objectif de qualité (10 µg/m³ en moyenne annuelle).	Fort
Secteur Cannes Centre	Deux établissements vulnérables à la pollution atmosphérique ont été identifiés au droit du secteur d'étude (2 structures d'accueil pour la petite enfance). Aucune source d'émissions industrielles, recensée au titre des émissions dans l'air, n'est toutefois située à proximité de l'emprise du secteur d'étude. Indépendamment de ces sources industrielles, le trafic routier et le secteur résidentiel / tertiaire constituent les principales sources d'émissions de polluants atmosphériques.	Fort

Figure 112 : Synthèse des enjeux liés à la qualité de l'air

VIBRATION

Le passage d'un train peut être source de vibrations qui se transmettent par le sol vers le plancher, mais aussi de bruit généré par la vibration du plancher. Le bruit de grondement occasionné par la vibration du plancher est appelé bruit solidien, par opposition au bruit aérien qui se transmet dans l'air à travers les ouvertures du bâtiment.

Le chemin suivi par les ondes générées au passage d'un train depuis la voie ferrée jusqu'à l'intérieur des bâtiments est illustré dans le schéma suivant :

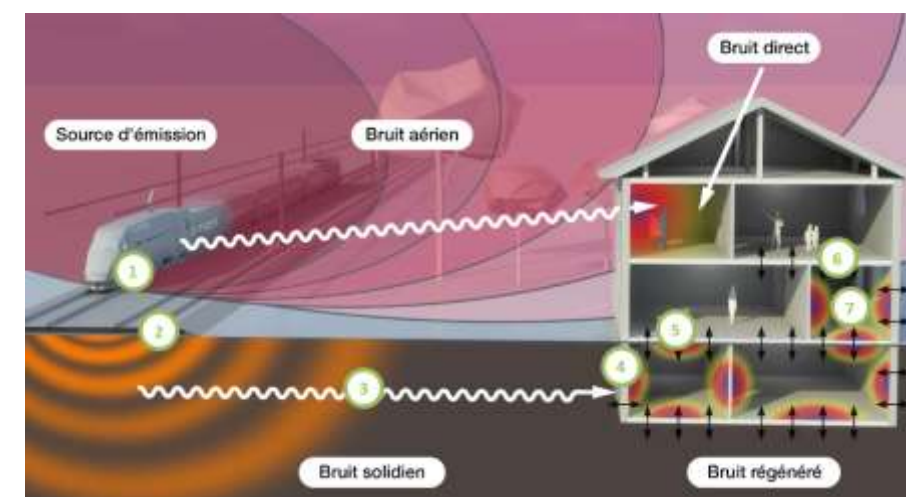


Figure 113 : Phénomènes vibro-acoustiques au passage d'un train (Source : Egis/ACOUSTB)

Le passage des trains génère des vibrations dont la propagation et la perception par les riverains dépendent des caractéristiques des sols en place, de la distance des bâtis et du type de bâti.

A noter que la gare de Cannes Centre est située à proximité directe d'une crèche.

Description		Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU		
Le territoire communal est soumis aux vibrations liées à la présence d'infrastructures ferroviaires. Les chantiers de construction peuvent également, de façon temporaire, engendrer des nuisances vibratoires. Celles-ci ont un impact sur le cadre de vie des habitants.		Moyen
Au niveau des secteurs affectés par la mise en compatibilité		
Secteur La Bocca	Le passage d'un train peut être source de vibrations qui se transmettent par le sol vers le plancher, mais aussi de bruit généré par la vibration du plancher.	Fort
Secteur Cannes Centre	A noter que la gare de Cannes Centre est située à proximité directe d'une crèche.	

Figure 114 : Synthèse des enjeux liés aux vibrations

AMBIANCE LUMINEUSE

Description		Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU		
La commune de Cannes présente une pollution lumineuse importante, caractéristique des communes du littoral densément peuplées.		Moyen
Au niveau des secteurs affectés par la mise en compatibilité		
Secteur La Bocca	La pollution lumineuse est forte sur les deux secteurs d'étude.	Faible
Secteur Cannes Centre		

Figure 115 : Synthèse des enjeux liés à l'ambiance lumineuse



Figure 116 : Pollution lumineuse au niveau du secteur La Bocca (Source : <https://avex-asso.org>)

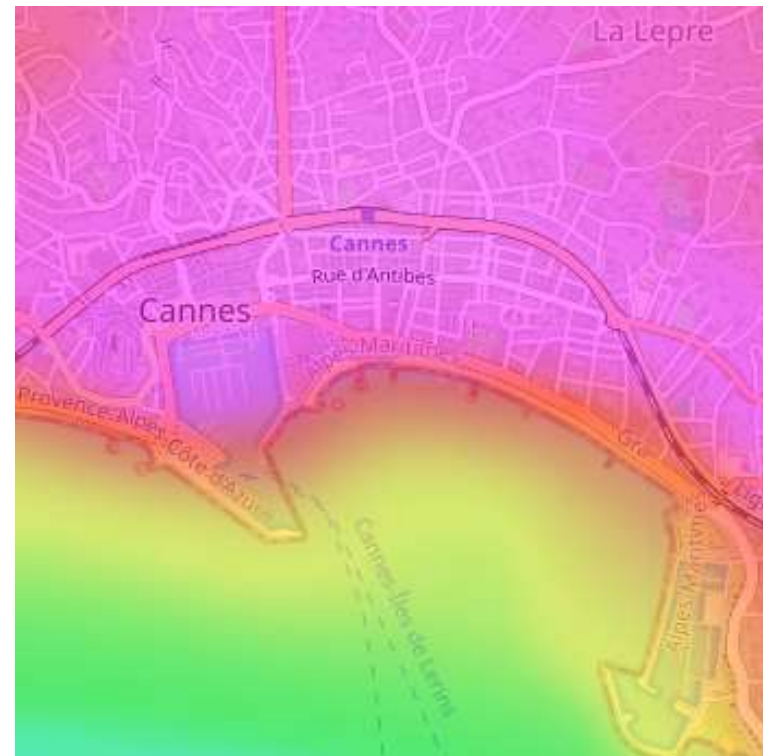


Figure 117 : Pollution lumineuse au niveau du secteur Cannes Centre
(Source : <https://avex-asso.org>)

Magenta : 50–100 étoiles visibles, les principales constellations commencent à être reconnaissables.

Rouge : 100 -200 étoiles : les constellations et quelques étoiles supplémentaires apparaissent. Au télescope, certains Messier se laissent apercevoir.

Orange : 200–250 étoiles visibles, dans de bonnes conditions, la pollution est omniprésente, mais quelques coins de ciel plus noir apparaissent ; typiquement moyenne banlieue.

Jaune : 250-500 étoiles. Pollution lumineuse encore forte. Voie Lactée qui peut apparaître dans de très bonnes conditions. Certains Messiers parmi les plus brillants peuvent être perçus à l'œil nu.

Vert : 500-1000 étoiles. Grande banlieue tranquille, faubourg des métropoles. Voie lactée souvent perceptible mais très sensible encore aux conditions atmosphériques ; typiquement les halos de pollution lumineuse n'occupent qu'une partie du ciel et montent à 40-50 ° de hauteur.

Cyan : 1000–1800 étoiles : la Voie Lactée est visible la plupart du temps

ODEURS ET FUMÉES

Description		Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU		
Aucune activité particulière au sein de de la commune n'est susceptible d'émettre d'odeur significative.		Faible
Au niveau des secteurs affectés par la mise en compatibilité		
Secteur La Bocca	Les secteurs d'étude ne sont pas concernés par des odeurs ou des émissions de fumées particulières.	Faible
Secteur Cannes Centre		

Figure 118 : Synthèse des enjeux liés aux odeurs et fumées

6.3.8 ENERGIE, GAZ A EFFET DE SERRE ET BILAN CARBONE

ENERGIE

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
La consommation énergétique de la commune de Cannes est estimée à près de 170 000 tep/an. Le secteur tertiaire est le plus consommateur en énergie (42 % de la consommation énergétique totale). Il est suivi de près par le secteur résidentiel (37,6 %) et les transports (16,1%). L'énergie la plus utilisée est l'électricité, avec plus de la moitié de la consommation.	Faible
Au niveau des secteurs affectés par la mise en compatibilité	
Secteur La Bocca	Faible
Secteur Cannes Centre	
Aucun parc éolien ou photovoltaïque et aucune installation hydroélectrique n'est présent dans les secteurs d'étude.	

Figure 119 : Synthèse des enjeux liés à l'énergie

VULNERABILITE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Le changement climatique touche particulièrement le bassin méditerranéen qualifié de « hot-spot » par Météo-France.

Les températures, la durée des sécheresses et la fréquence des précipitations subiront des modifications plus importantes que la moyenne du globe.

Les conséquences du changement climatique laissent donc envisager une augmentation des risques naturels touchant la commune.

Ainsi, le réchauffement climatique assèche la végétation, entraînant de fait une augmentation du risque de feu de forêt. Le rapport concernant l'impact du changement climatique sur l'Indice Forêt Météo (I.F.M.) de Météo-France (2010) indique que la fréquence des jours avec un risque de feu de forêt augmente de manière constante.

La saison propice aux feux devient de plus en plus longue, débutant plus tôt au printemps et finissant plus tardivement en automne.

De plus, les inondations sont directement liées aux précipitations. Le réchauffement climatique pourrait entraîner une intensification des épisodes pluvieux aggravant considérablement les risques d'inondations, qui pourraient par ailleurs être amplifiés avec l'élévation du niveau de la mer.

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
Les conséquences du changement climatique laissent envisager une augmentation des risques naturels touchant la commune, notamment les risque inondation, feux de forêt, submersion marine.	Fort
Au niveau des secteurs affectés par la mise en compatibilité	
Secteur La Bocca	/
Secteur Cannes Centre	
Cette thématique est traitée à la Pièce C, Tome 1, Chapitre 4 – Description des facteurs environnementaux, Sous-chapitre 9.	

Figure 120 : Synthèse des enjeux à la vulnérabilité au changement climatique

GAZ A EFFET DE SERRE

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
Les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) représentent 218 kt eq. CO ₂ en 2018 sur le territoire communal, soit 37 % des émissions de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins. Ces émissions proviennent majoritairement du secteur des transports routiers (37 %) et des secteurs résidentiel (28 %) et tertiaire (26 %).	Fort
Au niveau des secteurs affectés par la mise en compatibilité	
Secteur La Bocca	/
Secteur Cannes Centre	
Cette thématique est traitée à la Pièce C, Tome 1, Chapitre 4 – Description des facteurs environnementaux, Sous-chapitre 9.	

Figure 121 : Synthèse des enjeux liés aux Gaz à Effet de Serre

6.4 ANALYSE DES INCIDENCES NOTABLES PROBABLES DE LA MISE EN COMPATIBILITE SUR L'ENVIRONNEMENT, DES PROBLEMES POSES PAR SON ADOPTION SUR LES ZONES REVETANT UNE IMPORTANCE PARTICULIERE POUR L'ENVIRONNEMENT ET LES MESURES ENVISAGEES POUR EVITER, REDUIRE ET COMPENSER LES CONSEQUENCES DOMMAGEABLES

6.4.1 LES INCIDENCES NOTABLES PROBABLES DE LA MISE EN COMPATIBILITE SUR L'ENVIRONNEMENT ET LES MESURES PROPOSEES POUR EVITER, REDUIRE ET COMPENSER LES CONSEQUENCES DOMMAGEABLES

PRESENTATION DES INCIDENCES ET MESURES DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME

Le tableau ci-dessous présente par colonne :

- Les évolutions du PLU portées par la mise en compatibilité du document d'urbanisme (MECDU) nécessaire à la réalisation du projet des phases 1 & 2 ;
- Les thématiques environnementales susceptibles d'être impactées par ces évolutions ;
- Un rappel des principales incidences du projet sur ces thématiques. Celles-ci sont davantage développées dans les Cahiers Territoriaux des secteurs La Bocca et Cannes Centre (voir Pièce C - TOME 2 - CT Cannes La Bocca et Cannes Centre) ;
- Un rappel des principales mesures pour Eviter, Réduire, Compenser (ERC) les incidences négatives du projet sur l'environnement, issues des Cahiers Territoriaux. Sur certaines thématiques, les mesures ERC propres au projet participent à la limitation des incidences environnementales des évolutions apportées au document d'urbanisme ;
- Les incidences probables de la mise en compatibilité du document d'urbanisme sur l'environnement ;

- La classification du niveau d'incidence de la MECDU sur l'environnement (cette classification est faite sans prise en compte des effets du projet sur l'environnement) ;

Sans objet	Absence d'incidence sur le document d'urbanisme. Aucune mesure ERC n'est prévue.
Non notable	Incidence estimée comme négligeable qu'elle soit positive ou négative à l'échelle du document d'urbanisme. Aucune mesure ERC n'est prévue.
Notable	Incidence négative nécessitant la mise en place de mesures ERC.
Positive	Incidence positive

Figure 122 : Appréciation du niveau d'incidence environnementale sur le document d'urbanisme

- Les mesures ERC des incidences notables induites par la MECDU, au stade du présent dossier.

Evolutions du PLU portées par la mise en compatibilité	Thème environnemental	Evaluation environnementale du projet		Evaluation environnementale de la MECDU		
		Rappel des incidences du projet sur l'environnement	Rappel des mesures ERC du projet	Incidences sur l'environnement de la MECDU	Niveau d'incidence environnementale	Mesures ERC de la MECDU
Réduction de trois Espaces Verts Protégés (EVP) : > Secteur La Bocca : un EVP situé dans les emprises temporaires et un EVP situé dans l'emprise définitive du projet > Secteur Cannes Centre : un EVP situé dans les emprises temporaires du projet	Occupation du sol	La réalisation du projet nécessite la réduction de trois EVP entraînant une modification de l'occupation du sol localement. Situés dans un secteur déjà très urbanisé, la réduction de ces EVP n'engendrera pas de perte de ressources en sol pour l'usage agricole ou pour des espaces naturels à enjeu. A noter que l'occupation du sol des deux EVP localisés au sein des emprises temporaires du projet correspondant à des zones de stockage ou des accès travaux sera modifiée temporairement. De plus, l'EVP situé au nord de la gare de Cannes Centre est réduit au droit d'espaces peu sensibles (parking et boulodrome).	Lors des études de conception du projet, la minimisation des emprises et l'optimisation dans les choix d'emplacement des aménagements ont permis de réduire la superficie des EVP à déclasser. Par ailleurs, l'aménagement de plusieurs espaces verts et la plantation d'un certain nombre d'espèces végétales sont prévus à l'échelle globale du projet. On compte notamment les aménagements paysagers suivants : - Végétalisation des parvis nord et sud de la gare TER de Cannes Marchandise à hauteur de 2 916 m² d'espaces verts - Création d'une couverture végétale sur la dalle de la tranchée couverte, agrémentée d'un jardin méditerranéen - Végétalisation des murs longeant le boulevard de la Mer.	La superficie des EVP sera réduite à hauteur de 0,2002 ha, représentant 0,2 % de la superficie totale des EVP à l'échelle du PLU de Cannes (92,91 ha). L'incidence de cette évolution est donc estimée négligeable.	Non notable	Compte tenu de l'incidence environnementale non notable, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique
	Eaux souterraines et superficielles	La réduction des trois EVP pourra augmenter localement le risque de ruissellement pluvial en raison de l'imperméabilisation des sols induite par le projet. A noter que l'occupation du sol des deux EVP localisés au sein des emprises temporaires sera modifiée temporairement. De plus, l'EVP situé au nord de la gare de Cannes Centre est réduit au droit d'espaces déjà peu perméables (parking et boulodrome).	Plusieurs mesures seront mises en place dans le cadre du projet (voir <i>Pièce C - TOME 2 - CT Cannes La Bocca et Cannes Centre</i>) : - MR : Mise en place d'un assainissement provisoire pendant la phase de réalisation, en cas de nécessité afin de réduire les arrivées d'eau de ruissellements naturels sur les zones de travaux. - MR : Maîtrise du risque inondation pendant le chantier (interdiction de stockage dans les points bas des terrains naturels, surélévation des équipements sensibles et potentiellement polluants, établissement d'un plan de secours et d'urgence, etc.). - MR : Mise en œuvre d'un drainage des eaux pluviales (ouvrages longitudinaux et transversaux, installation de quais drainants, réalisation de bassins d'écroulement, station de relevage dans le point bas du terrier) afin de collecter et d'écarter les eaux pluviales au niveau de la nouvelle gare et son PEM et au niveau des nouvelles voies	D'après le PLU de Cannes, aucune infiltration efficace ne peut être prise en considération dans les intervalles de temps considérés dans les espaces verts de la commune. Le coefficient de ruissellement desdits espaces est estimé à 70 %. La réduction des trois EVP n'entraînera donc pas une diminution de la capacité d'infiltration des eaux pluviales à l'échelle communale.	Non notable	Compte tenu de l'incidence environnementale non notable, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique
	Zonage du patrimoine naturel	Les secteurs La Bocca et Cannes Centre ne sont inclus dans aucun zonage naturel. Leur enclavement et leur artificialisation rend les liens	Compte tenu de l'absence d'incidence environnementale, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique	La réduction des trois EVP n'aura donc aucune incidence sur le patrimoine naturel environnant à l'échelle communale.	Sans objet	Compte tenu de l'absence d'incidence environnementale, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique

Evolutions du PLU portées par la mise en compatibilité	Thème environnemental	Evaluation environnementale du projet		Evaluation environnementale de la MECDU		
		Rappel des incidences du projet sur l'environnement	Rappel des mesures ERC du projet	Incidences sur l'environnement de la MECDU	Niveau d'incidence environnementale	Mesures ERC de la MECDU
		fonctionnels avec les sites naturels périphériques quasi inexistantes. La réduction des trois EVP n'aura donc aucune incidence sur le patrimoine naturel environnant.				
	Inventaires faune/flore, habitats et boisements	Les trois EVP se situent en milieux anthropisés (85x86, Jardins - parcs - terrains de sport). Aucun habitat naturel à enjeu n'est donc impacté. D'après les inventaires faune/flore réalisés dans le cadre du projet, les enjeux faunistiques et floristiques au droit de ces espaces sont évalués faibles. Certains individus les fréquentant pourront toutefois être impactés en phase de réalisation notamment.	Plusieurs mesures seront mises en place dans le cadre du projet (voir <i>Pièce C - TOME 2 - CT Cannes La Bocca et Cannes Centre</i>) : - MR : Mise en pratique de mesures de prévention classiques des pollutions (aménagement des bases travaux, dispositif d'assainissement provisoire, interdiction de lavage/vidange des engins à proximité des secteurs sensibles, formation du personnel, interception des pollutions accidentelles, présence de kits anti-pollution, limitation du stockage de produits dangereux à proximité des zones écologiquement sensibles). - MR : Gestion des poussières (limitation des terrassements, des traitements de sol, arrosage des emprises chantier par temps sec et chaud). - MR : Installation des emprises chantier et, si nécessaire, déplacement des arbres ornementaux et destruction des plantations ornementales, entre mi-août et fin février, soit hors période de nidification des oiseaux afin d'éviter tout risque de mortalité accidentelle pour ces derniers. - MR : Protection des arbres éventuellement présents en bordure des emprises chantier s'il existe un risque de dégradation (protection des troncs ; pas de dépôt et stockage de matériel au pied des arbres ; pas de fixation de cordes, câbles ou chaînes sur des arbres sans mesures de protection adéquate, etc). - MR : Protocole de coupe des arbres offrant des potentialités de gîte pour les chauve-souris. - MR : Limitation des éclairages nocturnes en phase travaux. - MR : Mesures relatives aux espèces végétales envahissantes. - MC : Aménagement de nouveaux bâtiments pour les oiseaux. - MC : Aménagement de nouveaux bâtiments pour les chauve-souris. Intégration de gîtes préfabriqués dans les murs lors de la construction. Pose de bardage en laissant un interstice entre le mur ce dernier en prévoyant une isolation.	La réduction des trois EVP aura donc une incidence négligeable sur les habitats naturels, les espèces floristiques et faunistiques à l'échelle communale.	Non notable	Compte tenu de l'incidence environnementale non notable, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique

Evolutions du PLU portées par la mise en compatibilité	Thème environnemental	Evaluation environnementale du projet		Evaluation environnementale de la MECDU		
		Rappel des incidences du projet sur l'environnement	Rappel des mesures ERC du projet	Incidences sur l'environnement de la MECDU	Niveau d'incidence environnementale	Mesures ERC de la MECDU
			- MA : Inclusion d'un cahier des clauses techniques particulières relatif aux mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement concernant le milieu naturel. - MA : rédaction par les entreprises consultées d'un schéma d'organisation du plan de respect de l'environnement. - MA : Rédaction par les entreprises attributaires d'un plan de respect de l'environnement. - MA : Formation des responsables de chantier et du personnel. - MA : Suivi du chantier par un écologue.			
	Enjeux fonctionnels - Continuités écologiques	Les secteurs La Bocca et Cannes Centre sont totalement déconnectés des trames verte et bleue identifiées au Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur et au SCoT Ouest Alpes-Maritimes. Par ailleurs, les EVP concernés ne sont pas identifiés comme faisant partie d'une continuité écologique au sein de la trame verte de Cannes. Ils ne recoupent également pas le ruisseau de la Frayère identifié comme corridor écologique de la trame bleue de Cannes et référencé à l'inventaire départemental des zones humides des Alpes-Maritimes. La réduction des EVP n'aura donc aucune incidence sur les continuités écologiques.	Compte tenu de l'absence d'incidence environnementale, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique	La réduction des trois EVP n'aura donc aucune incidence sur les continuités écologiques à l'échelle communale.	Sans objet	Compte tenu de l'absence d'incidence environnementale, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique
	Paysage	Les EVP concernés ne constituent pas des éléments structurants du régional. Ils permettent toutefois d'améliorer localement les transitions paysagères entre les espaces bâtis et non bâtis. La réduction de ces EVP modifiera donc l'ambiance paysagère locale.	Lors des études de conception du projet, la minimisation des emprises et l'optimisation dans les choix d'emplacement des aménagements ont permis de réduire la superficie des EVP à déclasser. Par ailleurs, l'aménagement de plusieurs espaces verts et la plantation d'un certain nombre d'espèces végétales sont prévus à l'échelle globale du projet. On compte notamment les aménagements paysagers suivants : Végétalisation des parvis nord et sud de la gare TER de Cannes Marchandise à hauteur de 2 916 m² d'espaces verts	La superficie des EVP sera réduite à hauteur de 0,2002 ha, représentant 0,2 % de la superficie totale des EVP à l'échelle du PLU de Cannes (92,91 ha). L'incidence de cette évolution est donc estimée négligeable.	Non notable	Compte tenu de l'incidence environnementale non notable, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique

		Evaluation environnementale du projet		Evaluation environnementale de la MECDU		
Evolutions du PLU portées par la mise en compatibilité	Thème environnemental	Rappel des incidences du projet sur l'environnement	Rappel des mesures ERC du projet	Incidences sur l'environnement de la MECDU	Niveau d'incidence environnementale	Mesures ERC de la MECDU
			- Création d'une couverture végétale sur la dalle de la tranchée couverte, agrémentée d'un jardin méditerranéen - Végétalisation des murs longeant le boulevard de la Mer. Plusieurs mesures seront également mises en place dans le cadre du projet (voir Pièce C - TOME 2 - CT Cannes La Bocca et Cannes Centre) : - MR : Limitation des effets liés aux aménagements de chantier (limitation des emprises, privilégier l'utilisation de cheminements existants, remise en état, etc.) - MR : Nettoyage régulier du chantier et remise en état à la fin du chantier permettant de rendre les emprises à leur aspect d'origine. - MR : si nécessaire, réalisation d'une expertise du couvert végétal impacté, dans le cadre de l'opération de dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse, situé à proximité des zones de chantier (le long du boulevard de la Mer notamment), afin de définir les éventuelles mesures supplémentaires à mettre en œuvre. - MR : Identification des arbres pouvant être conservés, dans le cadre de l'opération de dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse, en compatibilité avec les besoins réels du projet. - MR : mesures temporaires de protection des arbres identifiés au préalable (mesures restrictives pour les techniques constructives engendrant des blessures et/ou impacts aux végétaux, mise en place de dispositifs de protection qualitatifs) - MA : Concertation avec les riverains afin de les tenir informés de l'avancement du chantier. - MR : Intégration de l'ensemble des mesures relatives au paysage et au patrimoine dans les documents de consultation des entreprises (DCE). - MR : Mesures d'insertion paysagère et architecturale de la future gare TER et du terrier afin de réduire l'incidence visuelle de ces éléments et de favoriser leur insertion dans le paysage. - MR : réalisation d'un aménagement paysager qualitatif le long des résidences hôtelières du boulevard de la Mer, ayant pour objectif une restitution à terme la plus proche de l'ambiance paysagère existante.			

Evolutions du PLU portées par la mise en compatibilité	Thème environnemental	Evaluation environnementale du projet		Evaluation environnementale de la MECDU		
		Rappel des incidences du projet sur l'environnement	Rappel des mesures ERC du projet	Incidences sur l'environnement de la MECDU	Niveau d'incidence environnementale	Mesures ERC de la MECDU
	Vulnérabilité au changement climatique	La réduction des EVP contribuera à augmenter, dans une moindre mesure, le phénomène d'îlot de chaleur urbain.	L'aménagement de plusieurs espaces verts et la plantation d'un certain nombre d'espèces végétales sont prévus à l'échelle globale du projet. On compte notamment les aménagements paysagers suivants : - Végétalisation des parvis nord et sud de la gare TER de Cannes Marchandise à hauteur de 2 916 m² d'espaces verts - Création d'une couverture végétale sur la dalle de la tranchée couverte, agrémentée d'un jardin méditerranéen - Végétalisation des murs longeant le boulevard de la Mer.	Au vu des aménagements paysagers prévus dans le cadre du projet, la réduction des trois EVP aura une incidence négligeable sur le phénomène d'îlot de chaleur urbain à l'échelle communale.	Non notable	Compte tenu de l'incidence environnementale non notable, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique
Réduction d'un espace boisé classé : > Secteur La Bocca : EBC correspondant au square de Morès situé dans l'emprise définitive du projet	Occupation du sol	La réalisation du projet nécessite la réduction d'un Espace Boisé Classé (EBC) entraînant une modification de l'occupation du sol localement. Situé dans un secteur déjà très urbanisé, la réduction de cet EBC n'engendrera pas de perte de ressources en sol pour l'usage agricole ou pour les espaces naturels à enjeu.	Lors des études de conception du projet, la minimisation des emprises et l'optimisation dans les choix d'emplacement des aménagements ont permis de réduire la superficie de l'EBC à déclasser. Par ailleurs, l'aménagement de plusieurs espaces verts et la plantation d'un certain nombre d'espèces végétales sont prévus à l'échelle globale du projet. On compte notamment les aménagements paysagers suivants : - Végétalisation des parvis nord et sud de la gare TER de Cannes Marchandise à hauteur de 2 916 m² d'espaces verts - Création d'une couverture végétale sur la dalle de la tranchée couverte, agrémentée d'un jardin méditerranéen - Végétalisation des murs longeant le boulevard de la Mer.	La superficie de l'EBC sera réduite à hauteur de 0,0390 ha, représentant 0,01 % de la superficie totale des EBC à l'échelle du PLU de Cannes (361,5 ha). L'incidence de cette évolution est donc estimée négligeable.	Non notable	Compte tenu de l'incidence environnementale non notable, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique
	Eaux souterraines et superficielles	La réduction de l'EBC pourra augmenter localement le risque de ruissellement pluvial en raison de l'imperméabilisation des sols induite par le projet.	Plusieurs mesures seront mises en place dans le cadre du projet (voir <i>Pièce C - TOME 2 - CT Cannes La Bocca</i>) : - MR : Mise en place d'un assainissement provisoire pendant la phase de réalisation, en cas de nécessité afin de réduire les arrivées d'eau de ruissellements naturels sur les zones de travaux. - MR : Maîtrise du risque inondation pendant le chantier (interdiction de stockage dans les points bas des terrains naturels, surélévation des équipements sensibles et potentiellement polluants, établissement d'un plan de secours et d'urgence, etc.). - MR : Mise en œuvre d'un drainage des eaux pluviales (ouvrages longitudinaux et transversaux, installation de quais drainants, réalisation de bassins d'écroulement, station de relevage dans le point bas du terrier) afin de collecter et d'écarter les eaux pluviales au niveau de la nouvelle gare et son PEM et au niveau des nouvelles voies	D'après le PLU de Cannes, aucune infiltration efficace ne peut être prise en considération dans les intervalles de temps considérés dans les espaces verts de la commune. Le coefficient de ruissellement desdits espaces est estimé à 70 %. La réduction de l'EBC n'entraînera donc pas une diminution de la capacité d'infiltration des eaux pluviales à l'échelle communale.	Non notable	Compte tenu de l'incidence environnementale non notable, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique

Evolutions du PLU portées par la mise en compatibilité	Thème environnemental	Evaluation environnementale du projet		Evaluation environnementale de la MECDU		
		Rappel des incidences du projet sur l'environnement	Rappel des mesures ERC du projet	Incidences sur l'environnement de la MECDU	Niveau d'incidence environnementale	Mesures ERC de la MECDU
	Zonage du patrimoine naturel	Le secteur La Bocca n'est inclus dans aucun zonage naturel. Son enclavement et son artificialisation rendent les liens fonctionnels avec les sites naturels périphériques quasi inexistantes La réduction de l'EBC n'aura donc aucune incidence sur le patrimoine naturel environnant.	Compte tenu de l'absence d'incidence environnementale, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique	La réduction de l'EBC n'aura donc aucune incidence sur le patrimoine naturel environnant à l'échelle communale.	Sans objet	Compte tenu de l'incidence environnementale non notable, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique
	Inventaires faune/flore, habitats et boisements	L'EBC se situe en milieux anthropisés (85x86, Jardins - parcs - terrains de sport). Aucun habitat naturel à enjeu n'est donc impacté. D'après les inventaires faune/flore réalisés dans le cadre du projet, les enjeux faunistiques et floristiques au droit de cet espace sont évalués faibles. Certains individus le fréquentant pourront toutefois être impactés en phase de réalisation notamment.	Plusieurs mesures seront mises en place dans le cadre du projet (voir <i>Pièce C - TOME 2 - CT Cannes La Bocca et Cannes Centre</i>) : - MR : Mise en pratique de mesures de prévention classiques des pollutions (aménagement des bases travaux, dispositif d'assainissement provisoire, interdiction de lavage/vidange des engins à proximité des secteurs sensibles, formation du personnel, interception des pollutions accidentelles, présence de kits anti-pollution, limitation du stockage de produits dangereux à proximité des zones écologiquement sensibles). - MR : Gestion des poussières (limitation des terrassements, des traitements de sol, arrosage des emprises chantier par temps sec et chaud). - MR : Installation des emprises chantier et, si nécessaire, déplacement des arbres ornementaux et destruction des plantations ornementales, entre mi-août et fin février, soit hors période de nidification des oiseaux afin d'éviter tout risque de mortalité accidentelle pour ces derniers. - MR : Protection des arbres éventuellement présents en bordure des emprises chantier s'il existe un risque de dégradation (protection des troncs ; pas de dépôt et stockage de matériel au pied des arbres ; pas de fixation de cordes, câbles ou chaînes sur des arbres sans mesures de protection adéquate, etc). - MR : Protocole de coupe des arbres offrant des potentialités de gîte pour les chauve-souris. - MR : Limitation des éclairages nocturnes en phase travaux. - MR : Mesures relatives aux espèces végétales envahissantes. - MC : Aménagement de nouveaux bâtiments pour les oiseaux. - MC : Aménagement de nouveaux bâtiments pour les chauve-souris. Intégration de gîtes préfabriqués dans les murs lors de	La réduction de l'EBC aura donc une incidence négligeable sur les habitats naturels, les espèces floristiques et faunistiques à l'échelle communale.	Non notable	Compte tenu de l'incidence environnementale non notable, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique

Evolutions du PLU portées par la mise en compatibilité	Thème environnemental	Evaluation environnementale du projet		Evaluation environnementale de la MECDU		
		Rappel des incidences du projet sur l'environnement	Rappel des mesures ERC du projet	Incidences sur l'environnement de la MECDU	Niveau d'incidence environnementale	Mesures ERC de la MECDU
			la construction. Pose de bardage en laissant un interstice entre le mur ce dernier en prévoyant une isolation. - MA : Inclusion d'un cahier des clauses techniques particulières relatif aux mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement concernant le milieu naturel. - MA : rédaction par les entreprises consultées d'un schéma d'organisation du plan de respect de l'environnement. - MA : Rédaction par les entreprises attributaires d'un plan de respect de l'environnement. - MA : Formation des responsables de chantier et du personnel. - MA : Suivi du chantier par un écologue.			
	Enjeux fonctionnels - Continuités écologiques	Le secteur La Bocca est totalement déconnecté des trames verte et bleue identifiées au Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur et au SCoT Ouest Alpes-Maritimes. Par ailleurs, cet EBC n'est pas identifié comme faisant partie d'une continuité écologique au sein de la trame verte de Cannes. Il ne recoupe également pas le ruisseau de la Frayère identifié comme corridor écologique de la trame bleue de Cannes et référencé à l'inventaire départemental des zones humides des Alpes-Maritimes. Sa réduction n'aura donc aucune incidence sur les continuités écologiques.	Compte tenu de l'absence d'incidence environnementale, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique	La réduction de l'EBC n'aura donc aucune incidence sur les habitats naturels, les continuités écologiques à l'échelle communale.	Sans objet	Compte tenu de l'absence d'incidence environnementale, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique
	Paysage	L'EBC ne constitue pas un élément structurant du paysage régional. Il contribue toutefois à préserver l'ensemble boisé du square de Morès. La réduction de cet EBC modifiera donc l'ambiance paysagère locale.	L'aménagement de plusieurs espaces verts et la plantation d'un certain nombre d'espèces végétales sont prévus à l'échelle globale du projet. On compte notamment les aménagements paysagers suivants : - Végétalisation des parvis nord et sud de la gare TER de Cannes Marchandise à hauteur de 2 916 m² d'espaces verts - Création d'une couverture végétale sur la dalle de la tranchée couverte, agrémentée d'un jardin méditerranéen	La superficie de l'EBC sera réduite à hauteur de 0,0390 ha, représentant 0,01 % de la superficie totale des EBC à l'échelle du PLU de Cannes (361,50 ha). L'incidence de cette évolution est donc estimée négligeable.	Non notable	Compte tenu de l'incidence environnementale non notable, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique

Evolutions du PLU portées par la mise en compatibilité	Thème environnemental	Evaluation environnementale du projet		Evaluation environnementale de la MECDU		
		Rappel des incidences du projet sur l'environnement	Rappel des mesures ERC du projet	Incidences sur l'environnement de la MECDU	Niveau d'incidence environnementale	Mesures ERC de la MECDU
			- Végétalisation des murs longeant le boulevard de la Mer. Plusieurs mesures seront mises en place dans le cadre du projet (voir Pièce C - TOME 2 - CT Cannes La Bocca) : - MR : Limitation des effets liés aux aménagements de chantier (limitation des emprises, privilégier l'utilisation de cheminements existants, remise en état, etc.) - MR : Nettoyage régulier du chantier et remise en état à la fin du chantier permettant de rendre les emprises à leur aspect d'origine. - MR : si nécessaire, réalisation d'une expertise du couvert végétal impacté, dans le cadre de l'opération de dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse, situé à proximité des zones de chantier (le long du boulevard de la Mer notamment), afin de définir les éventuelles mesures supplémentaires à mettre en œuvre. - MR : Identification des arbres pouvant être conservés, dans le cadre de l'opération de dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse, en compatibilité avec les besoins réels du projet. - MR : mesures temporaires de protection des arbres identifiés au préalable (mesures restrictives pour les techniques constructives engendrant des blessures et/ou impacts aux végétaux, mise en place de dispositifs de protection qualitatifs) - MA : Concertation avec les riverains afin de les tenir informés de l'avancement du chantier. - MR : Intégration de l'ensemble des mesures relatives au paysage et au patrimoine dans les documents de consultation des entreprises (DCE). - MR : Mesures d'insertion paysagère et architecturale de la future gare TER et du terrier afin de réduire l'incidence visuelle de ces éléments et de favoriser leur insertion dans le paysage. - MR : réalisation d'un aménagement paysager qualitatif le long des résidences hôtelières du boulevard de la Mer, ayant pour objectif une restitution à terme la plus proche de l'ambiance paysagère existante.			
	Vulnérabilité au changement climatique	La réduction de l'EBC contribuera à augmenter, dans une moindre	L'aménagement de plusieurs espaces verts et la plantation d'un certain nombre d'espèces végétales sont prévus à l'échelle globale du projet. On compte notamment les aménagements paysagers suivants :	Au vu des aménagements paysagers prévus dans le cadre du projet, la réduction de l'EBC aura une incidence	Non notable	Compte tenu de l'incidence environnementale non notable, aucune mesure

Evolutions du PLU portées par la mise en compatibilité	Thème environnemental	Evaluation environnementale du projet		Evaluation environnementale de la MECDU		
		Rappel des incidences du projet sur l'environnement	Rappel des mesures ERC du projet	Incidences sur l'environnement de la MECDU	Niveau d'incidence environnementale	Mesures ERC de la MECDU
		mesure, le phénomène d'îlot de chaleur urbain.	- Végétalisation des parvis nord et sud de la gare TER de Cannes Marchandise à hauteur de 2 916 m² d'espaces verts - Création d'une couverture végétale sur la dalle de la tranchée couverte, agrémentée d'un jardin méditerranéen - Végétalisation des murs longeant le boulevard de la Mer.	négligeable sur le phénomène d'îlot de chaleur urbain à l'échelle communale.		n'est envisagée pour cette thématique
Réduction de la servitude d'attente de projet : > Secteur La Bocca	Occupation du sol	La servitude d'attente de projet (SAP) est réduite sur une superficie de 16,8 ha, représentant 18 % de sa superficie totale. Les nouveaux aménagements s'inscriront essentiellement sur des espaces de renouvellement.	Compte tenu de l'incidence environnementale non notable, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique	La servitude d'attente de projet (SAP) est réduite sur une superficie de 16,8 ha, représentant 18 % de sa superficie totale. Pour rappel, la servitude d'attente de projet (SAP) a été mise en place afin de limiter, à court terme, l'urbanisation du secteur dans l'attente de la définition plus précise et plus opérationnelle du projet « Cannes Grand Ouest ». La création de la gare TER de Cannes Marchandise constituant l'une des orientations du projet, la réduction de la servitude d'attente de projet est donc justifiée. S'agissant d'une servitude d'attente, l'évaluation environnementale du PLU l'instituant a déjà été réalisée, et la réduction de cette servitude déjà évaluée. La réduction de la SAP répond aux objectifs du PLU qu'elle concrétise.	Non notable	Compte tenu de l'incidence environnementale non notable, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique
	Liaisons douces	La future gare TER de Cannes Marchandise sera connectée directement aux pistes cyclables du littoral boccassien, ainsi qu'aux axes verts nord-sud et est-ouest actuellement développés par la commune de Cannes. L'incidence du projet est donc positive sur les liaisons douces.	Compte tenu de l'incidence environnementale positive, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique	La servitude d'attente de projet (SAP) est réduite sur une superficie de 16,8 ha, représentant 18 % de sa superficie totale. Pour rappel, la servitude d'attente de projet (SAP) a été mise en place afin de limiter, à court terme, l'urbanisation du secteur dans l'attente de la définition plus précise et plus opérationnelle du projet « Cannes Grand Ouest ». La création de la gare TER de Cannes Marchandise constituant l'une des orientations du projet, la réduction de la servitude d'attente de projet est donc justifiée. S'agissant d'une servitude d'attente, l'évaluation environnementale du PLU l'instituant a déjà été réalisée, et la réduction de cette servitude déjà évaluée. La	Non notable	Compte tenu de l'incidence environnementale non notable, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique

Evolutions du PLU portées par la mise en compatibilité	Thème environnemental	Evaluation environnementale du projet		Evaluation environnementale de la MECDU		
		Rappel des incidences du projet sur l'environnement	Rappel des mesures ERC du projet	Incidences sur l'environnement de la MECDU	Niveau d'incidence environnementale	Mesures ERC de la MECDU
				réduction de la SAP répond aux objectifs du PLU qu'elle concrétise.		
	Réseaux et servitudes d'utilité publiques	La réalisation du projet est soumise à des servitudes aéronautiques.	La mesure suivante sera mise en place dans le cadre du projet (voir <i>Pièce C - TOME 2 - CT Cannes La Bocca</i>) : MR : Respect des servitudes d'utilité publiques établies avant la déclaration d'utilité publique de l'opération, afin d'assurer la conformité réglementaire.	La servitude d'attente de projet (SAP) est réduite sur une superficie de 16,8 ha, représentant 18 % de sa superficie totale. Pour rappel, la servitude d'attente de projet (SAP) a été mise en place afin de limiter, à court terme, l'urbanisation du secteur dans l'attente de la définition plus précise et plus opérationnelle du projet « Cannes Grand Ouest ». La création de la gare TER de Cannes Marchandise constituant l'une des orientations du projet, la réduction de la servitude d'attente de projet est donc justifiée. S'agissant d'une servitude d'attente, l'évaluation environnementale du PLU l'instituant a déjà été réalisée, et la réduction de cette servitude déjà évaluée. La réduction de la SAP répond aux objectifs du PLU qu'elle concrétise.	Non notable	Compte tenu de l'incidence environnementale non notable, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique
	Eaux souterraines et superficielles	La compatibilité du projet avec le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) en cours de révision sera assurée. Le projet veillera à ne pas augmenter le risque inondation.	Plusieurs mesures seront mises en place dans le cadre du projet (voir <i>Pièce C - TOME 2 - CT Cannes La Bocca</i>) : - MR : Maîtrise du risque de perturbation des écoulements en cas de rabattement de nappe (suivi du volume prélevé, bassin tampon et traitement MES et hydrocarbure avant rejet, analyses, rapports de suivi). - MR : Maîtrise du risque inondation pendant le chantier (interdiction de stockage dans les points bas des terrains naturels, surélévation des équipements sensibles et potentiellement polluants, établissement d'un plan de secours et d'urgence, etc.). - MR : Intégration de l'ensemble de ces dispositions dans les documents de consultation des entreprises (DCE). - MR : Les phases ultérieures d'étude devront respecter les prescriptions du PLU de Cannes, qui autorise la surélévation et l'extension limitée des constructions existantes, à condition qu'ils n'aggravent pas la vulnérabilité et sous réserve de prescriptions de construction.	La servitude d'attente de projet (SAP) est réduite sur une superficie de 16,8 ha, représentant 18 % de sa superficie totale. Pour rappel, la servitude d'attente de projet (SAP) a été mise en place afin de limiter, à court terme, l'urbanisation du secteur dans l'attente de la définition plus précise et plus opérationnelle du projet « Cannes Grand Ouest ». La création de la gare TER de Cannes Marchandise constituant l'une des orientations du projet, la réduction de la servitude d'attente de projet est donc justifiée. La SAP a également été instituée afin de pouvoir intégrer les dispositions relatives au PPRI donc la révision est en cours. Comme précisé, le projet est compatible avec le futur PPRI. Cette évolution n'augmentera donc pas le risque inondation à l'échelle communale.	Non notable	Compte tenu de l'incidence environnementale non notable, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique

Evolutions du PLU portées par la mise en compatibilité	Thème environnemental	Evaluation environnementale du projet		Evaluation environnementale de la MECDU		
		Rappel des incidences du projet sur l'environnement	Rappel des mesures ERC du projet	Incidences sur l'environnement de la MECDU	Niveau d'incidence environnementale	Mesures ERC de la MECDU
	Paysage	La densification progressive à l'échelle globale du projet « Cannes Grand Ouest » sera respectée. Du fait de sa configuration et de son architecture, la gare TER de Cannes Marchandise constituera une identité forte et une localité visible et attractive dans le secteur. L'ambiance paysagère locale sera modifiée.	La mesure suivante sera mise en place dans le cadre du projet (voir <i>Pièce C - TOME 2 - CT Cannes La Bocca</i>) : MR : Mesures d'insertion paysagère et architecturale de la future gare TER et du terrier afin de réduire l'incidence visuelle de ces éléments et de favoriser leur insertion dans le paysage	La servitude d'attente de projet (SAP) est réduite sur une superficie de 16,8 ha, représentant 18 % de sa superficie totale. En comparaison de l'initial, cette évolution aura une incidence positive sur le paysage au regard des aménagements architecturaux et paysagers prévus dans le cadre du projet.	Positive	Compte tenu de l'incidence environnementale positive, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique
Suppression de trois arbres remarquables : > Deux situées au sein des emprises ferroviaires existantes de Cannes marchandises. Une de ces servitudes est caduque, l'arbre dont elle est censée assurer la protection n'existe plus depuis plusieurs années ; - une située dans le square de Morès, dans la bande d'EBC supprimée concernée par la création de la nouvelle voie.	Zonage du patrimoine naturel	Le secteur La Bocca n'est inclus dans aucun zonage naturel. Son enclavement et son artificialisation rendent les liens fonctionnels avec les sites naturels périphériques quasi inexistantes. La suppression de deux arbres remarquables n'aura donc aucune incidence sur le patrimoine naturel environnant.	Compte tenu de l'absence d'incidence environnementale, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique	La suppression de deux arbres remarquables n'aura donc aucune incidence sur le patrimoine naturel environnant à l'échelle communale.	Sans objet	Compte tenu de l'absence d'incidence environnementale, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique
	Inventaires faune/flore, habitats et boisements	Les deux arbres concernés se situent en milieux anthropisés (85x86, Jardins - parcs - terrains de sport et 86.43, Infrastructures ferroviaires). D'après les inventaires faune/flore réalisés dans le cadre du projet, les enjeux faunistiques et floristiques au droit de ces arbres sont évalués faibles. Il ne s'agit donc pas d'arbres remarquables au titre de la biodiversité. Certains individus les fréquentant pourront toutefois être impactés en phase de réalisation notamment.	Plusieurs mesures seront mises en place dans le cadre du projet (voir <i>Pièce C - TOME 2 - CT Cannes La Bocca</i>) : - MR : Installation des emprises chantier et, si nécessaire, déplacement des arbres ornementaux et destruction des plantations ornementales, entre mi-août et fin février, soit hors période de nidification des oiseaux afin d'éviter tout risque de mortalité accidentelle pour ces derniers. - MR : Protection des arbres éventuellement présents en bordure des emprises chantier s'il existe un risque de dégradation (protection des troncs ; pas de dépôt et stockage de matériel au pied des arbres ; pas de fixation de cordes, câbles ou chaînes sur des arbres sans mesures de protection adéquate, etc). - MR : Protocole de coupe des arbres offrant des potentialités de gîte pour les chauve-souris. - MR : Limitation des éclairages nocturnes en phase travaux. - MC : Aménagement de nouveaux bâtiments pour les oiseaux. - MC : Aménagement de nouveaux bâtiments pour les chauve-souris. Intégration de gîtes préfabriqués dans les murs lors de la construction. Pose de bardage en laissant un interstice entre le mur ce dernier en prévoyant une isolation.	La mise en conformité du PLU de Cannes prévoit la suppression de trois arbres remarquables. Elle aura donc une incidence négligeable sur les habitats naturels, les espèces floristiques et faunistiques à l'échelle communale. Néanmoins, une de ces servitudes est caduque, l'arbre dont elle est censée assurer la protection n'existe plus depuis plusieurs années.	Non notable	Compte tenu de l'incidence environnementale non notable, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique

Evolutions du PLU portées par la mise en compatibilité	Thème environnemental	Evaluation environnementale du projet		Evaluation environnementale de la MECDU		
		Rappel des incidences du projet sur l'environnement	Rappel des mesures ERC du projet	Incidences sur l'environnement de la MECDU	Niveau d'incidence environnementale	Mesures ERC de la MECDU
			- MA : Inclusion d'un cahier des clauses techniques particulières relatif aux mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement concernant le milieu naturel. - MA : rédaction par les entreprises consultées d'un schéma d'organisation du plan de respect de l'environnement. - MA : Rédaction par les entreprises attributaires d'un plan de respect de l'environnement. - MA : Formation des responsables de chantier et du personnel. - MA : Suivi du chantier par un écologue. Par ailleurs, la suppression de ces éléments remarquables sera compensée par des plantations de niveau équivalent, à raison de 1 arbre replanté pour 1 arbre abattu.			
	Enjeux fonctionnels - Continuités écologiques	Le secteur La Bocca est totalement déconnecté des trames verte et bleue identifiées au Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur et au SCoT Ouest Alpes-Maritimes. Par ailleurs, ces deux arbres ne sont pas identifiés comme faisant partie d'une continuité écologique au sein de la trame verte de Cannes. Leur suppression n'aura donc aucune incidence sur les continuités écologiques.	Compte tenu de l'absence d'incidence environnementale, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique	La suppression de deux arbres remarquables n'aura donc aucune incidence sur les continuités écologiques à l'échelle communale.	Sans objet	Compte tenu de l'absence d'incidence environnementale, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique
	Paysage	Les deux arbres remarquables ne constituent pas des éléments structurants du paysage régional. Localement, la suppression de l'arbre situé au sein des emprises ferroviaires existantes de Cannes Marchandise ne constitue pas un véritable enjeu paysager. La suppression de l'arbre remarquable situé dans le square de Morès modifiera toutefois l'ambiance paysagère locale. A	L'aménagement de plusieurs espaces verts et la plantation d'un certain nombre d'espèces végétales sont prévus à l'échelle globale du projet. On compte notamment les aménagements paysagers suivants : - Végétalisation des parvis nord et sud de la gare TER de Cannes Marchandise à hauteur de 2 916 m² d'espaces verts - Création d'une couverture végétale sur la dalle de la tranchée couverte, agrémentée d'un jardin méditerranéen - Végétalisation des murs longeant le boulevard de la Mer. Plusieurs mesures seront mises en place dans le cadre du projet (voir Pièce C - TOME 2 - CT Cannes La Bocca) :	939 arbres remarquables sont actuellement comptabilisés dans le PLU de Cannes. La suppression de trois arbres remarquables (et deux dans les faits) représente ainsi 0,3 % du bilan communal. L'incidence de cette évolution est donc estimée négligeable.	Non notable	Compte tenu de l'incidence environnementale non notable, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique

Evolutions du PLU portées par la mise en compatibilité	Thème environnemental	Evaluation environnementale du projet		Evaluation environnementale de la MECDU		
		Rappel des incidences du projet sur l'environnement	Rappel des mesures ERC du projet	Incidences sur l'environnement de la MECDU	Niveau d'incidence environnementale	Mesures ERC de la MECDU
		noter que ce dernier se situe dans la bande d'EBC à supprimer.	- MR : Limitation des effets liés aux aménagements de chantier (limitation des emprises, privilégier l'utilisation de cheminements existants, remise en état, etc.) - MR : Nettoyage régulier du chantier et remise en état à la fin du chantier permettant de rendre les emprises à leur aspect d'origine. - MR : si nécessaire, réalisation d'une expertise du couvert végétal impacté, dans le cadre de l'opération de dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse, situé à proximité des zones de chantier (le long du boulevard de la Mer notamment), afin de définir les éventuelles mesures supplémentaires à mettre en œuvre. - MR : Identification des arbres pouvant être conservés, dans le cadre de l'opération de dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse, en compatibilité avec les besoins réels du projet. - MR : mesures temporaires de protection des arbres identifiés au préalable (mesures restrictives pour les techniques constructives engendrant des blessures et/ou impacts aux végétaux, mise en place de dispositifs de protection qualitatifs) - MA : Concertation avec les riverains afin de les tenir informés de l'avancement du chantier. - MR : Intégration de l'ensemble des mesures relatives au paysage et au patrimoine dans les documents de consultation des entreprises (DCE). - MR : Mesures d'insertion paysagère et architecturale de la future gare TER et du terrier afin de réduire l'incidence visuelle de ces éléments et de favoriser leur insertion dans le paysage. - MR : réalisation d'un aménagement paysager qualitatif le long des résidences hôtelières du boulevard de la Mer, ayant pour objectif une restitution à terme la plus proche de l'ambiance paysagère existante.			
Suppression de deux perspectives de vue : > Secteur La Bocca	Paysage	La suppression de deux perspectives sensibles permettra la création de la nouvelle gare TER de Cannes Marchandise et des aménagements associés qui	La mesure suivante sera mise en place dans le cadre du projet (voir <i>Pièce C - TOME 2 - CT Cannes La Bocca</i>) : MR : Mesures d'insertion paysagère et architecturale de la future gare TER et du terrier afin de réduire l'incidence visuelle de ces éléments et de favoriser leur insertion dans le paysage	961 perspectives de vue sont actuellement comptabilisées dans le PLU de Cannes. La suppression de deux perspectives de vue représente ainsi 0,2 % du bilan communal.	Non notable	Compte tenu de l'incidence environnementale, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique

Evolutions du PLU portées par la mise en compatibilité	Thème environnemental	Evaluation environnementale du projet		Evaluation environnementale de la MECDU		
		Rappel des incidences du projet sur l'environnement	Rappel des mesures ERC du projet	Incidences sur l'environnement de la MECDU	Niveau d'incidence environnementale	Mesures ERC de la MECDU
		auront des incidences visuelles sur le paysage local.		A noter que les différentes perspectives sensibles situés à l'intérieur du périmètre d'aménagement de la future OAP Cannes Grand Ouest seront à termes supprimées pour tenir compte du renouvellement urbain et de la redéfinition de la trame viaire. En comparaison de l'initial, cette évolution aura une incidence positive sur le paysage au regard des aménagements architecturaux et paysagers prévus dans le cadre du projet.		
Adaptations apportées au règlement	Risque technologique et pollution	L'adaptation de l'article 2 du règlement portant sur l'autorisation en zone U et AU des pistes d'accès, installations, aménagements, constructions temporaires, dépôts de matériaux, affouillements et exhaussements des sols pourra entraîner un risque sanitaire en cas de recoupement de terres polluées. En phase de réalisation, des conséquences néfastes sur la qualité des eaux souterraines, des eaux superficielles et des sols pourront également se produire en cas de déversements accidentels, de remobilisation de polluants contenus dans le sol, etc.	La mesure suivante sera mise en place dans le cadre du projet (voir Pièce C - TOME 2 - CT Cannes La Bocca et Cannes Centre) : - MR : Mesures en cas de suspicion de terres polluées, afin de réduire le risque de pollution des sols au droit des zones de stockage de terres polluées et de réduire le risque de réutilisation ou d'une destination inappropriée. - MR : Maîtrise du risque de pollution des sols et sous-sols afin de réduire le risque de pollution des sols au droit des zones de stockage de terres polluées et de réutilisation ou d'une destination inappropriée.	L'adaptation de l'article 2 du règlement du PLU de Cannes ouvre la possibilité à de nouvelles interventions en zone U, AU.	Notable	Les interventions sont autorisées sous réserve qu'elles concernent la mise en œuvre des travaux nécessaires dans le cadre du projet phases 1 & 2. Ainsi toutes autres interventions n'y sont pas rendues possible. Par ailleurs, les interventions doivent être proportionnées aux besoins des travaux des phases 1 & 2, et sous réserve qu'elles soient temporaires. Ainsi une remise en état des sites sera réalisée à l'issus des travaux.
	Réseaux et servitudes d'utilité publique	L'adaptation de l'article 2 du règlement portant sur l'autorisation en zone U et AU des pistes d'accès, installations, aménagements, constructions temporaires, dépôts de matériaux, affouillements et exhaussements des sols pourra entraîner la destruction de réseaux et pourra engendrer des dommages corporels au personnel de chantier (électricité).	Plusieurs mesures seront mises en place dans le cadre du projet (voir Pièce C - TOME 2 - CT Cannes La Bocca et Cannes Centre) : - MR : Recensement exhaustif des réseaux avant le démarrage du chantier, permettant de réduire le risque de destruction ou d'endommagement. - MR : convention entre SNCF Réseau et les gestionnaires des réseaux pour définir les responsabilités des intervenants, ainsi que les modalités techniques, administratives et financières des déplacements des réseaux. - MR : Rétablissement des réseaux en vue de maintenir la distribution en fluide/énergie.			

Evolutions du PLU portées par la mise en compatibilité	Thème environnemental	Evaluation environnementale du projet		Evaluation environnementale de la MECDU		
		Rappel des incidences du projet sur l'environnement	Rappel des mesures ERC du projet	Incidences sur l'environnement de la MECDU	Niveau d'incidence environnementale	Mesures ERC de la MECDU
			MR : Respect des servitudes d'utilité publiques établies avant la déclaration d'utilité publique de l'opération, afin d'assurer la conformité réglementaire.			
	Géologie et risques associés	L'adaptation de l'article 2 du règlement portant sur l'autorisation en zone U et AU des pistes d'accès, installations, aménagements, constructions temporaires, dépôts de matériaux, affouillements et exhaussements des sols pourra entraîner des modifications des couches géologiques superficielles (remblai/déblai). Au vu des risques notamment sismiques et de retrait-gonflement des argiles, la stabilité des infrastructures devra également être garantie.	Plusieurs mesures seront mises en place dans le cadre du projet (voir Pièce C - TOME 2 - CT Cannes La Bocca et Cannes Centre) : - MR : Prise en compte des prescriptions sismiques et du risque de retrait gonflement des argiles lors des études techniques ultérieures. - MR : Réalisation d'une campagne géotechnique complémentaire permettant de préciser la nature de l'aléa liquéfaction, le risque lié au gonflement des argiles, ainsi que le potentiel de tassement, pour l'opération de dénivellation de la bifurcation.			
	Eaux souterraines et superficielles	L'adaptation de l'article 2 du règlement portant sur l'autorisation en zone U et AU des pistes d'accès, installations, aménagements, constructions temporaires, dépôts de matériaux, affouillements et exhaussements des sols pourra entraîner des conséquences néfastes sur la qualité des eaux souterraines, et des eaux superficielles en cas de déversements accidentels, de remobilisation de polluants contenus dans le sol.	Plusieurs mesures seront mises en place dans le cadre du projet (voir Pièce C - TOME 2 - CT Cannes La Bocca et Cannes Centre) : - MR : Mesures en cas de suspicion de terres polluées afin de réduire le risque de pollution accidentelle des eaux souterraines. - MR : Maîtrise du risque de pollution des eaux superficielles et souterraines en cas de remobilisation de terres polluées lors des terrassements. - MR : Mise en place de mesures préventives pour limiter les incidences sur les eaux superficielles (stockage des produits polluants sur des aires étanches, dans des bacs de rétention, abrités de la pluie ; mise à disposition de kit de dépollution, à proximité immédiate des zones de travaux ; interdiction d'entretien des engins sur les emprises chantier ; mise en place d'un plan d'alerte et de secours pour les risques de pollution accidentelle en chantier ; contrôle et suivi de la mise en place et du respect des mesures environnementales (Plan Assurance Environnement). - MR : Mise en place de mesures d'intervention ou curatives pour limiter les incidences sur les eaux superficielles (application des modalités des plans de secours établis en liaison avec le SDIS ;			

Evolutions du PLU portées par la mise en compatibilité	Thème environnemental	Evaluation environnementale du projet		Evaluation environnementale de la MECDU		
		Rappel des incidences du projet sur l'environnement	Rappel des mesures ERC du projet	Incidences sur l'environnement de la MECDU	Niveau d'incidence environnementale	Mesures ERC de la MECDU
			utilisation de matériaux absorbants (feuilles absorbantes, poudre de diatomées, etc.) en cas de déversement accidentel de matériaux polluants ; enlèvement immédiat de terres souillées et évacuation en centre de traitement agréé et adapté à ce type de déchet ; dépollution des eaux de ruissellement par décantation et filtration avant rejet dans le milieu environnant ; en fin de chantier, nettoyage des aires de tous les déchets de chantier et remises en l'état initial).			
	Inventaires faune/flore, habitats et boisements	L'adaptation de l'article 3 du règlement portant sur la dérogation aux règles de recul définies pour la protection du patrimoine végétal, naturel et paysager pourra avoir un impact sur les arbres existants et les espèces faunistiques les fréquentant.	Plusieurs mesures seront mises en place dans le cadre du projet (voir Pièce C - TOME 2 - CT Cannes La Bocca et Cannes Centre) : • MR : Installation des emprises chantier et, si nécessaire, déplacement des arbres ornementaux et destruction des plantations ornementales, entre mi-août et fin février, soit hors période de nidification des oiseaux afin d'éviter tout risque de mortalité accidentelle pour ces derniers. • MR : Protection des arbres éventuellement présents en bordure des emprises chantier s'il existe un risque de dégradation (protection des troncs ; pas de dépôt et stockage de matériel au pied des arbres ; pas de fixation de cordes, câbles ou chaînes sur des arbres sans mesures de protection adéquate, etc). • MR : Protocole de coupe des arbres offrant des potentialités de gîte pour les chauve-souris. • MR : Limitation des éclairages nocturnes en phase travaux. • MC : Aménagement de nouveaux bâtiments pour les oiseaux. • MC : Aménagement de nouveaux bâtiments pour les chauve-souris. Intégration de gîtes préfabriqués dans les murs lors de la construction. Pose de bardage en laissant un interstice entre le mur ce dernier en prévoyant une isolation. • MA : Inclusion d'un cahier des clauses techniques particulières relatif aux mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement concernant le milieu naturel. • MA : rédaction par les entreprises consultées d'un schéma d'organisation du plan de respect de l'environnement. • MA : Rédaction par les entreprises attributaires d'un plan de respect de l'environnement. • MA : Formation des responsables de chantier et du personnel. • MA : Suivi du chantier par un écologue.	L'adaptation de l'article 3 du règlement du PLU de Cannes ouvre la possibilité d'impacter le patrimoine végétal, naturel et paysager.	Notable	Cette dérogation s'applique uniquement aux pistes d'accès, installations, aménagements, constructions (temporaires ou non), dépôts de matériaux et affouillements et exhaussements des sols nécessaires à la mise en œuvre des travaux d'amélioration du système ferroviaire dans le cadre du projet des phases 1 & 2.

		Evaluation environnementale du projet		Evaluation environnementale de la MECDU		
Evolutions du PLU portées par la mise en compatibilité	Thème environnemental	Rappel des incidences du projet sur l'environnement	Rappel des mesures ERC du projet	Incidences sur l'environnement de la MECDU	Niveau d'incidence environnementale	Mesures ERC de la MECDU
	Paysage	L'adaptation de l'article 3 du règlement portant sur la dérogation aux règles de recul définies pour la protection du patrimoine végétal, naturel et paysager pourra avoir un impact sur les arbres existants.	Plusieurs mesures seront mises en place dans le cadre du projet (voir Pièce C - TOME 2 - CT Cannes La Bocca et Cannes Centre) : - MR : Limitation des effets liés aux aménagements de chantier (limitation des emprises, privilégier l'utilisation de cheminements existants, remise en état, etc.) - MR : Nettoyage régulier du chantier et remise en état à la fin du chantier permettant de rendre les emprises à leur aspect d'origine. - MR : si nécessaire, réalisation d'une expertise du couvert végétal impacté, dans le cadre de l'opération de dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse, situé à proximité des zones de chantier (le long du boulevard de la Mer notamment), afin de définir les éventuelles mesures supplémentaires à mettre en œuvre. - MR : Identification des arbres pouvant être conservés, dans le cadre de l'opération de dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse, en compatibilité avec les besoins réels du projet. - MR : mesures temporaires de protection des arbres identifiés au préalable (mesures restrictives pour les techniques constructives engendrant des blessures et/ou impacts aux végétaux, mise en place de dispositifs de protection qualitatifs) - MA : Concertation avec les riverains afin de les tenir informés de l'avancement du chantier. - MR : Intégration de l'ensemble des mesures relatives au paysage et au patrimoine dans les documents de consultation des entreprises (DCE). - MR : Mesures d'insertion paysagère et architecturale de la future gare TER et du terrier afin de réduire l'incidence visuelle de ces éléments et de favoriser leur insertion dans le paysage. - MR : réalisation d'un aménagement paysager qualitatif le long des résidences hôtelières du boulevard de la Mer, ayant pour objectif une restitution à terme la plus proche de l'ambiance paysagère existante.			

Evolutions du PLU portées par la mise en compatibilité	Thème environnemental	Evaluation environnementale du projet		Evaluation environnementale de la MECDU		
		Rappel des incidences du projet sur l'environnement	Rappel des mesures ERC du projet	Incidences sur l'environnement de la MECDU	Niveau d'incidence environnementale	Mesures ERC de la MECDU
	Environnement sonore	L'adaptation de l'article 2 du règlement portant sur l'autorisation en zone U et AU des pistes d'accès, installations, aménagements, constructions temporaires, dépôts de matériaux, affouillements et exhaussements des sols pourra entraîner des nuisances sonores en phase de réalisation. En effet, les travaux entraînent des nuisances sonores temporaires principalement liées à la circulation d'engins de chantier et à leur fonctionnement. Le bruit des engins de chantier peut se révéler nuisible pour les habitants et les activités situés à proximité.	Plusieurs mesures seront mises en place dans le cadre du projet (voir <i>Pièce C - TOME 2 - CT Cannes La Bocca et Cannes Centre</i>) : - MR : Limitation de la gêne aux riverains et aux usagers en phase de réalisation afin de réduire les nuisances acoustiques liées au chantier. - MA : Communication avec les riverains afin de les tenir informés de l'avancement du chantier.	L'adaptation de l'article 2 du règlement du PLU de Cannes ouvre la possibilité à de nouvelles interventions en zone U, AU.	Notable	Les interventions sont autorisées sous réserve qu'elles concernent la mise en œuvre des travaux nécessaires dans le cadre du projet phases 1 & 2. Ainsi toutes autres interventions n'y sont pas rendues possible.
	Qualité de l'air	L'adaptation de l'article 2 du règlement portant sur l'autorisation en zone U et AU des pistes d'accès, installations, aménagements, constructions temporaires, dépôts de matériaux, affouillements et exhaussements des sols pourra entraîner des émissions de poussières et de polluants gazeux en phase de réalisation. Les missions de poussières et émissions thermiques seront liées aux engins de chantier. Celles-ci seront limitées dans le temps et dans l'espace.	Plusieurs mesures seront mises en place dans le cadre du projet (voir <i>Pièce C - TOME 2 - CT Cannes La Bocca et Cannes Centre</i>) : - MR : Limitation de la gêne aux riverains et aux usagers en phase de réalisation afin de réduire les émissions de poussières et les émissions thermiques du chantier. - MR : Régulation de la vitesse de circulation des engins. - MR : Bâchage des camions et des trains de transport de matériaux. Utilisation d'engins de chantier électriques privilégiée.			Par ailleurs, les interventions doivent être proportionnées aux besoins des travaux des phases 1 & 2, et sous réserve qu'elles soient temporaires. Ainsi une remise en état des sites sera réalisée à l'issue des travaux.

Evolutions du PLU portées par la mise en compatibilité	Thème environnemental	Evaluation environnementale du projet		Evaluation environnementale de la MECDU		
		Rappel des incidences du projet sur l'environnement	Rappel des mesures ERC du projet	Incidences sur l'environnement de la MECDU	Niveau d'incidence environnementale	Mesures ERC de la MECDU
Evolutions apportées aux emplacements réservés (ER) : > Secteur La Bocca	Infrastructure de transport et circulation	La suppression ou réduction des emplacements réservés aura des conséquences sur les projets d'infrastructures initialement retenus. A noter que les bénéficiaires de ces emplacements réservés sont la commune et l'Etat. Ces derniers sont associés aux réflexions relatives au positionnement des aménagements futurs du projet des phases 1 & 2. Ces emplacements réservés seront restitués après les travaux pour la destination pour laquelle les emplacements étaient réservés.	Compte tenu de l'incidence environnementale non notable, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique	Les projets d'infrastructures de transport initialement retenus seront impactés à hauteur de : • ER IC152 : Prolongement Avenue Pierre Semard (projet abandonné) ; • ER IC13 : Gare multimodale ; • ER IC34 : Elargissement de voie - Avenue de la Roubine (réduction de 43% de la superficie) ; • ER IE163 : Réaménagement de la voie ferrée et des quais (plus d'actualité en raison du projet des phases 1 & 2) ; • ER IC1 : Création de voirie ou d'infrastructure pour transports en commun et aménagement d'espaces publics (réduction de 1,0 % de la superficie) ; • ER IC2 : Création de voirie ou d'infrastructure pour transports en commun et aménagement d'espaces publics (réduction de 1,4 % de la superficie). Les ER IC13 et IE163 ne sont plus d'actualité en raison du projet des phases 1 & 2. Seul l'ER IC34 sera particulièrement impacté. Toutefois, le décalage et le rétablissement de l'Avenue de la Roubine sont prévus dans le cadre du projet de renouvellement urbain « Cannes Grand Ouest ». La suppression complète de l'ER IC34 sera actée par la commune dans le cadre de sa modification n°2.	Non notable	Compte tenu de l'incidence environnementale non notable, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique

INCIDENCES GENERALES DES EVOLUTIONS APORTEES AU DOCUMENT D'URBANISME

Les évolutions du PLU se limitent aux modifications strictement nécessaires à la réalisation des opérations des phases 1 & 2, ainsi :

- Les modifications apportées au zonage réglementaire, mettent en jeu des surfaces limitées à l'échelle du territoire communal :
 - Suppression de 0,2002 ha d'espaces verts protégés (EVP) (soit 0,2 % des EVP communaux) ;
 - Suppression de 0,0390 ha d'espaces boisés classés (EBC) (soit 0,01 % des EBC communaux) ;
 - Suppression de trois arbres remarquables (soit 0,3 % des arbres remarquables communaux) ;
 - Suppression de deux perspectives de vue (soit 0,2 % des perspectives de vue communales) ;
- Le projet de mise en compatibilité n'aura pas d'incidence directe permanente sur les pressions liées aux activités humaines (fréquentation, nuisances, déchets...) ;
- Les opérations envisagées concrétisent des projets envisagés dans le PLU initial dont les conditions n'étaient pas encore définies et qui ont fait l'objet de servitude d'attente de projet. A cet effet, la présente mise en compatibilité prévoit la réduction de leurs périmètres ;
- Les dérogations ajoutées dans le règlement écrit sont encadrées afin de n'être applicables qu'au projet des phases 1 & 2. Ces dérogations concernent par ailleurs des interventions temporaires et une remise en état des sites concernées sera réalisée. A noter que la dérogation aux règles de recul définies pour la protection du patrimoine végétal, naturel et paysager s'applique aussi pour les constructions définitives du projet des phases 1 & 2 ;
- Par ailleurs, des échanges ont eu lieu avec les bénéficiaires des emplacements réservés afin de s'assurer de la compatibilité de leurs projets initialement envisagés avec la réduction de surface envisagée.

L'ensemble des évolutions du PLU portées par la mise en compatibilité concerne des secteurs très urbanisés. Elles ne viendront donc pas impacter de manière significative l'environnement à l'échelle de la commune de Cannes. Le projet ne modifie pas l'équilibre générale ni les thèmes environnementaux du PLU de Cannes.

Pour l'ensemble des incidences notables, la mise en place des mesures ERC nous a permis de répondre de manière satisfaisante, ainsi aucune incidence résiduelle n'est attendue.

6.4.2 EVALUATION DES INCIDENCES SUR LES ZONES REVETANT UNE IMPORTANCE PARTICULIERE ET EN PARTICULIER LES SITES NATURA 2000

Les aires d'étude immédiates des secteurs La Bocca et Cannes Centre se trouvent à environ 3 km de la ZSC (Zone Spéciale de Conservation) FR9301573 « Baie et cap d'Antibes - îles de Lérins ». **Les habitats naturels présents au sein de cette dernière sont très différents de ceux des secteurs concernés. Les liens fonctionnels entre les habitats des secteurs La Bocca et Cannes Centre et le site Natura 2000 sont donc inexistant.**

Par conséquent les adaptations apportées au PLU de Cannes dans le cadre de la présente mise en compatibilité n'auront aucune incidence sur un site Natura 2000.

6.4.3 MOTIFS ET JUSTIFICATIONS DE LA MISE EN COMPATIBILITE RETENUE

La mise en compatibilité du PLU de Cannes est nécessaire pour que les règles d'urbanisme permettent la réalisation du projet des phases 1 & 2.

Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage est présentée au paragraphe « §2. Principales solutions de substitutions raisonnables examinées » du cahier territorial Terminus Ouest Navette Toulonnaise.

Le processus de choix des optimisations du projet et d'analyse des différents scénarios de localisation s'est fondé sur les contraintes techniques, financières et environnementales.

La mise en compatibilité vise donc à permettre la réalisation de l'option présentant le moindre impact.

Plusieurs approches de mise en compatibilité ont été envisagées et explicitées dans le chapitre [§3.3 Solutions envisageables pour la mise en compatibilité et exposé des motifs des choix](#)

Pour rappel, l'approche retenue consiste en la suppression ponctuelles et partielles de certains éléments graphiques incompatibles uniquement et l'intégration de règles dérogatoires facilitant la mise en œuvre du projet.

Cette approche :

- est la moins impactante en termes d'évolutions apportées aux pièces de la traduction réglementaire. Seuls les éléments strictement identifiés comme incompatibles dans les périmètres de travaux ou dans les emprises définitives font l'objet d'une suppression (cette mesure représente à l'inverse une contrainte majeure pour SNCF Réseau dont les marges de manœuvre seront d'autant plus limitées) ;
- permet de ne pas remettre en cause les intentions d'aménagement globales et règles prévues par le PLU ;
- permet de strictement encadrer les dérogations introduites, notamment pour veiller à la prise en compte du risque, de l'intégration paysagère, de l'environnement et d'être strictement limitée aux opérations visées (de nouveau une contrainte forte pour SNCF Réseau) ;
- permet de tenir compte des échanges préalables déjà effectués avec la commune et les habitants en amont, durant les phases de réflexions sur le projet.

A titre d'exemple, les Espaces Verts Protégés (EVP) et Espace Boisé Classé (EBC) impactés sont uniquement réduits au droit des emprises des opérations et non pas supprimés entièrement.

6.4.4 CRITERES, INDICATEURS ET MODALITES RETENUS POUR SUIVRE LES EFFETS DU DOCUMENT SUR L'ENVIRONNEMENT

Les indicateurs définis dans cette partie permettent de suivre les évolutions du PLU dans le cadre de la présente MECDU. Ils permettront de réaliser un bilan des évolutions finalement réalisées après la réalisation du projet des phases 1 & 2.

Indicateurs	Unité	PLU 2019	Etat après la MECDU	Variation
Surface des Espaces Verts Protégés (EVP)	ha	92,91	92,71	- 0,2002 (0,2 %)
Surface de l'Espace Boisé Classé (EBC)	ha	361,50	361,46	- 0,0390 (0,01 %)
Surface de la Servitude d'Attente de Projet (SAP)	ha	96	79,2	- 0,2002 (0,2 %)
Nombre d'arbres remarquables	/	939	936	- 3 (0,3 %)
Nombre de perspectives sensibles	/	961	959	- 2 (0,2 %)
Surface des Emplacements Réservés (ER)	ha	IC152 : 0,0886	IC152 : 0	- 0,0886 (100%)
		IIC13 : 1,91	IIC13 : 0	- 1,91 (100%)
		IC34 : 0,6408	IC34:0,6121	- 0,2807 (43%)
		IE163 : 0,0850	IE163 : 0	- 0,0850 (100%)
		IC1 : 2,9048	IC1 :2,8734	- 0,0305 (1,0 %)
		IC2 : 3,8624	IC2 : 3,2240	- 0,6384 (1,4 %)

6.4.5 DESCRIPTION DE LA METHODOLOGIE DE L'EVALUATION

L'évaluation environnementale porte sur le territoire de la commune de Cannes, commune d'accueil de trois opérations du projet des phases 1 & 2 : opération gare TER de Cannes Marchandise La Bocca, opération bifurcation de la ligne Cannes-Grasse et opération gare de Cannes Centre.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme se base sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme, sur le Cahier Territorial des opérations gare TER de Cannes Marchandise La Bocca et bifurcation de la ligne Cannes-Grasse et sur le Cahier Territorial de l'opération gare de Cannes Centre, sur le PLU de Cannes et son évaluation environnementale.

Les études sur lesquelles s'appuient l'évaluation environnementale du projet sont présentées au sein des Cahiers Territoriaux des opérations.

Elle prend également appui sur le récent Guide de l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme rédigé par le CGDD (Commissariat général au développement durable) en novembre 2019.

Concernant la notion d'effet notable / non notable, le droit français ne présente pas de définition réglementaire, il existe cependant une jurisprudence européenne qui précise la notion d'incidence notable :

CJCE, aff. C-72/95, 24/10/1996 - Kraaijeveld : « 32. Si, ainsi que l'expose le gouvernement néerlandais, des travaux à des digues consistent à construire ou à exhausser des talus afin de contenir le cours de l'eau et d'éviter une inondation des terres, il y a lieu de relever que même les travaux de retenue, non pas du cours d'eau courante, mais d'une quantité d'eau statique, peuvent avoir une incidence notable sur l'environnement au sens de la directive des lors qu'ils peuvent durablement affecter la composition des sols, la faune et la flore ou encore le paysage. Il convient donc d'en déduire que ce type de travaux doit être inclus dans le champ d'application de la directive. »

Ainsi l'appréciation du niveau d'incidence environnementale s'appuie sur des éléments quantitatifs et qualitatifs jugés à dire d'expert, afin de définir pour chaque élément mis en compatibilité dans le document d'urbanisme les effets négatifs notables, non notables et positifs.

La méthodologie est enfin basée sur la réglementation en vigueur et les retours d'expérience sur des projets similaires.

6.5 RESUME NON TECHNIQUE

Les adaptations du droit du sol nécessaire pour permettre l'opération du projet des phases 1 & 2 sont limitées.

La mise en compatibilité nécessaire pour permettre le projet ne remet pas en cause les orientations du Projet d'aménagement et de développement durables (PADD), ni les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU de Cannes.

L'analyse effectuée souligne que les évolutions apportées au document d'urbanisme pour permettre les opérations nécessaires au projet des phases 1 & 2 s'inscrivent en cohérence avec les objectifs de préservation de l'environnement de l'ensemble des autres plans et programmes en vigueur.

Les enjeux principaux en présence sur le territoire concerné par la présente mise en compatibilité sont :

- le risque inondation lié aux débordements de nappe, au débordement de la Siagne (TRI de Nice-Cannes-Mandelieu) et du ruisseau de la Foux, le PPRI de la basse vallée de la Siagne et enfin le lit majeur de la Grande Frayère (AZI) ;
- la richesse patrimoniale avec de nombreux monuments historiques, une protection au titre de la Loi Littoral et la présence du site inscrit « Bande Côtière de Nice à Théoule ».

Les principaux impacts de la mise en compatibilité du PLU de Cannes concernent les enjeux cités ci-dessus mais des mesures sont d'ores et déjà prévues pour y pallier.

L'évaluation environnementale de la présente mise en compatibilité a été réalisée sur la base des études présentées au sein du dossier de la DUP. Les effets attendus de cette mise en compatibilité sur l'environnement, la sécurité et la santé humaine s'inscrivent dans la continuité des impacts décrits dans le dossier de DUP. Les mesures d'évitement et de réduction intégrées à la conception de l'opération des phases 1 & 2 suffisent pour que les évolutions du PLU n'engendrent pas d'incidences significatives.

La mise en compatibilité n'a pas d'incidence sur les sites Natura 2000 les plus proches.