

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Direction générale de l'Aviation civile

Aix-en-Provence, le 26 SEP. 2014

Direction de la sécurité de l'Aviation civile
Direction de la sécurité de l'Aviation civile Sud-Est
Département surveillance et régulation
Division régulation et développement durable

Monsieur le Directeur Départemental des
Territoires et de la Mer des Bouches-du-Rhône
16, rue Antoine Zattara
13332 Marseille Cedex 3

Nos réf. : DSAC - SE / DSR / RDD-14-564
N° GED entrant : GED - Sort - 24787
Vos réf. : 2014/105 DDTM-Service Territorial Est
Affaire suivie par : Jean-Yves Pieri
jean-yves.pieri@aviation-civile.gouv.fr
Tél. : +33 4 42 33 12 92 - Fax : +33 4 42 33 76 58

no	DIR	A	R	A	L	J	A	M	F	U	H	C	A	C	S	E
Prattribution																
Relation avec																
Pour info																
observations:		<p>Handwritten notes and signatures: "SIE", "adpme", "Dir. Est", "A", "G".</p>														
Direction										Services						

Objet : Projet de Plan Local d'Urbanisme de la ville d'Aix-en-Provence - Observations de la DGAC

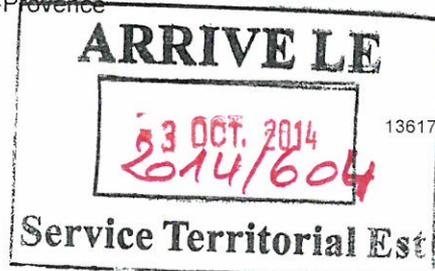
Par courrier en date du 14 août 2014, vous avez sollicité la contribution de la DGAC sur le projet de PLU d'Aix-en-Provence arrêté le 30 juillet 2014, pour que vous puissiez par la suite formuler l'avis de l'Etat, en tant que personne publique associée, à son élaboration.

Mon avis reprend des observations que la DGAC avait formulées à la Ville d'Aix-en-Provence en date du 20 avril 2014, qui n'ont été prises en compte que partiellement, et en formule de nouvelles eu égard à l'évolution du projet.

La Ville d'Aix-en-Provence n'a pas répondu formellement à ce courrier qui lui a été adressé. J'avais proposé que le service technique de la Ville, en charge de la rédaction du PLU, se rapproche de mes services pour parfaire ce projet. Ainsi, une réunion de travail aurait sans aucun doute permis de mieux partager nos points de vue et d'appréhender concrètement l'insertion de l'aérodrome d'Aix-Les Milles dans son environnement.

Je souhaite donc vous faire part de mes principales observations au sujet de ce projet de PLU arrêté par la Ville d'Aix-en-Provence ; celle-ci portent principalement sur l'aérodrome d'Aix-Les Milles mais également sur le site du Réaltor sis sur le massif de l'Arbois.

PJ : - Courrier du 24 avril 2014 SNIA Aix-en-Provence
- Extraits PLU ville de Cannes



1, rue Vincent Auriol
13617 Aix-en-Provence cedex 1
Tél : +33 (0)4 42 33 75 11



A ce stade, il me semble utile de rappeler que l'aérodrome d'Aix-Les Milles a vocation à constituer avec celui de Marseille-Provence un système aéroportuaire à l'instar, par exemple, de celui institué entre les aérodromes de Nice et Cannes-Mandelieu. Cette perspective est, par ailleurs, rappelée dans le projet de PLU.

La ville propose d'intégrer l'aérodrome d'Aix-Les Milles, pour partie, dans la zone UE (Zone urbaine à dominante d'activités économiques) en lui consacrant un secteur UEa (accueil d'activités aéroportuaires) et pour le reste en zone naturelle. Or, les normes applicables à la zone UE ne sont pas les plus adaptées pour répondre aux spécificités de fonctionnement et d'exploitation d'un aérodrome appelé à être concédé. La création d'un secteur dédié (UEa) me semble insuffisante pour y remédier. En effet, une infrastructure aéroportuaire mérite de bénéficier d'une zone particulière soumise à des normes d'urbanisme cohérentes avec une exploitation aéroportuaire. Une telle exploitation porte sur de nombreuses activités, aéronautiques et extra-aéronautiques (commerciales, industrielles ou domaniales), génératrices de redevances constituant les ressources de la concession.

L'aérodrome d'Aix-Les Milles, qui est actuellement exploité en régie directe par l'Etat, fera prochainement l'objet d'un appel d'offres en vue de sa mise en concession. Il est donc impératif de préserver son potentiel et, au final, son attractivité pour un candidat à la reprise de la concession afin que le concessionnaire puisse atteindre un équilibre financier.

En la matière, la commune pourrait utilement s'inspirer du PLU élaboré par la ville de Cannes qui dispose d'un aérodrome d'une emprise comparable (110 ha), constituant un système aéroportuaire avec un aéroport international (Nice), où une zone aéroportuaire a été instituée pour couvrir l'emprise de l'aérodrome. La réglementation de cette zone organise, eu égard à la vocation d'un aérodrome, un dispositif cohérent avec une exploitation aéroportuaire pérenne. Vous trouverez joint à la présente une copie des parties pertinentes de ce règlement. Je souhaite qu'un zonage comparable soit prévu pour couvrir la totalité de l'emprise de l'aérodrome d'Aix-Les Milles ou, à défaut, que le zonage proposé soit adapté pour répondre aux impératifs inhérents à une exploitation aéroportuaire.

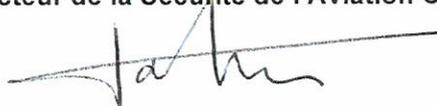
Par ailleurs, des aménagements sont envisagés par la Ville à proximité immédiate de l'aérodrome et parfois même sur son emprise ; or, je ne dispose pas, pour l'heure, des tous les éléments techniques susceptibles de permettre de mesurer l'impact éventuel de ces ouvrages ou aménagements. Ils devront obligatoirement être compatibles avec les servitudes et la sécurité aéronautiques.

Une annexe technique détaille l'ensemble de mes observations.

En conclusion, j'insiste fortement sur la nécessité d'obtenir une évolution du zonage permettant de préserver la viabilité et l'équilibre financier de l'aérodrome, ce qui conditionne sa pérennité. Je vous remercie de proposer d'utiliser tous les moyens juridiques pour y parvenir.

Mes services se tiennent naturellement à votre disposition pour compléter cette contribution, si nécessaire.

Le Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est



Yves TATIBOUET

Annexe technique détaillée

I - En ce qui concerne l'aérodrome d'Aix-Les Milles :

L'emprise de cet aérodrome doit être préservée afin d'assurer sa viabilité économique.

- Sur les Emplacements Réservés (ER) :

En parallèle au chemin de la Valette, par l'ER n°147, la ville d'Aix-en-Provence souhaite établir une voie nouvelle entre la rue du lieutenant Parayre et l'ER 403 (jonction avec le chemin de la Badesse). Il s'agit d'une voie piétonne au profit de la commune d'Aix-en-Provence qui empiète la zone sud de l'aérodrome, en particulier les parcelles KP 22, KP 11 et KL 99. Je n'ai pas d'observation particulière à formuler, sur l'établissement même de cet emplacement réservé.

A l'est de l'aérodrome, l'ER n°292 au profit du département, consistant en un aménagement de la rue du lieutenant Parayre, impacte la zone est de l'aérodrome. Je n'ai pas à ce stade d'observation particulière à formuler.

Enfin, aux abords de l'Arc, l'ER n°47 prévoit des espaces verts et un aménagement hydraulique avec rétention des eaux pluviales au profit de la commune d'Aix-en-Provence. Je souhaiterais que cet emplacement réservé n'impacte pas les limites actuelles de l'aérodrome déjà obérée par la présence d'un seuil décalé imposé par la présence de la voie ferrée et du chemin de la Valette.

- Sur les orientations d'aménagement et de programmation de secteurs :

Le secteur n° 11 dit Plan d'Aillane impacte plus particulièrement l'aérodrome.

L'aménagement de ce secteur est globalement positif pour l'aérodrome puisqu'il améliore la desserte routière de la zone et corrélativement l'accessibilité de l'aérodrome.

Je note que la Ville prévoit d'établir dans ce secteur un projet de halte ferrée aux abords immédiats de l'aérodrome, voire sur l'aérodrome. A ce stade, le projet de PLU n'apporte pas de précisions complémentaires ou de détails sur ses caractéristiques ou sa faisabilité. Néanmoins, ce projet, très proche de la piste de l'aérodrome, constitue par nature un obstacle à la navigation aérienne. Il devra donc être compatible avec les servitudes et la sécurité aéronautiques.

Je souhaite enfin que ce projet n'empiète pas sur les limites physiques de l'aérodrome.

- Sur le zonage du PLU :

La mairie d'Aix-en-Provence a modifié le zonage initial de l'aérodrome prévu au PLU suite à certaines observations de la DGAC. Néanmoins, le zonage actuel reste insatisfaisant sur certains points majeurs.

L'aérodrome est classé dans le projet de PLU en deux zones :

- une zone UE a ;

- une zone NS 4.

1. La partie de l'aérodrome qui se situe largement en « zone réservée », c'est-à-dire en zone non accessible au public, côté piste, est classée en zone NS 4.

Il s'agit donc d'un sous-secteur d'un secteur Ns classé en zone N. Le PLU indique les mentions suivantes :

Le secteur Ns a vocation à conserver son caractère naturel tout en accueillant des équipements liés aux services publics ou d'intérêt collectif en lien principalement avec des activités de sport et de loisirs.

Le sous-secteur Ns4 a vocation à conserver son caractère naturel tout en accueillant des équipements liés aux services publics d'intérêt collectif en lien avec des activités aéronautiques.

Dans ce sous-secteur, sont autorisées les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif en lien avec des activités aéronautiques, à condition de ne pas être incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteintes à la sauvegarde des espaces naturels.

Or, dans la zone réservée, il pourrait être envisageable par exemple qu'une personne privée construise un hangar avion pour ses propres besoins. La formulation telle qu'elle a été avalisée par la Ville d'Aix-en-Provence paraît ainsi trop restrictive quant à l'activité globale d'un aérodrome.

La formulation suivante serait donc plus adaptée :

« Dans ce sous-secteur, sont autorisées les constructions et installations en lien avec des activités aéronautiques, à condition de ne pas être incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteintes à la sauvegarde des espaces naturels. »

Autre exemple, l'article N 11-8 ne me paraît pas adapté tel qu'il est rédigé : « *Les antennes relais d'ondes radiophoniques et radiotéléphoniques sont intégrées dans la composition architecturale des constructions, et sont installées de façon à limiter au maximum leur impact visuel. Lorsqu'elles sont implantées sur des pylônes, ceux-ci doivent présenter la plus grande transparence possible.* » Cet article n'envisage pas par exemple le cas d'installation d'antennes ou de système radiophonique pour les besoins de la navigation aérienne qui ne sont pas forcément intégrés dans une composition architecturale.

- Sont interdits à l'article N1-4, les changements de destination des constructions existantes dans une destination autre que la destination d'exploitation agricole ou forestière. Cette disposition ne saurait être applicable à un aérodrome.

- L'article N-5 ne doit pas être applicable à la zone Ns4 pour des raisons liées à la sécurité aéronautique.

- L'article N6 -1 doit être complété de la manière suivante :

« Les constructions doivent être implantées en recul sur l'alignement existant ou futur des voies à une distance au moins égale à 10 mètres, **sauf en cas de besoin aéronautique sur la zone dédiée.** »

- L'article N7 doit prévoir une exception en cas de besoin aéronautique.

- L'article N8 ne doit pas s'appliquer au secteur Ns4.

- Je note que les prescriptions de clôture prévoient une exception dans le secteur Ns4 (cf. article Ng).

Il est possible, à la lecture du PLU, de comprendre les raisons qui ont motivé la Ville d'Aix-en-Provence à classer cette partie de l'aérodrome en zone N :

- présence de végétation et d'arbres aux abords de l'Arc ;

- risque d'inondation ;

- zone prairiale tout autour de la piste d'envol, des taxiways et parkings avions ;

Le projet de PLU mentionne en effet en page 95 du tome 2 du rapport de présentation que *« l'aérodrome des Milles, malgré son activité, présente probablement le milieu ouvert le plus remarquable de la commune (grande zone prairiale gérée par fauche extensive, site de reproduction de l'outarde canepetière) »*.

Même si la DGAC, en tant que direction du ministère chargé de l'Ecologie, n'est pas hostile, par principe, à la préservation de l'outarde dans son milieu naturel, il est utile de souligner, à titre d'information, qu'une des missions de la DGAC est aussi de préserver la sécurité des personnes, en vol et au sol, et que dans ce cadre, elle lutte contre le péril aviaire, lorsque cela s'avère nécessaire.

La partie nord-ouest de l'aérodrome est bordée par une zone identifiée comme « espace boisé classé à conserver ou à créer », notamment aux abords de l'Arc. Or, le plan de servitudes aéronautiques approuvé, d'utilité publique, impose de limiter la hauteur de tout obstacle à la navigation aérienne, y compris les arbres qui peuvent être des obstacles gênants à la navigation aérienne. La DGAC a d'ailleurs procédé tout récemment, aux frais de l'État, à la coupe de certains arbres dans le secteur qui obéiraient la sécurité aéronautique. De fait, le classement en espace boisé classé entraverait de manière inacceptable l'application et le respect du plan de servitudes.

Pour cette raison, l'Aviation civile demande que la zone jouxtant l'aérodrome au nord-ouest ne soit pas classée en espace boisé (cf. pièce jointe n°1).

Il est d'ailleurs étrange de considérer qu'une partie de l'aérodrome puisse être considérée comme une zone naturelle « par nature », même si un aérodrome est rarement urbanisé en sa totalité et peut présenter effectivement des caractéristiques liées à un milieu ouvert, ce que nul ne conteste.

C'est l'une des raisons pour lesquelles il est bien préférable de créer une zone spécifique à l'aérodrome dotée de deux secteurs et d'un règlement propres plutôt que de découper l'aérodrome en deux zones N et UE dont les règlements diffèrent, qui n'ont aucune cohérence a priori entre eux et en deviennent inadaptés. Par exemple, la hauteur des constructions est limitée à 10 mètres en zone N alors qu'elle est limitée à 13 mètres en zone UE.

Il est notable qu'une zone unique UG dédiée aux activités aéroportuaires existe d'ailleurs dans le POS actuel et il eut été plus judicieux que la Ville d'Aix s'en inspirât.

Un aérodrome est en effet une zone aménagée pour et au bénéfice des activités aéronautiques avec une logique économique et de développement propre, comme tout écosystème. L'économie d'un aérodrome passe, outre les redevances aéronautiques, par l'implantation sur son emprise de **tout type d'activités** (industrielles, commerciales, artisanales, bureaux, hangars, parkings...) qui puisse générer des bénéfices pour équilibrer les dépenses incompressibles liées à l'entretien d'une plate-forme et aux services rendus par un gestionnaire d'aérodrome.

2. Une autre partie de l'aérodrome est classée en zone UE a.

Cette zone se situe dans deux secteurs géographiques différents, de part et d'autre de la piste, à l'est et l'ouest de l'aérodrome.

Je note que le secteur UEa n'a pas été cité en préambule du chapitre IV du règlement du PLU (p. 43) relatif aux dispositions applicables à la zone urbaine à dominante d'activités UE. Il s'agit certainement d'un oubli.

- dans la partie Est de l'aérodrome

Cette zone se superpose avec la parcelle cadastrée KP 6. L'Aviation Civile envisage, dans le futur, d'y construire de nouveaux logements à des fins aéronautiques, notamment pour y héberger des gendarmes des transports aériens.

La réglementation actuelle du POS n'interdit d'ailleurs pas la densification de cette parcelle.

En zone UE, les constructions à usage d'habitation sont autorisées à condition que leur présence soit justifiée pour assurer le fonctionnement des activités de la zone et qu'elles soient intégrées dans le volume du bâtiment à destination d'activité.

Or, la DGAC envisage de construire dans le futur des logements pour les gendarmes des transports aériens sur une partie de la zone UE a. Pour que cette opération soit possible, il est nécessaire de prévoir à l'article UE2 la même exception pour le secteur « UE a » que celle qui existe actuellement pour le secteur UE j : « les constructions à usage d'habitation peuvent être dissociées du bâtiment principal. »

- dans les parties Est et Ouest de l'aérodrome

Dans le projet de PLU, sont autorisées aussi dans le secteur UEa « *les constructions et installations nécessaires aux activités aéronautiques et de sécurité civile.* »

L'articulation de cette mesure du règlement avec d'autres mesures dudit règlement UE peut poser problème, ainsi :

- Sont autorisées en zone UE, les constructions à destination de commerce à condition que le commerce concoure au fonctionnement urbain et aux activités de proximité de la zone ; dans le secteur UE c, cette condition n'est pas exigée. **Il faudrait prévoir la même exception pour la zone UE a.**

- Sont autorisées en zone UE, la construction, la reconstruction et la réhabilitation lourde des bâtiments desservis par des voies repérées aux documents graphiques du règlement par les linéaires d'activités ne sont admises que si leurs locaux situés en rez-de-chaussée sont destinés au commerce. **Cette disposition n'est pas compatible avec le fonctionnement d'un**

aérodrome et ne saurait s'appliquer en zone « UE a » car un bâtiment sur un aérodrome peut comporter uniquement des immeubles de bureaux, par exemple.

- en zone UE (article UE 5), les arbres de haute tige existants sont maintenus ou, en cas d'impossibilité, obligatoirement remplacés par des arbres de haute tige, en nombre au moins équivalent. **Les arbres de haute tige ne sont pas recommandés sur un aérodrome pour des raisons de sécurité et de cohérence avec les plans de servitudes aéronautiques qui limitent la hauteur des obstacles.**

D'ailleurs, dans le secteur UE j, les dispositions relatives aux espaces verts ne sont pas réglementées ; il faudrait qu'il en soit de même pour le secteur UE a.

- Sur un aérodrome, l'espace peut être très contraint et les marges de recul - 6 mètres prévus à l'article UE 6 - apparaissent trop importantes. Il faudrait donc prévoir la même exception pour le secteur UE a que celle qui existe pour le secteur UE j en la matière :

Article UE 6 – 3 : « *Dans le secteur UE j, les constructions doivent s'implanter à l'alignement des voies existantes ou à créer ou en retrait d'au moins un mètre.* »

- L'article UE 9 sur l'emprise au sol dispose :

« L'emprise des constructions ne peut dépasser 50 % de la surface des terrains. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas au secteur UE j. »

Les dispositions du présent article ne devraient pas s'appliquer au secteur UE a.

- L'article UE 10 -3 prévoit des exceptions à la hauteur des bâtiments pour le secteur UE j, notamment pour les miradors. Il devrait en être de même pour le secteur UE a avec la présence notamment d'une tour de contrôle.

Il faudrait donc prévoir la même exception pour le secteur UE a en rajoutant au PLU que « *des hauteurs supérieures peuvent être admises pour les équipements et installations nécessaires à la navigation aérienne et à la sécurité aéronautique.* »

II - En ce qui concerne le secteur du Réaltor :

A proximité immédiate de la future ZAC de la Gare TGV au Réaltor, l'Aviation civile est gestionnaire de terrains dont la parcelle cadastrée LB 276 sis sur la commune d'Aix-en-Provence, sur laquelle la DGAC projette de construire une nouvelle station air-sol.

Il y existe aujourd'hui un bâtiment désaffecté et voué à la destruction : cette parcelle sera aménagée par la construction d'un nouveau bâtiment abritant des installations techniques ainsi que par l'implantation de deux pylônes, l'un émetteur, l'autre récepteur. Ces installations seront protégées par des murs et/ou clôtures et sont destinées à sécuriser les communications du service de la navigation aérienne.

Or, le projet de PLU classe la zone, et en particulier cette parcelle, en zone N. Il s'agit d'une zone naturelle et forestière destinée à protéger les espaces naturels en raison de la qualité des sites, milieux et espaces naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique.

Le projet de PLU comprend un secteur NS, zone naturelle qui a pour vocation à conserver son caractère naturel tout en accueillant des équipements liés aux services publics et d'intérêt collectif en lien principalement avec des activités de sport et de loisirs et deux sous-secteurs NS1 et NS2 qui ont pour vocation à conserver leur caractère naturel tout en admettant la gestion d'équipements existants. D'ailleurs, à proximité immédiate des terrains affectés à la DGAC, est prévue l'implantation d'une aire d'accueil des gens du voyage (ER n°48), classée en secteur NS.

Je vous demande de bien vouloir clarifier la rédaction du règlement, voire du zonage, pour permettre la bonne réalisation du projet de station air-sol indispensable à la sécurité de la navigation aérienne, en créant un sous-secteur spécifique.





Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

COPIE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
ET DE L'ÉNERGIE

Direction générale de l'aviation civile

Service national d'ingénierie aéroportuaire

Pôle d'Aix-en-Provence

Bureau de la Gestion Domaniale

Nos références : *DL4-342*

Affaire suivie par : Cyril Coste
cyril.coste@aviation-civile.gouv.fr
Tél. 04 42 33 16 98 - Fax : 04 42 33 75 28

Objet : Plan Local d'Urbanisme

Aix-en-Provence, le *24* *juin* 2014

Le chef du pôle d'Aix-en-Provence

à

Madame Le Maire d'Aix-en-Provence
Direction Générale Adjointe des Services
Urbanisme & Grands Projets Urbains

LRAR

Vous avez souhaité, par l'organisation d'une réunion en date du 19 mars 2014, en mairie d'Aix-en-Provence, recueillir mon avis technique quant au projet de PLU que vous avez bien voulu me transmettre par courrier en date du 24 février 2014.

Je souhaiterais, après une lecture attentive de ce projet, et en complément de mes observations orales, vous faire part de mes observations écrites afin que vous puissiez en tenir compte, préalablement à l'arrêt du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune.

En ce qui concerne l'aérodrome d'Aix-Les Milles géré en régie directe par la DGAC :

- Sur les Emplacements Réservés (ER) :

En parallèle au chemin de la Valette, par l'ER n°147, vous souhaitez établir une voie nouvelle entre la rue du lieutenant Parayre et l'ER 403 (jonction avec le chemin de la Badesse). Il s'agit d'une voie piétonne au profit de la commune d'Aix-en-Provence qui impacte la zone sud de l'aérodrome, en particulier les parcelles KP 22, KP 11 et KL 99. Je n'ai pas d'observation particulière à formuler, sur l'établissement même de cet emplacement réservé.

A l'est de l'aérodrome, l'ER n°292 au profit du département et consistant en un aménagement de la rue du lieutenant Parayre impacte la zone est de l'aérodrome. Je n'ai pas à ce stade d'observation particulière à formuler.

Pièce Jointe :

Copie : DSAC-SE ; DDTM 13 ; SNIA/PoleAix/AMO ;
SNIA/PEA/D.Guilloux

Pôle d'Aix-en-Provence.
1, rue Vincent Auriol - CS 90890
13527 Aix-en-Provence
tél : 04 42 33 78 63 - fax : 04 42 33 78 58
snia-aix-en-provence-bf@aviation-civile.gouv.fr

Siège :
82, rue des Pyrénées
75970 Paris CEDEX 20
tél : 01 44 64 32 32 - fax : 01 43 71 81 50
SNIA@aviation-civile.gouv.fr

- Sur le zonage du PLU :

L'aérodrome est classé dans trois zones différentes : en zone UE ; en zone Nc et en zone N.

- Les parcelles KO 38 et KN 95 sont classées en zone N et en espace boisé classé. Ces parcelles se trouvent au nord de l'aérodrome et jouxtent l'Arc. La parcelle KN 95 n'apparaît pas comme une parcelle spécialement boisée ou qui mériterait de l'être. Par ailleurs, cette parcelle faisant partie de l'aérodrome, son classement en zone naturelle apparaît inadapté à la destination d'un aérodrome. De manière plus générale, un plan de servitudes aéronautiques est applicable aux abords de l'aérodrome ; il impose parfois de limiter la hauteur ou de couper certains arbres qui peuvent être des obstacles gênants à la navigation aérienne. Pour cette raison, l'Aviation civile demande que la zone jouxtant l'aérodrome au nord ne soit pas classée en espace boisé.

- La partie de l'aérodrome qui se situe en « zone réservée », c'est-à-dire en zone non accessible au public est classé en zone Nc. Il en est de même pour la parcelle KP 6. Je note aussi que la majeure partie de cette zone est identifiée comme réservoir de biodiversité. Je souhaiterais en connaître les enjeux et les études qui vous ont permis de distinguer cette zone au titre de la biodiversité. En effet, ce classement en réservoir de biodiversité pourrait avoir une incidence, notamment au regard de la lutte contre le péril aviaire dans le cadre de la préservation de la sécurité aéronautique.

Le côté « piste » de l'aérodrome est donc classé en zone Nc dans votre projet de PLU. La vocation principale du secteur Nc est de conserver son caractère naturel dominant tout en permettant l'adaptation et la réfection du bâti existant.

Or la partie piste est une zone aménagée pour l'atterrissage et le décollage des avions ; elle comprend des « taxiways », des parkings avions et des installations utiles à la navigation aérienne avec la présence notamment d'une radio-balise.

La parcelle KP6, quant à elle, est une parcelle de l'aérodrome. Il s'agit d'une zone mixte composée d'habitat diffus, d'un bâtiment utilisé en autorisation d'occupation temporaire à des fins aéronautiques et des hangars des services de la DGAC.

L'Aviation Civile pourrait, dans le futur, construire de nouveaux logements à des fins aéronautiques, notamment pour y héberger des gendarmes des Transports Aériens. Sauf erreur de ma part, la réglementation actuelle du POS n'interdit d'ailleurs pas la densification de cette parcelle.

Le classement en zone Nc de la parcelle KP6, considérant son affectation actuelle et future ne me paraît donc pas adapté à sa situation.

- Enfin, une dernière partie de l'aérodrome est classée en zone UE à l'est et à l'ouest de l'aérodrome. Je note que cette partie de l'aérodrome est soumise au droit de préemption urbain simple.

La zone urbaine UE est une zone mixte à dominante d'activités économiques. Elle a pour vocation de favoriser autant le développement du tissu économique existant que la diversification des activités en permettant la densification du tissu urbain existant. Elle est localisée principalement dans le secteur sud du territoire communal accueillant plusieurs pôles d'activités.

Certes, la zone UE est le « zonage général » qui s'adapte au mieux à cette partie de l'aérodrome par comparaison avec les autres zones N ou U ; pour autant, cette partie de l'aérodrome est destinée à accueillir des activités économiques ou des services privés ou publics utiles au développement aéroportuaire. Il conviendrait donc de créer un zonage spécifique à vocation aéronautique comme il en existe un actuellement au POS de la commune. À ce propos, je remarque que vous avez créé des sous-secteurs tels que le secteur UEJ destiné à l'accueil de services publics ou d'intérêt collectif liés à la fonction pénitentiaire. Il faudrait donc en créer un pour le secteur aéronautique.

Enfin, l'aérodrome d'Aix-Les Milles s'avère impacté par le risque inondation. Aussi, je vous demande de bien vouloir me communiquer les études dont vous disposez pour que je puisse analyser plus finement l'impact de ce zonage sur l'activité aéronautique.

En résumé, les zonages et règlements correspondants apparaissent globalement inadaptés au développement d'un aérodrome et mes services se tiennent donc à votre disposition pour retravailler ce sujet avec vos services techniques. Dans cette perspective, il serait sans doute utile de revoir le PADD correspondant.

- En ce qui concerne le secteur du Réaltor :

A proximité immédiate de la future ZAC de la Gare TGV au Réaltor, l'Aviation civile est gestionnaire de terrains dont la parcelle cadastrée LB 276 sis sur la commune d'Aix-en-Provence, sur laquelle la DGAC projette de construire une nouvelle station air-sol.

Il y existe aujourd'hui un bâtiment désaffecté et voué à la destruction mais cette parcelle sera aménagée par la construction d'un nouveau bâtiment abritant des installations techniques ainsi que par l'implantation de deux pylônes, l'un émetteur, l'autre récepteur. Ces installations seront protégées par des murs et/ou clôtures et sont destinées à sécuriser les communications du service de la navigation aérienne.

Or, le projet de PLU classe la zone, et en particulier cette parcelle, en zone N. Il s'agit d'une zone naturelle et forestière destinée à protéger les espaces naturels en raison de la qualité des sites, milieux et espaces naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique.

Le projet de PLU comprend un secteur NS, zone naturelle qui a pour vocation à conserver son caractère naturel tout en accueillant des équipements liés aux services publics et d'intérêt collectif en lien principalement avec des activités de sport et de loisirs et deux sous-

secteurs NS1 et NS2 qui ont pour vocation à conserver leur caractère naturel tout en admettant la gestion d'équipements existants. D'ailleurs, à proximité immédiate de nos terrains, est prévue l'implantation d'une aire d'accueil des gens du voyage (ER n°48), classée en secteur NS.

Je vous demande de bien vouloir clarifier la rédaction du règlement, voire du zonage, pour permettre la bonne réalisation du projet de station air-sol indispensable à la sécurisation du transport aérien.

En ce qui concerne le site Mignet :

Le site Mignet, à Aix-en-Provence, abrite différents services de la DGAC qui agissent dans un périmètre d'action interrégionale et se situe 1, Rue Vincent Auriol.

Le secteur est classé en zone UD, c'est-à-dire en zone d'intensification douce, zone à laquelle sont attachées des prescriptions de hauteur.

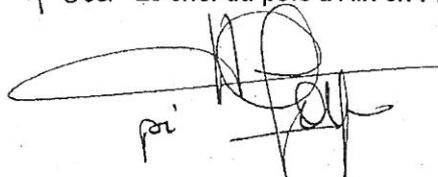
Le classement n'appelle pas d'observations de la part de la DGAC.

CONCLUSIONS

Je vous saurais reconnaissant de bien vouloir m'informer des suites que vous entendez donner à mes observations.

Je me tiens d'ailleurs à votre disposition pour travailler plus avant avec vos services sur ce projet de PLU.

Pour Le chef du pôle d'Aix-en-Provence



L'adjoint au chef du Pôle d'Aix-en-Provence
Henri GOUGE

DEPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES

6.1



**COMMUNE DE CANNES
PLAN LOCAL D'URBANISME**

REGLEMENT

P.L.U. APPROUVE LE 24 OCTOBRE 2005	Vu pour être annexé à la délibération du conseil municipal en date du : 11 FEVRIER 2013
ENQUETE PUBLIQUE MODIFICATION N°8 : du 3 décembre 2012 au 3 janvier 2013	Monsieur le Député-Maire
APPROBATION MODIFICATION N°8 LE : 11 FEVRIER 2013	
MODIFICATIONS	REVISIONS SIMPLIFIEES DECLARATION S DE PROJET
25 SEPTEMBRE 2006 (N°1)	14 MAI 2007 (ILE STE-MARGUERITE)
25 JUIN 2007 (N°2)	02 MARS 2009 (GENS DU VOYAGE)
25 FEVRIER 2008 (N°3)	14 SEPTEMBRE 2009 (UKz)
21 JUILLET 2008 (N° 4)	MISES A JOUR
29 JUIN 2009 (N° 5)	20 MAI 2009 (M2 PPRI)
12 SEPTEMBRE 2011 (N°6)	13 AOUT 2010 (ACI, I3, PT1, PT2)
23 JANVIER 2012 (N°7)	21 MARS 2011 (PPRIF)
	29 OCTOBRE 2012 (D.U.P. BHNS & VOIE FERREE)
Service Urbanisme de la Ville de Cannes	FEVRIER 2012

ARTICLE 3**DIVISIONS DU TERRITOIRE EN ZONES**

Le territoire couvert par le plan local d'urbanisme est divisé en zones urbaines et en zones naturelles. Ces différentes zones figurent sur les documents graphiques n°4.1 à 4.10.

3.1 - Zones Urbaines : les zones urbaines, repérées sur le document graphique par un sigle commençant par la lettre "U", auxquelles s'appliquent les dispositions des différents chapitres du titre II. Elles sont au nombre de 12:

- la zone UA, comprenant les secteurs UAa et UAb,
- la zone UB, comprenant les secteurs UBa, UBb, UBc, et UBd
- la zone UC,
- la zone UD, comprenant les secteurs UDa, UDb, UDC, UDD, UDe, UDF, UDG, UDH, UDI, UDJ, UKb, UKc, UKd, UKe, UKf, UKg, UKh, UKi, UKj, UKk, UKl, UKm, UKn, UKo, UKp, UKq, UKr, UKs, UKt, UKu, UKv, UKw, UKx, UKy, UKz,
- la zone UE, comprenant les secteurs UEa, UEb, UEc, UEd, UEe, UEf, UEg, UEh, UEi, UEj, UEk, UEl, UEm, UEn, UEo, UEp, UEq, UEr, UEs, UEt, UEu, UEv, UEw, UEy, UEz,
- la zone UF, comprenant les secteurs UFa, UFb, UFc et UFd,
- la zone UG,
- la zone UK, comprenant les secteurs UKa, UKb, UKc, UKd, UKe, UKf et UKg
- la zone UM,
- la zone UN,
- la zone UP, comprenant les secteurs UPa et UPb,
- la zone US

3.2 - Zone Agricole :

Elle concerne la zone A.

3-3 - Zone Naturelle :

Elle concerne sept secteurs : Na, Nb, Nd, Ne, NL, Ns et Nt.

3.4 - Emplacements réservés et Espaces Boisés Classés

Les emplacements réservés aux voies et ouvrages publics, aux installations d'intérêt général, aux espaces verts et aux opérations de logement dans le cadre de la mixité sociale sont repérés aux documents graphiques n°4.1 à 4.10. et répertoriés dans une liste (pièce n° 5) figurant au présent dossier.

Les espaces boisés classés, au titre de l'article L.130-1 du Code de l'Urbanisme, sont repérés aux documents graphiques n°4.1 à 4.10. et sont mentionnés à l'article "13" du règlement de chaque zone concernée.

ARTICLE 4**ADAPTATIONS MINEURES**

Les dispositions des articles "3" à "13" inclus des règlements de chacune des zones ne peuvent faire l'objet que d'adaptations mineures rendues nécessaires par la nature du sol, la configuration des parcelles ou le caractère des constructions avoisinantes (art. L. 123-1 du Code de l'Urbanisme).

ARTICLE 5**ZONES DE BRUIT**

5.1 - Les dispositions de l'arrêté interministériel du 30 mai 1996 modifié par arrêté du 17 avril 2009, relatif aux MODALITES DE CLASSEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES ET A L'ISOLEMENT ACOUSTIQUE DES BATIMENTS D'HABITATION DANS LES SECTEURS AFFECTES PAR LE BRUIT, sont applicables sur la commune de Cannes aux abords du tracé des infrastructures de transports terrestres mentionnés à la pièce n° 7.6 du présent dossier (arrêtés de M. le Préfet des Alpes Maritimes).

Les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la construction des bâtiments inclus dans les secteurs affectés par le bruit sont :

CHAPITRE IX

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA

ZONE UM

ARTICLE UM 0

CARACTÈRE DE LA ZONE

La zone "UM" est une zone aéroportuaire et d'accompagnement de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu.

SECTION 1- NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UM 1

OCCUPATION ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Toutes les occupations et utilisations du sol sont interdites, à l'exception de celles autorisées sous conditions à l'article UM 2

ARTICLE UM 2

OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

§ Hors des zones soumises à des risques naturels «inondation», et/ou hors des zones définies par le plan d'exposition au bruit, les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après:

- les constructions à usage d'équipements collectifs liées aux activités aéroportuaires,
- les constructions à usage d'habitation et leurs annexes destinées au logement des personnes dont la présence est nécessaire pour assurer la direction, l'exploitation ou la surveillance des établissements ou des services publics généraux et d'exploitation de l'aéroport,
- les constructions à usage de commerce et d'artisanat dont le fonctionnement est lié à l'exploitation de l'aéroport,
- les constructions à usage hôtelier dont le fonctionnement est lié à l'exploitation de l'aéroport, ainsi que les logements de fonction afférents,
- les constructions à usage de bureaux et de services dont le fonctionnement est lié à l'exploitation de l'aéroport,
- les constructions à usage industriel liées à l'activité de l'aéroport,
- les serres nécessaires aux plantations destinées à agrémenter l'aéroport,
- les constructions à usage d'entrepôts liées aux activités de l'aéroport,
- l'extension et la création d'aires de stationnement pour aéronefs et de hangars pour l'abri des aéronefs à condition que les locaux (bureaux, ateliers) situés à l'intérieur des hangars soient implantés à un niveau au moins égal au niveau de la cote d'implantation définie à l'annexe 7.2.1 du présent dossier,
- les aires et les constructions à usage de stationnement liées à l'exploitation de l'aéroport,
- les affouillements et les exhaussements du sol indispensables aux constructions et installations autorisées dans le secteur, ainsi qu'à leur desserte (accès et réseaux), à condition de les limiter au strict nécessaire,
- les installations classées à condition qu'elles ne présentent, pour le voisinage, aucune incommodité anormale,
- les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou répondant à un intérêt collectif,
- les constructions, installations, équipements et aménagements qui permettent de pallier les risques identifiés dans la zone,

§ Dans les zones soumises à des risques naturels «inondation», sont admises les occupations et utilisations du sol qui sont soumises à des conditions particulières hors des zones soumises à des risques naturels «inondation», à condition qu'elles soient autorisées par le règlement du plan de prévention des risques naturels «inondation» et qu'elles respectent les prescriptions dudit plan.

§ Dans les zones définies par le plan d'exposition au bruit, sont admises les occupations et utilisations du sol qui sont soumises à des conditions particulières hors des zones définies par le plan d'exposition au bruit, à condition qu'elles respectent les dispositions des articles L.147-5 et L.147-6 du Code de l'urbanisme relatives aux plans d'exposition au bruit.

SECTION 2 - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UM 3

ACCES ET VOIRIE

Accès

Les constructions et les installations doivent être desservies par des voies publiques ou privées dont les caractéristiques correspondent à leur destination, notamment quand elles entraînent des manœuvres de véhicules lourds et encombrants.

Les accès sur les voies publiques doivent être aménagés de façon à éviter tout danger pour la circulation générale.

Toute construction doit donner directement sur une voie permettant l'accès du matériel de lutte contre l'incendie, conformément aux règlements en vigueur.

ARTICLE UM 4

DESERTE PAR LES RESEAUX

Eau et assainissement :

Toute occupation et utilisation du sol admise doit être raccordée aux réseaux publics d'eau potable et d'assainissement des eaux usées. Les aménagements réalisés sur le terrain doivent garantir le bon écoulement des eaux pluviales dans le réseau collecteur ou, à défaut, dans son équivalent.

ARTICLE UM 5

CARACTERISTIQUE DES TERRAINS

Sans objet.

ARTICLE UM 6

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

6.1 - Tout bâtiment, balcon ou oriel (bow-window) ou niveaux de sous-sol non compris, doit être, pour tous ses niveaux, implanté au-delà de la marge de recul figurant au document graphique.

En l'absence de marge de recul, toute construction, balcon ou oriel (bow-window) ou niveaux de sous-sol non compris, doit être, pour tous ses niveaux, implantée à une distance au moins égale à 5 mètres de :

- la limite se substituant à l'alignement au titre d'emplacement réservé,
- à défaut, de l'alignement ou de la limite d'emprise des voies privées.

6.2 - Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou répondant à un intérêt collectif peuvent s'implanter soit à l'alignement soit en retrait de l'alignement.

6.3 - Les constructions peuvent être admises en surplomb des voies si le gabarit routier est respecté.

ARTICLE UM 7**IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES**

7.1 Tout bâtiment, balcon ou oriel (bow-window) compris, doit être implanté à une distance des limites séparatives au moins égale à 5 mètres.

7.2 - Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou répondant à un intérêt collectif peuvent s'implanter soit sur les limites soit en retrait de ces limites.

7.3. - Dans le cas d'une unité foncière bordée par un vallon, la limite d'implantation correspond à la limite de fait de l'unité foncière, et non pas à l'axe du vallon.

ARTICLE UM 8**IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS
LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE**

Sans objet

ARTICLE UM 9**EMPRISE AU SOL**

Sans objet.

ARTICLE UM 10**HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS****10.1 - Conditions générales :**

a) La hauteur des constructions est mesurée au pied du bâtiment du sol existant avant travaux jusqu'au niveau de l'égout du toit le plus haut, ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures exclues.

b) Les ouvrages tels que réservoirs, machineries, chaufferies, édicules d'ascenseur, ouvrages abritant des escaliers débouchant en toiture et autres ouvrages nécessaires au fonctionnement des installations, à l'exception des cheminées, ne doivent en aucun cas dépasser la hauteur admise de plus de 2 mètres 20 tout compris.

En outre, sont autorisés en adjonction ou au-dessus de la partie d'un bâtiment existant qui dépasse la hauteur admise, dans la même limite de 2 mètres 20 tout compris, les ouvrages tels que réservoirs, machineries, chaufferies, édicules d'ascenseur, ouvrages abritant des escaliers débouchant en toiture et autres ouvrages nécessaires au fonctionnement des installations, à l'exception des cheminées.

10.2 - Hauteur maximale : La hauteur des constructions ne doit pas excéder 15 mètres, et respecter les servitudes aéronautiques de dégagement.

10.3 - Toutefois, cette limitation ne s'applique pas aux installations techniques (antennes, tour de contrôle, etc), et notamment aux installations et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou répondant à un intérêt collectif.

ARTICLE UM 11**ASPECT EXTERIEUR**

Les constructions et aménagements doivent contribuer à l'harmonie de leur environnement et, le cas échéant, du bâtiment auquel ils sont intégrés, par les bonnes proportions de leur volume et de leurs éléments ainsi que par la qualité des matériaux mis en œuvre, et par le choix des couleurs employées pour leur embellissement.

11.1 - L'emploi à nu en parement extérieur de matériaux destinés à être recouverts tels que carreaux de plâtre, briques creuses, agglomérés est interdit.

11.2 - Les toitures et bardages doivent être réalisés en matériaux non réfléchissants.

11.3 - Pente des toitures : la pente des toitures ne doit pas excéder 35 %.

11.4 - Clôtures : Les matériaux suivants sont strictement interdits : PVC, matériaux plastiques, palplanche béton non enduite, canisse, tôle. Les portails pourront être réalisés en tôle.

ARTICLE UM 12**STATIONNEMENT****Il est exigé :**

- pour les constructions à usage d'habitation, 1 place de stationnement pour 60 m² de surface de plancher,
- pour les constructions à usage d'activité, 1 place de stationnement pour 2 emplois,
- pour les constructions à usage de commerce, 1 place de stationnement pour 30 m² de surface de plancher,
- pour les hôtels, 1 place de stationnement pour 2 chambres indépendantes,
- pour les restaurants, 1 place de stationnement pour 20 m² de surface de plancher de salle de restaurant,
- pour les établissements recevant du public : 1 place de stationnement pour 30 personnes pouvant être accueillies.

Si le calcul du nombre de places par rapport à la surface de plancher créée entraîne un chiffre décimal, le calcul du nombre de places nécessaires à l'opération s'effectue suivant la définition donnée à l'article 9 du titre I.

La règle applicable aux constructions ou établissements non prévus ci-dessus est celle à laquelle ils sont le plus directement assimilables. Dans le cas d'extension de constructions existantes, seuls les besoins nouveaux sont pris en compte.

ARTICLE UM 13**ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES**

13.1 - Les **éléments de paysage** à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou écologique, sont identifiés à l'annexe 6.2 du présent règlement et localisés sur le document graphique.

13.2 - Les **plantations** à réaliser portées au document graphique recouvrent les espaces dont l'aspect végétal doit devenir ou rester prédominant, notamment 50% environ de la surface doivent être constitués de pelouses ou de parterres. De plus, 1 arbre de haute tige doit être planté pour 100 m² de plantations à réaliser.

13.3 Prescriptions relatives aux espaces proches du rivage

A l'exception des terrains supportant ou devant supporter des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, et des secteurs de plan de masse :

a) **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, ou s'il présente un risque avéré pour la sécurité des personnes et des biens (risque de chute notamment). Tout arbre abattu dans ce cas doit être remplacé par 1 arbre de haute tige de niveau équivalent, sans tenir compte des distances imposées lorsque la présence du bâti ne le permet pas.

b) 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 à ce que les 2/3 des arbres de haute tige soient conservés.

Que les terrains soient bâtis ou non, les constructions devront être situées à :

- 10m du pied des arbres de haute tige conservés de niveau 1
- 5m du pied des arbres de haute tige conservés de niveau 2

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.

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

NB : Les éléments de paysage à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou écologique sont identifiés à l'annexe 6.2 du présent règlement et localisés sur le document graphique.

13.4 - Au moins 20% de la superficie du terrain doivent être aménagés en espaces verts.

13.5 – **Système racinaire et frondaison des arbres conservés** : afin de les protéger et d'assurer leur pérennisation, aucune construction ne devra être réalisée à moins de :

- 10m du pied des arbres de haute tige conservés de niveau 1
- 5m du pied des arbres de haute tige conservés de niveau 2

SECTION III POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UM 14

COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

14.1 - Le coefficient d'occupation du sol est égal à 1,5.

14.2 - Il n'est pas fixé de coefficient d'occupation du sol pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, ni pour les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou répondant à un intérêt collectif.