

Annexe 2



Nice
Saint-Laurent-du-Var
Cagnes-sur-Mer
Le Secrétaire Général
SG 4522


Philippe LOOS



PROJET DE LA LIGNE 4 DE TRAMWAY
MISE EN COMPATIBILITÉ
DES DOCUMENTS D'URBANISME



SOMMAIRE

- 1 PRÉSENTATION DU PROJET 3**
- 2 OBJET ET PROCÉDURES DE MISE EN COMPATIBILITÉ 4**
 - 2.1 **Objet de la mise en compatibilité.....4**
 - 2.1.1 Précision importante sur le contexte de la présente mise en compatibilité du PLUm dans le cadre du projet de la LA 4
 - 2.2 **Cadre réglementaire selon le code de l'urbanisme4**
 - 2.3 **Déroulement de la procédure.....4**
 - 2.3.1 Examen du dossier par le Préfet..... 4
 - 2.3.2 Examen conjoint par les personnes publiques associées avant l'ouverture de l'enquête publique..... 5
 - 2.3.3 Demande d'avis de la Commission Départementale de la nature, des sites et des Paysages (CDNPS) 5
 - 2.3.4 Enquête publique..... 5
 - 2.3.5 Avis de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune..... 5
 - 2.3.6 Approbation de la mise en compatibilité du document d'urbanisme 6
 - 2.4 **Évaluation environnementale de la procédure de mise en compatibilité du PLU 6**
- 3 ETAT DES LIEUX RÉGLEMENTAIRES 7**
 - 3.1 **Pièces écrites 7**
 - 3.1.1 Le PADD..... 7
 - 3.1.2 Les dispositions générales 7
 - 3.1.3 Le règlement 10
 - 3.1.4 Règlements concernant les murs de soutènements 22
 - 3.1.5 Les emplacements réservés 22
 - 3.1.6 Les espaces boisés classés 25
 - 3.1.7 Trame verte et bleue 26
 - 3.1.8 Le patrimoine protégé..... 26
 - 3.1.9 Les servitudes d'utilité publique 27
 - 3.1.10 Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) 27
 - 3.2 **Pièces graphiques avant modification 28**

- 4 MISE EN ŒUVRE DE LA PROCÉDURE DE MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE LA MÉTROPOLE NICE CÔTE D'AZUR 35**
 - 4.1 **Objets de la mise en compatibilité 35**
 - 4.1.1 Modification des emplacements réservés 35
 - 4.1.2 Modification d'un EBC 52
 - 4.1.3 Modification de l'OAP sectorielle des « vesperts » 53
 - 4.1.5 Modification du règlement..... 55

SG 4522
 Philippe LOOS
 Le Secrétaire Général

5 COMPATIBILITÉ AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS ET PROGRAMMES MENTIONNÉS AUX ARTICLES L.131-4 ET L.131-5 DU CODE DE L'URBANISME 59

- 5.1 Le plan de déplacements urbains de la Métropole Nice Côte d'Azur 59
- 5.2 Le Schéma de Cohérence Territoriale de la Métropole Nice Côte d'Azur 59
- 5.3 Le Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome Nice Côte d'Azur 60
- 5.4 Le Plan Climat Air Energie métropolitain 2019-2025 60
- 5.5 La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes Maritimes..... 61
- 5.6 Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) 61
- 5.7 Opérations d'Intérêt National (OIN) Ecovallée 61

VU par arrêté annexé à l'arrêté en date de ce jour.
 20-06-2023

1 PRÉSENTATION DU PROJET

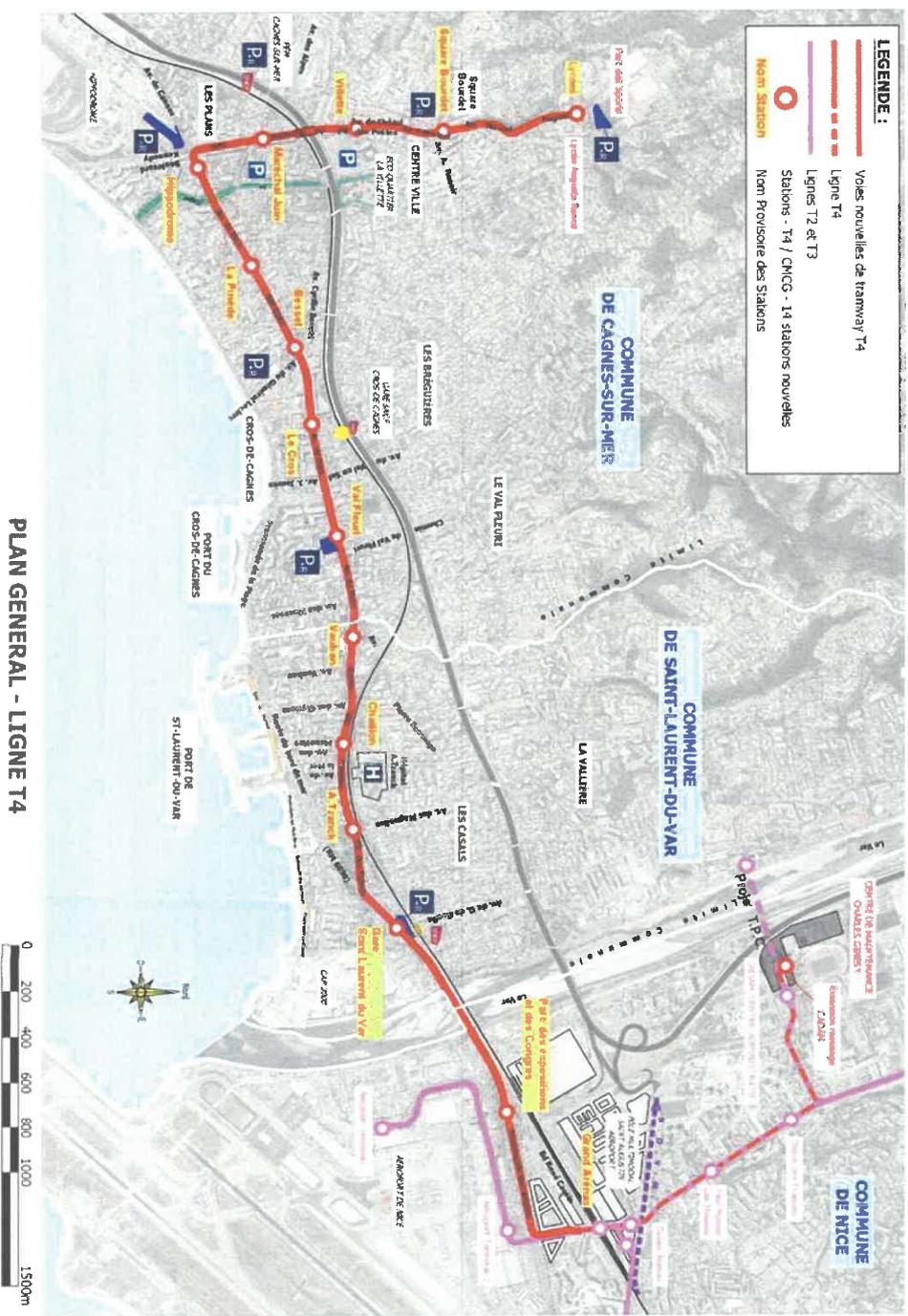
La présentation complète du projet est disponible dans la pièce C de la DUP.
 La fiche d'identité du projet est néanmoins rappelée ci-dessous.

VU pour être annexé à mon arrêté en date du ce jour
MCE Philippe Loos
 Le Secrétaire Général **20 OCT. 2023**
 SG 4522

 Philippe LOOS



LE TRACÉ, LES CHIFFRES CLÉS DE LA LIGNE NOUVELLE



- **3 communes traversées :**
 - Nice
 - Saint-Laurent-du-Var
 - Cagnes-sur-Mer
- **Longueur de la ligne créée : 7,1 km**
- **14 nouvelles stations**
- **Fréquentation journalière attendue : 40 000 voyageurs par jour**
- **Fréquence : 8 mn**
- **Temps de parcours entre le terminus Lycées et la station Grand Arénas : 23 mn**
- **Pas de ligne aérienne de contact dans l'espace public : énergie embarquée par les rames, rechargement par le sol en station**
- **Capacité d'une rame : 300 voyageurs**
- **4 Parking relais (P+R) créés, pour une capacité totale de 1200 places :**
 - Gare Saint-Laurent-du-Var
 - Val Fleuri
 - Hippodrome
 - Parc des Sports
- **Maintenance et remisage des rames : à l'actuel Centre de Maintenance Charles Ginésy L2-L3 au CADAMI**
- **250 000 m² requalifiés**
- **Plus 1200 arbres conservés et plantés le long du tracé**
- **25 000 m² de plateforme végétalisée**
- **Plus de 4 000 teqCO² évités par an**

PLAN GENERAL - LIGNE T4



2 OBJET ET PROCÉDURES DE MISE EN COMPATIBILITÉ

2.1 Objet de la mise en compatibilité

La compatibilité du projet de création de la ligne de tramway T4 avec les règles d'urbanisme et de planification territoriale doit être évaluée au regard du PLU applicable au moment de l'enquête publique dans le respect de l'article L. 153-54 du Code de l'Urbanisme.

Les règles d'urbanisme et de planification sur les communes du projet (Nice, Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer) sont régies par le Plan Local d'Urbanisme métropolitain (PLUm) de la Métropole Nice Côte d'Azur (MNCA), approuvé le 25 octobre 2019 et exécutoire depuis le 5 décembre 2019.

Le PLUm de la MNCA a fait l'objet d'une première mise à jour le 31 août 2020, d'une seconde mise à jour le 4 juin 2021, d'une troisième mise à jour le 24 septembre 2021 et d'une première modification simplifiée le 21 octobre 2021.

Une révision générale du PLUm est aujourd'hui en cours.

Le présent dossier a pour objet la mise en compatibilité du PLUm de la MNCA.

L'opération visée concerne la création de la ligne de tramway T4.

La mise en compatibilité du PLU doit permettre la réalisation de l'opération comprenant notamment :

L'infrastructure de tramway et système de transport proprement dite ;

L'adaptation du Centre de Maintenance Charles Ginésy (CMCG) existant limitée à la création d'une voirie nouvelle ainsi que de voies de remisage extérieures supplémentaires.

Les stations et sous-stations situées au sein des périmètres de protection des monuments historiques, les autres entrant dans le champ dérogatoire de l'article R421-3 du code de l'urbanisme.

Les quatre parcs relais.

Le projet de création de la ligne de tramway T4 est compatible avec les orientations fondatrices du document d'urbanisme de la MNCA exprimées dans le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

Néanmoins, une analyse détaillée des dispositions réglementaires régissant le périmètre de l'opération a mis en lumière une incompatibilité ponctuelle avec le règlement de zonage, le règlement écrit, avec des emplacements réservés, avec un EBC et, potentiellement, avec les orientations d'une OAP. C'est l'objet de la procédure de mise en compatibilité.

La portée de la mise en compatibilité est réduite, il s'agit d'adapter à la marge le règlement de certaines zones, de modifier/créer des emplacements réservés par soucis de cohérence et de continuité avec le PLUm en vigueur, de déclasser partiellement un EBC ainsi que de modifier/préciser les orientations d'aménagement de l'OAP « Les Vespins »

2.1.1 Précision importante sur le contexte de la présente mise en compatibilité du PLUm dans le cadre du projet de la LA,

Une coordination fine avec le service planification de la Métropole a permis d'identifier de manière précoce les incompatibilités ponctuelles entre le projet et le document de planification métropolitain. Une procédure de modification de droit commun conduite en 2022(MDC1) a permis, sans remettre en cause l'équilibre de cette procédure, d'intégrer des adaptations de règlements principalement concentrées sur les parkings relais. Les incompatibilités ont donc été pour partie levées à l'occasion de la MDC1 : précisions sur la définition de la notion de garages collectifs interdits dans certaines zones, règle de hauteur pour les équipements publics, marge de recul graphiques, modification de la vocation des emplacements réservés liés aux P-R.

La MDC1 a été approuvée par le Conseil métropolitain en octobre 2022 et est exécutoire depuis le mois de novembre 2022.

L'ensemble des incompatibilités même limitées n'ont pu être traitées car dépassant le cadre réglementaire de la modification : réduction d'un espace boisé classé ; il a donc lieu de porter une mise en compatibilité via la déclaration d'utilité publique.

Suite à l'approbation de la MDC1, un point de vérification exhaustif a été fait avec le service planification de MNCA et a permis de stabiliser les objets de la mise en compatibilité.

2.2 Cadre réglementaire selon le code de l'urbanisme

L'article L.153-54 du code de l'urbanisme précise :

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9. Le Maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »

2.3 Déroulement de la procédure

2.3.1 Examen du dossier par le Préfet

Au vu des textes, quel que soit le bénéficiaire de la Déclaration d'Utilité Publique, la procédure de mise en compatibilité relève exclusivement de la compétence de l'État.

Le Préfet approuve, sur la base d'un dossier transmis par le Maître d'Ouvrage, la compatibilité des dispositions du PLU avec le projet. En l'absence de compatibilité, il engage la procédure régie par les articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme.

Vo pour être annexé à mon
arrêté en date du 26 OCT. 2023
Pour copie en 5 exemplaires
Le Secrétaire Général
SG 4572

Philippe LOOS

26 OCT. 2023

2.3.2 Examen conjoint par les personnes publiques associées avant l'ouverture de l'enquête publique

Conformément à l'article R.153-13 du code de l'urbanisme « l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme prévue par les articles L.153-49 et L.153-54 [...] a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative de l'autorité chargée de la procédure. Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique. »

Selon les articles L.132-7 et L.132-9, lors de l'examen conjoint sont associées les personnes publiques suivantes :

- La région ;
- Les départements ;
- Les autorités compétentes en matière d'organisation des transports urbains ;
- L'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de programme local de l'habitat ;
- Les organismes de gestion des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux ;
- Les syndicats d'agglomération nouvelle ;
- L'établissement public chargé de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation du schéma de cohérence territoriale lorsque le territoire objet du plan est situé dans le périmètre de ce schéma ;
- Les établissements publics chargés de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation des schémas de cohérence territoriale limitrophes du territoire objet du plan, lorsque ce territoire n'est pas couvert par un schéma de cohérence territoriale ;
- Les chambres de commerce et d'industrie territoriales ;
- Les chambres de métiers ;
- Les chambres d'agriculture ;
- Dans les communes littorales au sens de l'article L. 321-2 du code de l'environnement, des sections régionales de la conchyliculture.

L'examen conjoint des personnes publiques associées (PPA) a été organisé le 28 février 2023 et a donné lieu à un procès-verbal d'examen conjoint en date du 12 avril 2023. Le PV a été joint au dossier d'enquête publique.

Des suites de l'enquête et pour tenir compte du procès-verbal, la liste des emplacements réservés concernés par le projet (et compatibles avec ce dernier) a été complétée.

2.3.3 Demande d'avis de la Commission Départementale de la nature, des sites et des Paysages (CDNPS)

La présente mise en compatibilité porte notamment sur la demande de déclassement partiel de l' Espace Boisé classé. Bien que mineure, cette modification exige que le déclassement soit soumis à l'avis de la Commission départementale de la nature des sites et des paysages (CDNPS) la commune de Cagnes-sur-Mer étant soumise à la loi littorale.

D'après l'article L.121-27 du Code de l'urbanisme, le plan local d'urbanisme, ici le PLUm « classe en espaces boisés, au titre de l'article L. 113-1, les parcs et ensembles boisés existants les plus significatifs de la commune ou du groupement de communes, après avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites ».

Après obtention d'un avis favorable à la demande de classification d'un EBC, il n'est pas possible de le réduire ou supprimer, dans le cadre d'une révision ou d'une mise en compatibilité avec une déclaration d'utilité publique

ou une déclaration de projet, sauf à démontrer que les boisements ne constituent pas l'un des ensembles boisés les plus significatifs de la commune ou du groupement de communes. Dans un tel cas, un avis à la CDNPS devra être obtenu pour permettre le déclassement. C'est dans ce cadre que la CDNPS a été saisie.

Le dossier a été examiné lors de la séance du 25 janvier 2023 (préalablement à l'examen conjoint des PPA). La CDNPS a émis un avis favorable au dossier.

Il est précisé que le dossier de saisine ainsi que l'avis de la commission ont été joints au dossier d'enquête publique de la DUP emportant mise en compatibilité.

2.3.4 Enquête publique

L'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du PLUm qui en est la conséquence.

L'article L.153-55 stipule que le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée par le Préfet conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.

L'enquête publique relative à la Déclaration d'Utilité Publique emportant mise en compatibilité du PLUm a été organisée du 12 juin 2023 au 21 juillet 2023. La commission d'enquête dans ses conclusions motivées du 7 septembre 2023 donne un avis favorable sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme assorti de 2 recommandations :

« *Acter dans le cadre de la révision du PLUm la modification du descriptif de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « les Vespins » avec la mention de la ligne 4, la clarification des cheminements piétons en lien avec le projet et la structure paysagère de l'OAP doit être actée dans le cadre du PLUm ».*

Des suites de l'enquête et afin de tenir compte de cette recommandation, la modification du texte de l'OAP est renforcée pour intégrer explicitement les cheminements doux et des aménagements paysagers qualitatifs (voir p 53). Il est également confirmé qu'une mise à jour complète de cette OAP interviendra dans la révision du PLUm.

« *Préserver les espaces verts lorsque leur suppression n'est pas strictement nécessaire à l'emprise du projet.* »

La Métropole, maître d'ouvrage, a décidé de suivre cette recommandation de la commission en préservant les espaces verts lorsque leur suppression n'est pas strictement nécessaire à l'emprise du projet. Cette décision est actée en Conseil métropolitain du 25 septembre 2023 (délibération n°1.7 5303 : réseau de tramway - Ligne 4 - Enquêtes publiques conjointes - Prise en compte des réserves et recommandations de la commission d'enquête - Déclaration d'intérêt général du projet).

2.3.5 Avis de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune

A l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis à l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou à la commune. La commune ou l'établissement consulté dispose alors d'un délai de deux mois pour émettre un avis. A défaut, ce dernier sera réputé favorable.

Les procédures nécessaires à une ou plusieurs mises en compatibilité peuvent être menées conjointement.

26 OCT. 2023

Le Secrétaire Général

SG 4522

Philippe LOOS

NU pour être annexé à mon arrêté en date de ce jour. Eau de 14316

Modification simplifiée si même effets que révision ; MEC permettant travaux affectant site Natura 2000 ; MEC ayant mêmes effets que révision : MEC dans le cadre d'une PI si étude d'impact du projet dépourvue d'analyse d'incidence sur l'environnement.	MEC après examen par PP responsable.	
---	--------------------------------------	--

2.4 Évaluation environnementale de la procédure de mise en compatibilité du PLU

Le décret n° 2021-1345 du 13 octobre 2021, pris en application de la loi ASAP du 7 décembre 2020, modifie le régime de l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme. Il étend le champ d'application de l'évaluation environnementale à de nombreux cas de modification et de Mise En Compatibilité (MEC), notamment des Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) et des PLU, parachevés ainsi la transposition dans le code de l'urbanisme de la directive 2001/42 du 27 juin 2001. Il apporte également des modifications procédurales et crée un dispositif d'examen au cas par cas réalisé par la personne publique responsable.

Pour rappel, le Conseil d'État avait annulé en 2017 les articles R. 104-1 à R. 104-16 du code de l'urbanisme en ce qu'ils n'imposaient pas la réalisation d'une évaluation environnementale dans tous les cas où, d'une part, les évolutions apportées au PLU par la procédure de la modification et d'autre part, la mise en compatibilité d'un document local d'urbanisme avec un document d'urbanisme supérieur, étaient susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement au sens de l'annexe II de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 (CE, 19 juillet 2017, n° 400420).

Le décret qui a vocation à mettre le droit français en conformité avec le droit européen élargit le champ de l'évaluation environnementale de manière à couvrir l'ensemble des procédures d'évolution des documents d'urbanisme. Il étend l'obligation à la plupart des procédures de modification et de mises en compatibilité des documents d'urbanisme. Il précise, surtout, la répartition entre les cas où elle doit être réalisée de manière systématique et ceux où elle relève de la procédure de cas par cas.

Tableau 1 - Evaluation environnementale des procédures de mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Document/Article du code de l'urbanisme	Évaluation systématique	Examen au cas par cas	Absence d'évaluation
PLU (R.104-11 à R.104-14)	Elaboration : Révision permettant travaux affectant site Natura 2000 ; Révision permettant changement des orientations du PADD ; Révision ayant une incidence sur un périmètre > 5 ha ; Modification permettant travaux affectant site Natura 2000 ;	Révision portant sur une superficie totale < à 1% dans la limite de 5 ha ; Révision PLU portant sur une superficie < 0,1% dans limite de 5 ha ; Autres Modifications ayant une incidence sur l'environnement ; Autres MEC dans cadre de DUP ou DP ;	Modification pour rectifier une erreur matérielle ; Modification pour réduire zone U ou AU.

1° Soit de changer les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables ;

2° Soit de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière ;

3° Soit de réduire une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou d'une évolution de nature à induire de graves risques de nuisance ;

4° Soit d'ouvrir à l'urbanisation une zone à urbaniser qui, dans les six ans suivant sa création, n'a pas été ouverte à l'urbanisation ou n'a pas fait l'objet d'acquisitions foncières significatives de la part de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, directement ou par l'intermédiaire d'un opérateur foncier ;

5° Soit de créer des orientations d'aménagement et de programmation de secteur d'aménagement valant création d'une zone d'aménagement concerté. »

Dans le cadre de la mise en compatibilité du PLUm de MNCA par DUP, le projet est donc concerné par une demande d'examen au cas par cas car éligible à une éventuelle évaluation environnementale du PLUm.

Par souci de clarté et d'exhaustivité, la Métropole se soumet volontairement à l'évaluation environnementale du PLUm. Celle-ci est commune à l'évaluation environnementale du projet et un paragraphe spécifique « Evaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU » qui est inséré dans la pièce G du dossier DUP – évaluation environnementale.

L'évaluation environnementale a donné lieu à un avis délibéré de la MRAe le 20 avril 2023. La métropole, en sa qualité de maître d'ouvrage a donné suites aux recommandations de la MRAe dans un mémoire en réponse.

L'étude d'impact, l'avis de la MRAe ainsi que le mémoire en réponse ont été constitutifs du dossier d'enquête publique.

3 ETAT DES LIEUX RÉGLEMENTAIRES

Les règles d'urbanisme et de planification sur les communes du projet (Nice, Saint-Laurent-du-Yar et Gagnes-sur-Mer) sont régies par le Plan Local d'Urbanisme métropolitain (PLUm) de la Métropole Nice Côte d'Azur (MNCA), approuvé le 25 octobre 2019 et exécutoire depuis le 5 décembre 2019.

Le PLUm de MNCA a fait l'objet d'une première mise à jour le 31 août 2020, d'une seconde mise à jour le 4 juin 2021, d'une troisième mise à jour le 24 septembre 2021 et d'une première modification simplifiée le 21 octobre 2021.

Une procédure de modification dite de droit commun (n°1) a été soumise à enquête publique en juin 2022 et a abouti en octobre 2022.

Une révision générale du PLUm est aujourd'hui en cours. A date de rédaction du présent dossier une date d'approbation prévisionnelle est envisagée au second semestre 2026.

3.1 Pièces écrites

3.1.1 Le PADD

Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLUm se décline autour de trois axes :

- L'ambition d'un développement économique métropolitain, dynamique et créateur d'emplois visant à :
 - Assurer le maintien, la création et le développement des entreprises sur le territoire et en attirer des nouvelles ;
 - Conserver, attirer et fidéliser les jeunes, notamment grâce au développement de l'offre de formation supérieure qualifiante, de l'appareil universitaire, à la production de logements dédiés, adaptés et accessibles ;
 - Renforcer le positionnement international en s'appuyant sur le potentiel de la ville de Nice, cœur de la Métropole, sur l'aéroport international Nice Côte d'Azur et en dotant le territoire d'équipements structurants adaptés ;
 - Poursuivre et accélérer les aménagements de l'Opération National Ecovalleés, poumon économique de la Métropole de demain ;
 - Poursuivre la diversification économique (industrie verte, agriculture et filière bois énergie, recherche et santé, développement durable, Smart city, etc.) tout en confortant la promotion des secteurs « recherche et innovation » ;
 - Poursuivre l'aménagement, le développement et l'attractivité de nos stations de ski ;
 - Consolider l'activité touristique métropolitaine, déjà puissante, en ajustant et diversifiant son offre et ses orientations (tourisme d'affaire, tourisme haut de gamme, écotourisme)
- L'ambition de la qualité du cadre de vie, permettant en particulier de :
 - Placer au cœur du développement du territoire la préservation et la valorisation des paysages naturels et urbains ;
 - Préserver et valoriser le paysage bâti non protégé par la législation sur les monuments historiques, par un inventaire du patrimoine vernaculaire littoral et alpin d'une grande diversité culturelle ;
 - Développer une trame paysagère qualitative, attractive, comme principe transversal des politiques d'aménagement ;
 - Préserver et renforcer la biodiversité et les réseaux écologiques à toutes les échelles, en constituant une « trame verte et bleue » fonctionnelle continue ;

- Favoriser un aménagement du territoire privilégiant les rapports « ville-nature » afin de répondre aux besoins et aux nouvelles attentes de habitants et des visiteurs ;
- Intégrer davantage la santé publique dans les réflexions d'aménagement et favoriser les dispositifs visant à mieux répondre aux défis environnementaux ;
- Renforcer la protection de l'environnement par une maîtrise de l'utilisation des ressources naturelles et leur valorisation ;
- Rechercher des modes d'aménagement des territoires plus adaptés aux risques naturels.

- L'ambition d'un développement qualitatif, solidaire et équilibré, pour :
 - Préserver et mettre en valeur les spécificités de chacune des communes et des entités paysagères et urbaines du territoire métropolitain, dans le cadre de leur appartenance au Littoral, Moyen-Pays et Haut-Pays ;
 - Renforcer les complémentarités et les solidarités entre Littoral, Moyen et Haut-Pays, à l'échelle de la Métropole Nice Côte d'Azur ;
 - Promouvoir la « ville des proximités » par une urbanisation exemplaire en termes de forme urbaine, d'énergie et d'équipements en transports en commun ;
 - Poursuivre les efforts engagés en matière de politique de l'habitat avec une production et une réhabilitation de logements ambiteuses et respectueuses des grands équilibres territoriaux, couplées à un développement coordonné des équipements et des services aux populations ;
 - Améliorer et faciliter l'accessibilité du territoire métropolitain, offrir une alternative au « tout-voiture », développer l'intermodalité, renforcer le réseau de transports en commun, notamment ferroviaire, en bonne adéquation avec les besoins recensés ;
 - Assurer un développement maîtrisé et équilibré à l'échelle de la Métropole d'un réseau qualitatif de commerces, services et équipements adaptés aux besoins des habitants ;
 - Prendre en compte le Schéma Directeur Départemental d'Aménagement Numérique des Alpes-Maritimes (SDDAN) approuvé en 2013 et actualisé en 2014.

Le PADD dessine les mobilités durables comme un levier de densification urbaine autour des lignes fortes, notamment pour limiter l'étalement urbain autour du modèle de la ville de proximité. Le PADD encourage une concorde dans le temps entre développement urbain et amélioration du réseau de transport en commun, ce à quoi la ligne de tramway T4 contribue activement.

Au regard de ces éléments, le projet de création de la ligne de tramway T4 est compatible avec le PADD du PLUm de la MNCA.

3.1.2 Les dispositions générales

L'analyse de la compatibilité du projet vis-à-vis des dispositions générales du PLUm est présentée dans le tableau page suivante. Seuls les articles susceptibles de concerner le projet Y sont présentés et analysés au regard du projet.

Il est également utile de souligner (comme indiqué dans le tableau suivant) que les dispositions générales prévoient des dérogations à certaines règles pour les équipements d'intérêt collectif et services publics en son article 13. Cet article s'applique au projet de tramway et ses équipements connexes :

Dans les secteurs où les dispositions du règlement les autorisent, compte tenu de leurs spécificités techniques, et de leur utilité publique ou de leur intérêt collectif, les équipements d'intérêt collectif et services publics peuvent être édifiés nonobstant les dispositions des articles 2.1.1, 2.1.3 et 2.4, sauf dispositions contraires explicitement mentionnées aux dispositions réglementaires.

article 2.1.1 « Emprise au sol maximale des constructions »

article 2.1.3 « Implantation des constructions »

article 2.4 « Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions »

Tableau 2. Analyse des dispositions générales du PLUm au regard du projet, le respect de la ligne de tramway T4

Analyse des dispositions générales du PLUm susceptibles de conserver le projet			Application au projet
Article 10	Alignements et marges de recul	10.1 Marge de recul par rapport à l'axe de la voie	Dans les « marges de recul par rapport à l'axe de la voie », un retrait minimum le long des voies publiques ou privées est imposé et identifié dans une "bulle légende". Dans ce périmètre, toute construction et aménagement y sont interdits, sous sol compris. Les constructions et aménagements sont donc à édifier hors des marges de recul telles que portées au document graphique du règlement du PLU. A titre d'exception, dans ces espaces, sont autorisés : - Les voies d'accès avec un profil en long maximum de +/- 5% à partir du niveau actuel de la chaussée sauf condition topographique spécifique ; - Les clôtures constituées d'un mur bahut d'une hauteur maximale de 50 cm surmonté d'un grillage simple ; - Les ouvrages de maintien des terres uniquement pour la réalisation de l'accès au niveau de la voie desservant la parcelle existante (les murs de soutènement doivent être inférieurs à 2m de hauteur ; Sur le plan de zonage, le tracé n'est pas situé à la distance de recul par rapport à l'axe de la voie indiquée dans les « bulles » : du fait de l'imprécision des données cadastrales, la distance réelle de recul doit être mesurée directement sur le terrain et indiquée sur plan pour l'instruction des autorisations d'urbanisme. Par ailleurs, la distance de recul de part et d'autre de la voie peut être différente.
Article 10	Alignements et marges de recul	10.5 Limite d'implantation des constructions	Limite à partir de laquelle les constructions peuvent être implantées. Les bâtiments, y compris les parties en sous-sol, doivent être implantés au droit ou en retrait des limites d'implantations graphiques
		10.10 Marge de recul paysagère	Les dispositions applicables sont précisées en article 2.1.3.1 du règlement. A Nice, les équipements publics d'infrastructure sont autorisés, sous réserve de recevoir un traitement soigné et de favoriser l'infiltration naturelle de l'eau de pluie, dans le respect des normes qualitatives en vigueur.
Article 13	Constructions à destination d'équipements d'intérêt collectif et services publics"	-	Dans les secteurs où les dispositions du règlement ont été maintenues, compte tenu de leurs spécificités techniques, et de leur utilité publique ou de leur intérêt collectif, les équipements d'intérêt collectif et services publics peuvent être édifiés nonobstant les dispositions des articles 2.1.1, 2.1.3 et 2.4, sauf dispositions contraires explicitement mentionnées aux dispositions réglementaires.
Article 15	Modalités d'application des normes de stationnement	15.1 Normes de stationnement	Pour le stationnement des véhicules légers à destination d'équipements d'intérêt collectif et services publics" (que ce soit à l'intérieur du corridor de transports en commun, en secteur d'intérêt métropolitain, en secteur intermédiaire, ou à l'extérieur du corridor de transports en commun), et pour le stationnement des vélos et des deux-roues motorisés : le nombre de places de stationnement devra correspondre aux besoins du projet.
Article 16	Voie et accès	-	Tout terrain doit être desservi par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination des constructions ou des aménagements envisagés. Les caractéristiques des voies de desserte doivent être compatibles avec la circulation et l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie. Les accès ne doivent pas présenter de risque pour la sécurité des usagers des voies, quel que soit leur mode de déplacement, ni pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte-tenu, notamment, de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic. Lorsque le terrain est riverain d'au moins deux voies publiques et/ou privées ouvertes à la circulation, l'accès doit se faire sur celle qui présente le moins de gêne ou de risque pour la circulation. Lorsqu'un transport en commun en site propre utilise l'une de ces voies, l'accès doit se faire en priorité par l'autre. Toute création d'accès ou de voie nouvelle doit être conforme au règlement de voirie métropolitain et adaptée à l'importance du projet de construction. Nonobstant les règles du PLUm, les voiries liées aux opérations d'aménagement d'ensemble et au Plan de Déplacements Urbains sont autorisées sur l'ensemble des zones du PLUm.
Article 17	Identification et protection du patrimoine paysager et bâti au titre de l'article L. 151-19 du Code de l'Urbanisme	17.1 Le patrimoine naturel et végétal remarquable	Les arbres remarquables. Afin de préserver les arbres remarquables et d'assurer leur pérennité et leur développement, l'imperméabilisation du sol, les dépôts, les travaux et les constructions sont interdits dans l'emprise racinaire de l'arbre concerné. Les arbres remarquables en mauvais état phytosanitaire ou représentant un risque avéré pour la sécurité des personnes et des biens pourront être remplacés par des arbres d'essences locales. Les arbres remarquables existants doivent être conservés ou transplantés ou remplacés par deux arbres, dont un arbre de la même essence.
		17.2 Le patrimoine bâti remarquable	Les éléments patrimoniaux ponctuels. La construction et les éléments liés à l'usage d'origine de celle-ci (bassin, piliers, etc.) doivent être préservés et mis en valeur. Si leur conservation et mise en valeur le nécessite, les éléments patrimoniaux ponctuels pourront être déplacés.
			Périmètre soumis à un cahier de prescriptions architecturales Les communes de Cagnes-sur-Mer, Saint-Laurent-du-Var et Nice font partie des communes soumises à des dispositions complémentaires en matière de prescriptions architecturales. A Cagnes-sur-Mer, dans les zones UA, UB et UC, le cahier des prescriptions architecturales stipule notamment que « les façades ne devront pas avoir un traitement uniforme sur une longueur supérieure à la longueur moyenne des autres façades de la rue ».
			Projet compatible (cf. § 3.1.6.1)
			Projet compatible (cf. § 3.1.6.2)
			La MDCl emporte modification des règles de hauteur via des spécificités dans les règlements de zones.
			Projet compatible

26 OCT 2023
NICE, le projet de PLUm sera soumis à la consultation publique
Le Secrétaire Général de la Métropole
S.G. 4522

Application au projet
Philippe LOOS
Secrétaire Général de la Métropole

pour être arrêté à mon 26 OCT 2023
arrêté en date de ce jour
Nicolas Pour le préfet

Le Secrétaire Général

Philippe LOOS

<p>SG 4522 Article 20</p>	<p>Servitude et dégrèvement de vue</p>	<p>202</p>	<p>Les cônes de prescriptions de vue</p>	<p>Des servitudes sont instaurées afin de préserver les vues à travers le tissu urbain et plus particulièrement les vues sur les hauteurs. Aucune construction ne doit entraver les vues ainsi identifiées.</p>	<p>Projet compatible</p>
<p>Article 22 et de nuisances</p>	<p>Zones de risques</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>Le territoire métropolitain est concerné à la fois par des périls relatifs à des zones de risques mais aussi de nuisances diverses. Pour chaque péril, il convient de se référer directement aux Plans de Prévention des Risques (Risque inondation, feux de forêt, mouvement de terrain, avalanche), Porter A Connaissance (submersion marine), Plan d'Exposition au Bruit (Aéroport Nice Côte d'Azur), arrêtés et décrets en vigueur (lutte contre le bruit des transports terrestres, voies classées grande circulation, domaine ferroviaire, séisme), joints au dossier de PLU métropolitain (pièces annexes du dossier de PLUm).</p> <p>La performance énergétique des bâtiments est la quantité d'énergie effectivement consommée ou estimée pour répondre aux différents besoins liés à une utilisation standardisée du bâtiment, ce qui peut inclure entre autres le chauffage, l'eau chaude, le système de refroidissement, la ventilation et l'éclairage.</p> <p>RT 2012 : Tout bâtiment devra respecter la réglementation thermique 2012 selon l'ensemble des exigences de moyen qui en découlent et selon les trois exigences de résultat suivantes : efficacité énergétique minimale du bâti, consommation maximale Cepmax, confort d'été dans les bâtiments non climatisés.</p> <p>Référentiel environnemental : les constructions de plus de 500 m2 de plancher devront respecter un référentiel environnemental au choix (BREEAM, LEED, HQE, BDM...) avec a minima un niveau de performance équivalent au niveau bronze du référentiel BDM.</p>	<p>Projet compatible sous réserve de respecter les dispositions définies dans les PPR (cf. état initial de l'étude d'impact sur l'environnement)</p>
<p>Article 24</p>	<p>Niveaux de performance énergétique et environnementale</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>Référentiel Ecovalée qualité au sein de l'ON ECO-VALLÉE : Dans le secteur de l'ON, toutes les constructions de plus de 500m2 de surface de plancher devront respecter le référentiel Ecovalée qualité. L'objectif est d'améliorer la qualité environnementale du projet. Le maître d'ouvrage devra soit se conformer à des objectifs décrits dans 8 thèmes à enjeux prioritaires soit se conformer à un référentiel de qualité environnementale parmi la certification NE HABITAT HQE, la certification HQE, BREEAM, LEED, la reconnaissance BDM et à un ensemble d'objectifs minimaux. 8 thèmes à enjeux prioritaires ont été retenus, à savoir le système de management de l'opération, le paysage et biodiversité, le confort matériaux, risques et santé, énergie et confort thermique, eau, déchets, déplacements, gouvernance. Les objectifs sont à atteindre selon 3 niveaux pour les 8 thèmes prioritaires retenus. Le niveau 1 étant le moins exigeant et le niveau 3 étant le plus exigeant.</p> <p>Afin de protéger le territoire niçois du phénomène d'abattage d'arbres, les arbres abattus doivent être remplacés par deux sujets de catégorie équivalente.</p>	<p>Projet compatible</p>
<p>Article 44</p>	<p>Protection des abattages d'arbres</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>Afin de protéger le territoire niçois du phénomène d'abattage d'arbres, les arbres abattus doivent être remplacés par deux sujets de catégorie équivalente.</p>	<p>Projet compatible</p>

Le projet de création de la ligne de tramway T4 est compatible avec les dispositions générales du règlement du PLUm de la MINCA.

Il est également proposé de supprimer les limites d'implantation des constructions ponctuellement incohérentes avec le périmètre opérationnel du projet dans le cadre de la présente mise en compatibilité.



3.1.3 Le règlement

3.1.3.1 Zonages traversés par le projet de tramway

Le règlement des zonages traversés par le projet de création de la ligne de tramway T4 est présenté et analysé au regard du projet dans le tableau présenté pages suivantes.

Le projet traverse les zonages suivants du PLUm : UPr1 UPh UPrb UPa ULd UFB4 UEP UEI UEK1 UEa Udf UDb UCF Ube UAc Nn Nap Na

Nota bene : les changements de zonage opérés à l'occasion de la dernière procédure ont bien été pris en compte

Au préalable à l'analyse par zones, l'article 16 des dispositions générales précède que :

Nonobstant les règles du PLUm, les voies liées aux opérations d'aménagement d'ensemble et au Plan de Déplacements Urbains sont autorisées sur l'ensemble des zones du PLUm.

Cette « dérogation » a vocation à s'appliquer ; le tramway étant explicitement prévu au PDU.

VU pour être transmis à l'Etat, en application de l'article 41 de la loi n° 2004-57 du 18 janvier 2004 relative à l'égalité territoriale, et en application de l'article 17 de la loi n° 2004-57 du 18 janvier 2004 relative à l'égalité territoriale, le présent arrêté est pris en application de l'article 17 de la loi n° 2004-57 du 18 janvier 2004 relative à l'égalité territoriale.

SG 4522

26 OCT. 2023

Philippe LOOS

Tableau 21. Analyse d'adéquation des zones, traversée par le projet de création de la ligne 4 de tramway

Zone Pour le projet	Article 1.1. Usages, affectations des sols, types d'activités, destinations et sous-destinations interdites	Analyse du règlement des zonages du PLUm	Conclusion
<p>Le Secrétaire Général SG 4522 Philippe TOULOUSEZ</p>	<p>Article 1.1. Usages, affectations des sols, types d'activités, destinations et sous-destinations interdites</p>	<p>Article 1.3. Activités, destinations et sous-destination, compatibles à conditions particulières</p>	<p>Conclusion</p>
<p>Zone N : Espaces naturels</p>	<p>NA</p> <p>- Tous les usages, affectations des sols, activités destinations et sous-destinations à l'exception de ceux autorisés sous condition ; - Les affouillements de plus de 3 m en bordure des voies repérées sur les documents graphiques par une bande de couleur sur une distance de 20 m à partir de la largeur actuelle ou future de la voie.</p>	<p>- Dans la zone de protection de la nappe alluviale du Var délimitée sur les documents graphiques par des petits cercles évidés, les affouillements et exhaussements des sols ne seront autorisés qu'à condition qu'ils n'aient aucune incidence sur la nappe phréatique (son alimentation et la qualité de l'eau). La qualité des matériaux déversés et leur propriété devront être strictement contrôlées par un organisme spécialisé qui s'assurera de leur innocuité vis-à-vis de la nappe phréatique. - Dans les périmètres soumis à des risques naturels repérés sur la carte des risques figurant dans les pièces annexes du PLUm : les activités, destinations et sous-destinations sont soumises aux conditions fixées par les dispositions des Plans de Prévention des Risques selon le risque faible, modéré ou fort ; - Dans les périmètres soumis au Plan d'Exposition au Bruit repérés sur le plan de zonage, document 5 des pièces réglementaires du PLUm : les activités, destinations et sous-destinations sont soumises aux dispositions et aux conditions d'isolation acoustique fixées par le Plan d'Exposition au Bruit approuvé, figurant dans les pièces annexes du PLUm ;</p>	<p>- Le projet est situé en dehors de la zone de protection de la nappe alluviale du Var - Le projet est ponctuellement situé dans des zones soumises à des risques naturels et couvertes par des PPR : PPR1, PPR3 et PPR11. Le projet est compatible avec les dispositions des PPR sous réserve de respecter certaines prescriptions (cf. étude d'impact sur l'environnement pour plus de détails) - Le projet est ponctuellement situé en zone C et D du PEB de l'aérodrome Nice Côte d'Azur. Selon l'article L. 147-5, les équipements publics ou collectifs n'y sont pas interdits</p>
<p>Zone UB : Extension des centres urbains - Quartiers denses continus</p>	<p>UBe</p> <p>- Les affouillements et exhaussements non liés à une opération autorisée ; Les installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à autorisation ou à déclaration non admises sous conditions ; Les installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à autorisation ou à déclaration non admises sous conditions ;</p>	<p>- Les constructions et installations destinées aux équipements d'intérêt collectif et aux services publics à condition qu'elles ne soient pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière du terrain sur lequel elles sont implantées, qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages, qu'elles entrent dans les sous-destinations suivantes : - Les affouillements et exhaussements à condition qu'ils soient liés à une opération autorisée</p>	<p>Aucun aménagement n'est projeté dans le cadre des cours d'eau concernés par ce zonage. Le projet de création de la ligne de tramway T4 n'est néanmoins pas compatible avec le règlement de la zone en ce qui concerne les passerelles, modes doux du pont Koenig et l'élargissement du franchissement du Bieq. Néanmoins, l'article 16 dispositions générales du PLUm est explicite et tend à simplifier : « Les voiries liées aux opérations d'aménagements et au Plan de Déplacements urbains sont autorisées sur l'ensemble des zones du PLUm ». Le projet est donc compatible.</p>
<p>Zone UA : Vieilles villes et vieux villages</p>	<p>UAc</p> <p>- Les affouillements et exhaussements non liés à une opération autorisée ; ou à déclaration non admises sous conditions ; Les installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à autorisation ou à déclaration non admises sous conditions ;</p>	<p>- Les destinations et sous-destinations de constructions à condition d'être compatibles avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU métropolitain.</p>	<p>Le projet de création de la ligne de tramway T4 n'est pas incompatible avec le règlement de la zone</p>
<p>Zone UC : Quartiers urbains denses discontinus - grands ensembles</p>	<p>UCf</p> <p>- Les affouillements et exhaussements non liés à une opération autorisée ; Les installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à autorisation ou à déclaration non admises sous conditions ; Les affouillements de plus de 3 m en bordure des voies repérées sur les documents graphiques par une bande de couleur sur une distance de 20 m à partir de la largeur actuelle ou future de la voie.</p>	<p>- Les destinations et sous-destinations de constructions à condition d'être compatibles avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU métropolitain.</p>	<p>Le projet de création de la ligne de tramway T4 n'est pas incompatible avec le règlement de la zone</p>



pour être annexé à mon
arrêté en date de ce jour au 28 OCT 2023
NICE le Pour le préfet,
Le Secrétaire Général

Zone		Analyse du règlement du zonage du PLUm	
Article 1.1 - Usages, affectations des sols, types d'activités, destinations et sous destinations interdites		Article 1.2 - Activités, destinations et sous destinations soumises à conditions particulières	
Zone UD : Quartiers résidentiels - villes parcs	UDb	<ul style="list-style-type: none"> - Les affouillements et exhaussements non liés à une opération autorisée ; - Les installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à autorisation ou à déclaration non admises sous conditions. 	<ul style="list-style-type: none"> - Les installations classées pour la protection de l'environnement à condition de ne pas générer de nuisances pour le voisinage et qu'elles s'intègrent à l'environnement urbain du secteur ; - Les destinations et sous-destinations de constructions à condition d'être compatibles avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU métropolitain.
	UDf	<ul style="list-style-type: none"> - Les affouillements et exhaussements non liés à une opération autorisée ; - Les installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à autorisation ou à déclaration non admises sous conditions ; - Les affouillements de plus de 3 m en bordure des voies repérées sur les documents graphiques par une bande de couleur sur une distance de 20 m à partir de la largeur actuelle ou future de la voie. 	<ul style="list-style-type: none"> - Les installations classées pour la protection de l'environnement à condition de ne pas générer de nuisances pour le voisinage et qu'elles s'intègrent à l'environnement urbain du secteur. - Les destinations et sous-destinations de constructions à condition d'être compatibles avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU métropolitain ;
	UEa	<ul style="list-style-type: none"> - Tous les usages, affectations des sols, activités destinations et sous destinations à l'exception de ceux autorisés sous condition ; - Les affouillements de plus de 3 m en bordure des voies repérées sur les documents graphiques par une bande de couleur sur une distance de 20 m à partir de la largeur actuelle ou future de la voie. 	<ul style="list-style-type: none"> - Les équipements d'intérêt collectif et de services publics à condition de s'inscrire dans les sous-destinations suivantes : locaux et bureaux recevant du public des administrations publiques, locaux techniques et industriels des administrations publiques, équipements sportifs, les établissements d'enseignement, de santé et d'action sociale, autres équipements recevant du public ; - Les installations classées pour la protection de l'environnement à condition de ne pas générer de nuisances pour le voisinage et qu'elles s'intègrent à l'environnement urbain du secteur ; - Les destinations et sous-destinations de constructions à condition d'être compatibles avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU métropolitain ; - Les affouillements et exhaussements à condition qu'ils soient liés à une opération autorisée.
Zone UE : Zone d'équipements d'intérêt collectif et de services publics	UEk1	<ul style="list-style-type: none"> - Tous les usages, affectations des sols, activités destinations et sous-destinations à l'exception de ceux autorisés sous conditions ; - Les affouillements de plus de 3 m en bordure des voies repérées sur les documents graphiques par une bande de couleur sur une distance de 20 m à partir de la largeur actuelle ou future de la voie. 	<ul style="list-style-type: none"> - Les équipements d'intérêt collectif et de services publics à condition de s'inscrire dans les sous-destinations suivantes : locaux techniques et industriels des administrations publiques et des gestionnaires et concessionnaires de réseaux ; - Les installations classées pour la protection de l'environnement urbain du secteur. - Les destinations et sous-destinations de constructions à condition d'être compatibles avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU métropolitain ; - Les affouillements et exhaussements à condition qu'ils soient liés à une opération autorisée.
UEI	<ul style="list-style-type: none"> - Tous les usages, affectations des sols, activités destinations et sous-destinations à l'exception de ceux autorisés sous conditions ; - Les affouillements de plus de 3 m en bordure des voies repérées sur les documents graphiques par une bande de couleur sur une distance de 20 m à partir de la largeur actuelle ou future de la voie. 	<ul style="list-style-type: none"> - Les équipements d'intérêt collectif et de services publics à condition de s'inscrire dans les sous-destinations suivantes : locaux techniques et industriels des administrations publiques et des gestionnaires et concessionnaires de réseaux ; - Les installations classées pour la protection de l'environnement urbain du secteur. - Les destinations et sous-destinations de constructions à condition d'être compatibles avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU métropolitain ; - Les affouillements et exhaussements à condition qu'ils soient liés à une opération autorisée. 	

Conclusion
SO 4572
Le projet de création de la ligne de tramway T4 n'est pas incompatible avec le règlement de la zone

Conclusion
Le projet de création de la ligne de tramway T4 est compatible avec le règlement de la zone

Conclusion
Le projet de création de la ligne de tramway T4 est compatible avec le règlement de la zone

Conclusion
Le projet de création de la ligne de tramway T4 est compatible avec le règlement de la zone

Arrêté en date de ce jour : 6 OCT 2023

N° 10

Zone	Articles 1 à 3 - Changés, affectations des sols, types d'activités, destinations et sous-destinations interdites	Articles 1 à 3 - Activités, destinations et sous-destinations soumises à conditions particulières	Conclusion
------	--	---	------------

Zone UP	Tous les usages, affectations des sols, activités destinations et sous destinations à l'exception de ceux autorisés sous conditions.	- Les équipements d'intérêt collectif et de services publics à condition de s'inscrire dans les sous-destinations suivantes : locaux et bureaux recevant du public des administrations publiques, locaux techniques et industriels des administrations publiques, équipements sportifs, les établissements d'enseignement, de santé et d'action sociale, autres équipements recevant du public ; - Les installations classées pour la protection de l'environnement à condition de ne pas générer de nuisances pour le voisinage et qu'elles s'intègrent à l'environnement urbain du secteur ; - Les destinations et sous-destinations de constructions à condition d'être compatibles avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU métropolitain ; - Les affouillements et exhaussements à condition qu'ils soient liés à une opération autorisée.	Le projet de création de la ligne de tramway T4 est compatible avec le règlement de la zone
---------	--	--	---

Zone UF - Zones pavillonnaires	URb4	- Les affouillements et exhaussements non liés à une opération autorisée ; - Les installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à autorisation ou à déclaration non admises sous conditions ; - Les affouillements de plus de 3 m en bordure des voies repérées sur les documents graphiques par une bande de couleur sur une distance de 20 m à partir de la largeur actuelle ou future de la voie.	- Les installations classées pour la protection de l'environnement à condition de ne pas générer de nuisances pour le voisinage et qu'elles s'intègrent à l'environnement urbain du secteur ; - Les destinations et sous-destinations de constructions à condition d'être compatibles avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU métropolitain ;	Le projet de création de la ligne de tramway T4 n'est pas incompatible avec le règlement de la zone
--------------------------------	------	---	---	---

Zone UI : Équipements sportifs et de loisirs	UI4	- Les affouillements et exhaussements non liés à une opération autorisée ; - Les installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à autorisation ou à déclaration non admises sous conditions.	- Les installations classées pour la protection de l'environnement à condition de ne pas générer de nuisances pour le voisinage et qu'elles s'intègrent à l'environnement urbain du secteur ; - Les destinations et sous-destinations de constructions à condition d'être compatibles avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU métropolitain.	Le projet de création de la ligne de tramway T4 n'est pas incompatible avec le règlement de la zone
--	-----	--	--	---

Zone UP : Zone de projets	UPa	- Les affouillements et exhaussements non liés à une opération autorisée ; - Les installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à autorisation ou à déclaration non admises sous conditions.	- Les destinations et sous-destinations de constructions à condition d'être compatibles avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU métropolitain ; - Les installations Classées pour la Protection de l'Environnement (CPE) soumises à autorisation ou à déclaration liées à la vie quotidienne du quartier.	Le projet de création de la ligne de tramway T4 n'est pas incompatible avec le règlement de la zone
---------------------------	-----	--	---	---

Zone UP : Zone de projets	UPb	- Les affouillements et exhaussements non liés à une opération autorisée ; - Les installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à autorisation ou à déclaration non admises sous conditions.	- Les destinations et sous-destinations de constructions à condition d'être compatibles avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU métropolitain ; - Les installations Classées pour la Protection de l'Environnement (CPE) soumises à autorisation ou à déclaration liées à la vie quotidienne du quartier.	Le projet de création de la ligne de tramway T4 n'est pas incompatible avec le règlement de la zone
---------------------------	-----	--	---	---

Zone UP : Zone de projets	UPd	- Les affouillements et exhaussements non liés à une opération autorisée ; - Les installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à autorisation ou à déclaration non admises sous conditions.	- Les destinations et sous-destinations de constructions à condition d'être compatibles avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU métropolitain.	Le projet de création de la ligne de tramway T4 n'est pas incompatible avec le règlement de la zone
---------------------------	-----	--	---	---

Zone UP : Zone de projets	UPh	- Les affouillements et exhaussements non liés à une opération autorisée ; - Les installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à autorisation ou à déclaration non admises sous conditions.	- Les destinations et sous-destinations de constructions à condition d'être compatibles avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU métropolitain ; - Les installations Classées pour la Protection de l'Environnement (CPE) soumises à autorisation ou à déclaration liées à la vie quotidienne, sous réserve qu'elles ne présentent pour le voisinage aucune incommodité anormale ; - Les affouillements et exhaussements du sol indispensables aux constructions et installations autorisées dans la zone.	Le projet de création de la ligne de tramway T4 n'est pas incompatible avec le règlement de la zone
---------------------------	-----	--	--	---

Zone UP : Zone de projets	UPm1	- Les affouillements et exhaussements non liés à une opération autorisée ; - Les installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à autorisation ou à déclaration non admises sous conditions.	- Les destinations et sous-destinations de constructions à condition d'être compatibles avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU métropolitain ; - Les installations Classées pour la Protection de l'Environnement (CPE) soumises à autorisation ou à déclaration liées à la vie quotidienne, sous réserve qu'elles ne présentent pour le voisinage aucune incommodité anormale ; - Les affouillements et exhaussements du sol indispensables aux constructions et installations autorisées dans la zone.	Le projet de création de la ligne de tramway T4 n'est pas incompatible avec le règlement de la zone
---------------------------	------	--	--	---

Le projet de création de la ligne de tramway T4 est compatible avec le règlement des zones UA, Ube, Ucf, UDb, UDt, UFB4, UI4, UPa, UPb, UPd, UPh et UPm1.



26 OCT. 2023
 arrêté en date du 26/10/2023
 N. B. Le secrétaire général
 SG 4522

3.1.3.2 Zonages concernés par les parcs relais

Le projet de création de la ligne de tramway T4 prévoit également l'implantation de quatre parkings relais. Une analyse de la compatibilité de ces parkings a été réalisée au regard des règlements des zonages concernés : UCD, UCF, UEP et ULD. Elle est présentée dans les tableaux ci-après.

Tableau 1 - Analyse du règlement des zonages concernés par le P-R de Saint-Laurent-du-Var dans le cadre du projet de création de la ligne de tramway T4

Analyse du règlement de zonage du PLUm		P-R Saint Laurent du Var (Saint Laurent du Var)		
		Zone UCD : Quartiers urbains denses discontinus – grands ensembles		
		UCF		
1. Usage des sols et destination des constructions	1.1 Usages, affectations des sols, types d'activités, destinations et sous-destinations interdits	- Les garages collectifs ; - Les affouillements et exhaussements non liés à une opération autorisée ; - Les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à autorisation ou à déclaration non admises sous conditions - Les affouillements de plus de 3m en bordure des voies repérées sur les documents graphiques par une bande de couleur sur une distance de 20m à partir de la largeur actuelle ou future de la voie ;	La procédure de MDC1 a précisé la définition de garages collectifs au lexique du PLUm. Les P-R n'entrent pas dans le champ de la défirction.	
	1.2 Activités, destinations et sous-destinations soumises à conditions particulières	- Les destinations et sous-destinations de constructions à condition d'être compatibles avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU métropolitain.	Projet compatible	
	1.3 Mixité fonctionnelle et sociale	Projet non concerné	Projet compatible	
2. Caractéristiques urbaine, architecturale, environnementale et paysagère	2.1 Volumétrie et Implantation des constructions	2.1.1 Emprise au sol maximale des constructions	Non concerné (cf. article 13 des dispositions générales)	Projet compatible
		2.1.2 Hauteur des constructions	Hauteur maximale des constructions à l'égout fixée à 15m	La procédure de MDC1 a introduit des spécificités locales aux règlements de zones concernées par la construction des P-R, les règles de hauteur y sont non règlementées pour les équipements publics liés aux infrastructures de transport.
	2.1.3 Implantation des constructions	Non concerné (cf. article 13 des dispositions générales)	Projet compatible	
	2.2 Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère	2.2.1 à 2.2.10	Il convient de se reporter au cahier de prescriptions architecturales qui apporte des précisions sur les modalités de mise en œuvre des dispositions du présent article ainsi que des compléments d'informations sur les caractéristiques architecturales des constructions. Les nuances se trouvent également dans ce cahier.	Projet compatible
	2.3 Critères de performance énergétique	-	Respect de la réglementation RT 2012, le référentiel Ecovalée qualité au sein de l'ON ECOVALLEE et d'un référentiel environnemental au choix si surface de plancher > 500 m² (cf. article 24 des dispositions générales)	Projet compatible
2.4 Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions	-	Non concerné (cf. article 13 des dispositions générales)	Projet compatible	
2.5 Stationnement	-	Le nombre de places de stationnement devra correspondre aux besoins du projet (cf. article 15 des dispositions générales)	Projet compatible	

Pour le préfet,
Le Secrétaire Général
Séf. 4522


Philippe LOOS

Analyse du règlement de zonage du PLUm		P+R Saint Laurent du Var (Saint Laurent du Var) Zone UC : Quartiers urbains densés discontinus – grande ensemble UCf		
3. Equipements et réseaux	3.2 Conditions de desserte par les réseaux	3.2.1 Eau, énergie et notamment en électricité, assainissement collectif le cas échéant	<p>Tout terrain doit être desservi par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination des constructions ou des aménagements envisagés. Les caractéristiques des voies de desserte doivent être compatibles avec la circulation et l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie. Les accès ne doivent pas présenter de risque pour la sécurité des usagers des voies, quel que soit leur mode de déplacement, ni pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte-tenu, notamment, de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.</p> <p>Lorsque le terrain est riverain d'au moins deux voies publiques et/ou privées ouvertes à la circulation, l'accès doit se faire sur celle qui présente le moins de gêne ou de risque pour la circulation. Lorsqu'un transport en commun en site propre utilise l'une de ces voies, l'accès doit se faire en priorité par l'autre.</p> <p>– Eau : tout bâtiment nécessitant une desserte en eau potable doit être raccordé au réseau public d'eau potable conformément aux prescriptions réglementaires en vigueur. – Energie : toute construction autorisée doit être compatible avec l'orientation d'aménagement et de programmation Energie. – Assainissement : toute construction comportant un appareil sanitaire doit être raccordée au réseau public d'assainissement selon les prescriptions réglementaires en vigueur sur la commune. En cas d'impossibilité de raccordement à ce réseau, toute construction comportant un appareil sanitaire ne peut être autorisée que s'il est prévu d'assainir la construction par l'intermédiaire d'un dispositif d'assainissement autonome conforme aux prescriptions réglementaires en vigueur.</p>	Projet compatible
		3.2.2 Conditions pour limiter l'imperméabilisation, maîtriser le débit et l'écoulement des eaux pluviales et de ruissellement ; installations de collecte, stockage, traitement des eaux pluviales et de ruissellement	<p>La gestion des eaux pluviales et de ruissellement de la propriété devra être conforme aux prescriptions du Règlement d'Assainissement Métropolitain et du zonage d'assainissement pluvial en vigueur dans le secteur du projet.</p>	Projet compatible
	3.2.3 Réseaux de communication électronique	<p>Pour tout nouveau bâtiment, même si le raccordement au réseau de communication numérique n'est pas prévu à court terme, il est exigé du constructeur la pose préalable en souterrain de fourreaux permettant un raccordement ultérieur des constructions, et notamment au moins quatre fourreaux pour l'immobilier d'entreprise (cf. article 12 des dispositions générales)</p>	Projet compatible	

La procédure de MDCl a précisé la définition de garages collectifs au lexique du PLUm. Les P+R n'entrent pas dans le champ de la définition. Ainsi le P+R de Saint-Laurent-du-Var est compatible avec le règlement de la zone UCf sur laquelle il est situé.

A noter que le P+R de Saint-Laurent-du-Var est également situé dans le périmètre de l'OIN Ecovalée, qu'il recoupe l'emplacement réservé « équipement public » E11 et qu'il est situé en zone D du PEB de l'aérodrome. Nice Côte d'Azur. Le P+R de Saint-Laurent-du-Var est compatible avec tous ces éléments.

Tableau 5 - Analyse du règlement des zones concernées par le P+R de Val Fleuri (Cagnes-sur-Mer) dans le cadre du projet de création de la ligne de tramway T4

Analyse du règlement de zonage du PLUm		P+R Val Fleuri (Cagnes-sur-Mer)	
		Zone UC - Quartiers urbains densité discontinus - grands ensembles	
		UCF	
1. Usage des sols et destination des constructions	1.1 Usages, affectations des sols, types d'activités, destinations et sous-destinations interdits	- Les garages collectifs ; - Les affouillements et exhaussements non liés à une opération autorisée ; - Les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à autorisation ou à déclaration non admises sous conditions ; - Les affouillements de plus de 3m en bordure des voies repérées sur les documents graphiques par une bande de couleur sur une distance de 20m à partir de la largeur actuelle ou future de la voie ;	La procédure de MDCI a précisé la définition de garages collectifs au lexique du PLUm. Les P+R n'entrent pas dans le champ de la définition. Projet compatible
	1.2 Activités, destinations et sous-destinations soumises à conditions particulières	- Les destinations et sous-destinations de constructions à condition d'être compatibles avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU métropolitain.	
	1.3 Mixité fonctionnelle et sociale	Projet non concerné	Projet compatible
	2.1.1 Emprise au sol maximale des constructions	Non concerné (cf. article 13 des dispositions générales)	
2. Caractéristiques urbaine, architecturale, environnementale et paysagère	2.1 Volumétrie et implantation des constructions	Hauteur maximale des constructions à l'égout fixée à 15m A Cagnes-sur-Mer : - La hauteur des rez-de-chaussée des constructions bordant les voies publiques ou privées est majorée de 1 m, dans la limite d'une hauteur maximale comprise entre 3,5 et 4m. En conséquence, la hauteur maximale de la construction est majorée d'autant, le nombre de niveaux restant inchangé ; - La hauteur peut être dépassée pour la création d'un niveau supplémentaire de 3m de hauteur totale à l'égout du toit et dont la surface de plancher ne pourra excéder 30% de la surface de plancher du niveau inférieur ;	La procédure de MDCI a introduit des spécificités locales aux règlements de zones concernées par la construction des P+R. Les règles de hauteur y sont non réglementées pour les équipements publics liés aux infrastructures de transport. Projet est compatible
	2.1.3 Implantation des constructions	Non concerné (cf. article 13 des dispositions générales)	Projet compatible
	2.2 Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère	A Cagnes-sur-Mer, les dispositions de l'article 2.2 ne s'appliquent pas aux équipements d'intérêt collectif et de services publics. Projet non concerné	Projet compatible
	2.3 Critères de performance énergétique	Respect de la réglementation RT 2012 et d'un référentiel environnemental au choix si surface de plancher > 500 m² (cf. article 24 des dispositions générales)	Projet compatible
	2.4 Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions	Non concerné (cf. article 13 des dispositions générales)	Projet compatible
2.5 Stationnement	Le nombre de places de stationnement devra correspondre aux besoins du projet (cf. article 15 des dispositions générales)	Projet compatible	

26th OCT. 2023
NICE - Pour la Ville et pour le Secrétaire Général
SG 4522

Philippe Loos
Le Secrétaire Général
SG 4522
Philippe LOOS

Analyse du règlement de zonage du PLUm		P+R Val Fleuri (Cagnes-sur-Mer)		
		Zone UC : Quartiers urbains denses disséminés – grande ensembles		
		UCF		
3. Equipements et réseaux	3.1 Desserte par les voies publiques ou privées	<p>Tout terrain doit être desservi par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination des constructions ou des aménagements envisagés. Les caractéristiques des voies de desserte doivent être compatibles avec la circulation et l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie. Les accès ne doivent pas présenter de risque pour la sécurité des usagers des voies, quel que soit leur mode de déplacement, ni pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte-tenu, notamment, de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.</p> <p>Lorsque le terrain est riverain d'au moins deux voies publiques et/ou privées ouvertes à la circulation, l'accès doit se faire sur celle qui présente le moins de gêne ou de risque pour la circulation. Lorsqu'un transport en commun en site propre utilise l'une de ces voies, l'accès doit se faire en priorité par l'autre.</p>	Projet compatible	
	3.2 Conditions de desserte par les réseaux	3.2.1 Eau, énergie et notamment en électricité, assainissement collectif le cas échéant	<p>- Eau : tout bâtiment nécessitant une desserte en eau potable doit être raccordé au réseau public d'eau potable conformément aux prescriptions réglementaires en vigueur.</p> <p>- Énergie : toute construction autorisée doit être compatible avec l'orientation d'aménagement et de programmation Énergie.</p> <p>- Assainissement : toute construction comportant un appareil sanitaire doit être raccordée au réseau public d'assainissement selon les prescriptions réglementaires en vigueur sur la commune.</p> <p>En cas d'impossibilité de raccordement à ce réseau, toute construction comportant un appareil sanitaire ne peut être autorisée que s'il est prévu d'assainir la construction par l'intermédiaire d'un dispositif d'assainissement autonome conforme aux prescriptions réglementaires en vigueur.</p>	Projet compatible
		3.2.2 Conditions pour limiter l'imperméabilisation, maîtriser le débit et l'écoulement des eaux pluviales et de ruissellement ; installations de collecte, stockage, traitement des eaux pluviales et de ruissellement	<p>La gestion des eaux pluviales et de ruissellement de la propriété devra être conforme aux prescriptions du Règlement d'Assainissement Métropolitain et du zonage d'assainissement pluvial en vigueur dans le secteur du projet.</p>	Projet compatible
	3.2.3 Réseaux de communication électronique	<p>Pour tout nouveau bâtiment, même si le raccordement au réseau de communication numérique n'est pas prévu à court terme, il est exigé du constructeur la pose préalable en souterrain de fourreaux permettant un raccordement ultérieur des constructions, et notamment au moins quatre fourreaux pour l'immobilier d'entreprise (cf. article 12 des dispositions générales)</p>	Projet compatible	

La procédure de MDCl a précisé la définition de garages collectifs au lexique du PLUm. Les P+R n'entrent pas dans le champ de la définition. Ainsi le P+R Val Fleuri est compatible avec le règlement de la zone UCF sur laquelle il est situé.

À noter que le P+R Val Fleuri est également concerné par :

- une limite d'implantation des constructions levée à l'occasion de la MDCl
- deux emplacements réservés : l'ER « équipement public » E34 et l'ER « piéton » P32 (cf. Tableau 7).

Il est aussi situé en zone de risque modéré (zone bleue) du PPI du Vallon des Vaux avec laquelle il est compatible sous réserve de respecter certaines prescriptions : Implantation du P+R au-dessus de la cote d'implantation, application de transparences suffisantes, mobilier urbain arrimé ou scellé, etc. (pour plus de détails, se référer à l'état initial de l'étude d'impact sur l'environnement).

Analyse du règlement de zonage du PLUm		P+R Hippodrome (Cagnes-sur-Mer)	Zone UL : Equipements sportifs et de loisirs	UL4	Philippe LOOS
1. Usage des sols et destinations des constructions	1.1 Usages, affectations des sols, types d'activités, destinations et sous-destinations interdites	- Les garages collectifs ; - Les affouillements et exhaussements non liés à une opération autorisée ; - Les installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à autorisation ou à déclaration non admises sous conditions.			- La procédure de MDCI a précisé la définition de garages collectifs au lexique du PLUm. Les P+R n'entrent pas dans le champ de la définition. Projet compatible
	1.2 Activités, destinations et sous-destinations soumises à conditions particulières	- Les installations classées pour la protection de l'environnement à condition de ne pas générer de nuisances pour le voisinage et qu'elles s'intègrent à l'environnement urbain du secteur ; - Les destinations et sous-destinations de constructions à condition d'être compatibles avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU métropolitain.			
	1.3 Mixité fonctionnelle et sociale	Projet non concerné			Projet compatible
2. Caractéristiques urbaine, architecturale, environnementale et paysagère	2.1 Volumétrie et implantation des constructions	2.1.1 Emprise au sol maximale des constructions	Non concerné (cf. article 13 des dispositions générales)		Projet compatible
		2.1.2 Hauteur des constructions	Hauteur maximale des constructions à l'égout fixée à 9m. Pour les équipements de superstructure, la hauteur n'est pas réglementée.		Projet compatible
	2.1.3 Implantation des constructions	Non concerné (cf. article 13 des dispositions générales)		Projet compatible	
	2.2 Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère	2.2.1 à 2.2.10	A Cagnes-sur-Mer, les dispositions de l'article 2.2 ne s'appliquent pas aux équipements d'intérêt collectif et de services publics. Projet non concerné.		Projet compatible
	2.3 Critères de performance énergétique	-	Respect de la réglementation RT 2012 et d'un référentiel environnemental au choix si surface de plancher > 500 m ² (cf. article 24 des dispositions générales)		Projet compatible
3. Equipements et réseaux	2.4 Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions	Non concerné (cf. article 13 des dispositions générales)			Projet compatible
	2.5 Stationnement	-	Le nombre de places de stationnement devra correspondre aux besoins du projet (cf. article 15 des dispositions générales)		Projet compatible
	3.1 Desserte par les voies publiques ou privées	-	Tout terrain doit être desservi par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination des constructions ou des aménagements envisagés. Les caractéristiques des voies de desserte doivent être compatibles avec la circulation et l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie. Les accès ne doivent pas présenter de risque pour la sécurité des usagers des voies, quel que soit leur mode de déplacement, ni pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte-tenu, notamment, de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic. Lorsque le terrain est riverain d'au moins deux voies publiques et/ou privées ouvertes à la circulation, l'accès doit se faire sur celle qui présente le moins de gêne ou de risque pour la circulation. Lorsqu'un transport en commun en site propre utilise l'une de ces voies, l'accès doit se faire en priorité par l'autre.		Projet compatible
3.2 Conditions de desserte par les réseaux	3.2.1 Eau, énergie et notamment en électricité, assainissement collectif en cas échéant	- Eau : tout bâtiment nécessitant une desserte en eau potable doit être raccordé au réseau public d'eau potable conformément aux prescriptions réglementaires en vigueur. - Énergie : toute construction autorisée doit être compatible avec l'orientation d'aménagement et de programmation Energie. - Assainissement : toute construction comportant un appareil sanitaire doit être raccordée au réseau public d'assainissement selon les prescriptions réglementaires en vigueur sur la commune. En cas d'impossibilité de raccordement à ce réseau, toute construction comportant un appareil sanitaire ne peut être autorisée que s'il est prévu d'assainir la construction par l'intermédiaire d'un dispositif d'assainissement autonome conforme aux prescriptions réglementaires en vigueur.		Projet compatible	

pour être annexé à mon arrêté en date de ce jour.
NICE le 26 OCT 2023
Le Secrétaire Général
SG 4522

Le Secrétaire Général

Philippe LOOS

Analyse du règlement de zonage du PLUm		P+R Hippodrome (Cagnes-sur-Mer)	
		Zone U1 : équipements sportifs et de loisirs	
		Uld	
	3.2.2 Conditions pour limiter l'imperméabilisation, maîtriser le débit et l'écoulement des eaux pluviales et de ruissellement ; installations de collecte, stockage, traitement des eaux pluviales et de ruissellement	La gestion des eaux pluviales et de ruissellement de la propriété devra être conforme aux prescriptions du Règlement d'Assainissement Métropolitain et du zonage d'assainissement pluvial en vigueur dans le secteur du projet.	Projet compatible
	3.2.3 Réseaux de communication électronique	Pour tout nouveau bâtiment, même si le raccordement au réseau de communication numérique n'est pas prévu à court terme, il est exigé du constructeur la pose préalable en souterrain de fourreaux permettant un raccordement ultérieur des constructions, et notamment au moins quatre fourreaux pour l'immobilier d'entreprise (cf. article 12 des dispositions générales)	Projet compatible

La procédure de MDCl a précisé la définition de garages collectifs au lexique du PLUm. Les P+R n'entrent pas dans le champ de la définition. Ainsi le P+R de l'hippodrome est compatible avec le règlement de la zone Uld sur laquelle il est situé.

A noter que le P+R de l'hippodrome est également situé en zone de risque modéré (zone bleue) du PPRI de la Cagne et du Malvan avec laquelle il est compatible sous réserve de respecter certaines prescriptions : implantation du P+R au-dessus de la cote d'implantation, application de transparences suffisantes, mobilier urbain armé ou scellé, etc. (pour plus de détails, se référer à l'état initial de l'étude d'impact sur l'environnement).

Tableau 7. Analyse du règlement des zones concernées par le P-R Sauvignon (Congres-sur-Mer) dans le cadre du projet de création de la ligne de tramway T4.

Analyse du règlement de zonage du PLUm		P-R Sauvignon (Cagnes-sur-Mer)		
		Zone UE - Zone d'équipements d'intérêt collectif et de services publics		
		UEP		
<p>1. Usage des sols et destination des constructions</p> <p>1.1 Usages, affectations des sols, types d'activités, destinations et sous-destinations interdits</p> <p>1.2 Activités, destinations et sous-destinations soumises à conditions particulières</p> <p>1.3 Mixité fonctionnelle et sociale</p>		<p>- Tous les usages, affectations des sols, activités destinations et sous-destinations à l'exception de ceux autorisés sous conditions ;</p> <p>- Les équipements d'intérêt collectif et de services publics à condition de s'inscrire dans les sous-destinations suivantes : locaux et bureaux relevant du public des administrations publiques, locaux techniques et industriels des administrations publiques, équipements sportifs, les établissements d'enseignement, de santé et d'action sociale, autres équipements relevant du public ;</p> <p>- Les installations classées pour la protection de l'environnement à condition de ne pas générer de nuisances pour le voisinage et qu'elles s'intègrent à l'environnement urbain du secteur ;</p> <p>- Les destinations et sous-destinations de constructions à condition d'être compatibles avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU métropolitain ;</p> <p>- Les affouillements et exhaussements à condition qu'ils soient liés à une opération autorisée.</p>	<p>Projet compatible</p>	
		<p>2.1.1 Emprise au sol maximale des constructions</p>	<p>Non concerné (cf. article 13 des dispositions générales)</p>	<p>Projet compatible</p>
		<p>2.1.3 Implantation des constructions</p>	<p>Non concerné (cf. article 13 des dispositions générales)</p>	<p>Projet compatible</p>
<p>2. Caractéristiques urbaine, architecturale, environnementale et paysagère</p> <p>2.1 Volumétrie et implantation des constructions</p> <p>2.1.2 Hauteur des constructions</p> <p>2.2 Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère</p> <p>2.3 Critères de performance énergétique</p> <p>2.4 Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions</p> <p>2.5 Stationnement</p>		<p>Hauteur maximale des constructions à l'égout fixée à 15m</p>	<p>La procédure de modification MDC1 a introduit des spécificités locales aux règlements de zones concernées par la construction des P+R, les règles de hauteur y sont non réglementées pour les équipements publics liés aux infrastructures de transport. Projet est compatible</p>	
		<p>2.1.3. Implantation des constructions</p>	<p>Non concerné (cf. article 13 des dispositions générales)</p>	<p>Projet compatible</p>
		<p>2.2.1 à 2.2.10</p>	<p>A Cagnes-sur-Mer, les dispositions de l'article 2.2 ne s'appliquent pas aux équipements d'intérêt collectif et de services publics. Projet non concerné.</p>	<p>Projet compatible</p>
			<p>Respect de la réglementation RT 2012 et d'un référentiel environnemental au choix si surface de plancher > 500 m2 (cf. article 24 des dispositions générales)</p>	<p>Projet compatible</p>
			<p>Non concerné (cf. article 13 des dispositions générales)</p>	<p>Projet compatible</p>
		<p>Le nombre de places de stationnement devra correspondre aux besoins du projet (cf. article 15 des dispositions générales)</p>	<p>Projet compatible</p>	

SG 4522

VU pour être annexé à mon arrêté en date de ce jour. 26 OCT 2023
 NICE la Métropole
 Le Secrétaire Général

Philippe LOOS
 Philippe LOOS

Analyse du règlement de zonage du PLUM		P+R Sauvageo (Cagnes-sur-Mer) Zone UE : Zone d'équipements d'intérêt collectif et de services publics UEP		
3. Equipements et réseaux	3.1 Conditions de desserte par les réseaux	3.1 Desserte par les voies publiques ou privées	<p>Tout terrain doit être desservi par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination des constructions ou des aménagements envisagés. Les caractéristiques des voies de desserte doivent être compatibles avec la circulation et l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie. Les accès ne doivent pas présenter de risque pour la sécurité des usagers des voies quel que soit leur mode de déplacement, ni pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte-tenu, notamment, de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.</p> <p>Lorsque le terrain est riverain d'au moins deux voies publiques et/ou privées ouvertes à la circulation, l'accès doit se faire sur celle qui présente le moins de gêne ou de risque pour la circulation. Lorsqu'un transport en commun en site propre utilise l'une de ces voies, l'accès doit se faire en priorité par l'autre.</p> <p>- Eau : tout bâtiment nécessitant une desserte en eau potable doit être raccordé au réseau public d'eau potable conformément aux prescriptions réglementaires en vigueur. - Energie : toute construction autorisée doit être compatible avec l'orientation d'aménagement et de programmation Energie. - Assainissement : toute construction comportant un appareil sanitaire doit être raccordée au réseau public d'assainissement selon les prescriptions réglementaires en vigueur sur la commune. En cas d'impossibilité de raccordement à ce réseau, toute construction comportant un appareil sanitaire ne peut être autorisée que s'il est prévu d'assainir la construction par l'intermédiaire d'un dispositif d'assainissement autonome conforme aux prescriptions réglementaires en vigueur.</p>	Projet compatible
		3.2.1 Eau, énergie et notamment en électricité, assainissement collectif le cas échéant		Projet compatible
	3.2.2 Conditions pour limiter l'imperméabilisation, maîtriser le débit et l'écoulement des eaux pluviales et de ruissellement ; installations de collecte, stockage, traitement des eaux pluviales et de ruissellement	<p>La gestion des eaux pluviales et de ruissellement de la propriété devra être conforme aux prescriptions du Règlement d'Assainissement Métropolitain et du zonage d'assainissement pluvial en vigueur dans le secteur du projet.</p>	Projet compatible	
	3.2.3 Réseaux de communication électronique	<p>Pour tout nouveau bâtiment, même si le raccordement au réseau de communication numérique n'est pas prévu à court terme, il est exigé du constructeur la pose préalable en souterrain de fourreaux permettant, un raccordement ultérieur des constructions, et notamment au moins quatre fourreaux pour l'immobilier d'entreprise (cf. article 12 des dispositions générales)</p>	Projet compatible	

Le P+R Sauvageo est compatible avec le règlement de la zone UEP sur laquelle il est situé. Une spécificité locale introduite dans le règlement de zone introduite dans la procédure de modification MDCl a permis de lever l'incompatibilité initialement relevée.

Tableau 3 : Les emplacements réservés pour les V25 sur le projet

Nom de l'FER	Commune	Libellé	Objet de la prescription	Nature de la prescription	Référence de la prescription	Surface au sein de l'emprise projet (m²)
V25	Nice	Emplacement réservé voirie et équipement public	Création d'une contre-allée en bordure de la Promenade des Anglais à 14m	Voirie	MNCA	19,46864
V27	Saint-Laurent-du-Var	Emplacement réservé voirie et équipement public	Création d'un chemin piéton allée Jean Ledieu (3m)	Voirie	MNCA	14,5357
V25	Saint-Laurent-du-Var	Emplacement réservé voirie et équipement public	élargissement voirie à 18 mètres, aménagement carrefour, traitement des espaces publics et transports publics du chemin des Paluds	Voirie	MNCA	3410,51058
V19	Saint-Laurent-du-Var	Emplacement réservé voirie et équipement public	Création et élargissement de l'avenue Frédéric Mistral entre l'Avenue de Verdun et la RM6007 (115 m)	Voirie	MNCA	204,5156
V18	Saint-Laurent-du-Var	Emplacement réservé voirie et équipement public	élargissement du passage sous la voie ferrée en continuité à la rue du Grand Pin (10 m)	Voirie	MNCA	12,4036
V26	Saint-Laurent-du-Var	Emplacement réservé voirie et équipement public	élargissement voirie et traitement des espaces publics et transports publics du chemin des Paluds à la limite communale est (25m)	Voirie	MNCA	974,05961
E11	Saint-Laurent-du-Var	Emplacement réservé voirie et équipement public	Création du Pôle Multimodal Tramway / Gare / Bus et Parc Relais de Saint-Laurent-du-Var	équipement public	MNCA	6254,32203
E17	Saint-Laurent-du-Var	Emplacement réservé voirie et équipement public	Réalisation d'un équipement public de type espaces verts, aires de jeux et de loisirs	équipement public	Commune de Saint-Laurent-du-Var	465,77612
E18	Saint-Laurent-du-Var	Emplacement réservé voirie et équipement public	Création d'un ouvrage hydraulique pluvial	équipement public	MNCA	2001
E19	Saint-Laurent-du-Var	Emplacement réservé voirie et équipement public	Création d'un ouvrage hydraulique pluvial	équipement public	MNCA	2537
E20	Saint-Laurent-du-Var	Emplacement réservé voirie et équipement public	Création d'un ouvrage hydraulique pluvial	équipement public	MNCA	1485
E45	Cagnes-sur-Mer	Emplacement réservé voirie et équipement public	Création d'un équipement public, d'espaces verts et de voirie	équipement public	MNCA	435,5147
V07	Cagnes-sur-Mer	Emplacement réservé voirie et équipement public	Prolongement du passage de la Conque (6m)	voirie	MNCA	9721
V60	Cagnes-sur-Mer	Emplacement réservé voirie et équipement public	Création d'une aire de retournement Mas de Coccagne (FER4)	Voirie	Cagnes sur mer	166
V22	Cagnes-sur-Mer	Emplacement réservé voirie et équipement public	élargissement de la rue du Docteur Féraud (16m)	Voirie	MNCA	240,26544
V26	Cagnes-sur-Mer	Emplacement réservé voirie et équipement public	élargissement de la rue Louis Negro (27m)	Voirie	MNCA	1340,09857
E34	Cagnes-sur-Mer	Emplacement réservé voirie et équipement public	Réalisation d'équipements publics dont un pôle d'échanges multimodal et un parking relais	Équipement public	MNCA	5206,2826
E47	Cagnes-sur-Mer	Emplacement réservé voirie et équipement public	Création d'un aménagement public dans le cadre de la couverture du Malvan	Équipement public	MNCA	2038,5162
V32	Cagnes-sur-Mer	Emplacement réservé voirie et équipement public	élargissement de l'avenue Cyrille Basset (RD 36) (15m)	Voirie	MNCA	816,88008
V35	Cagnes-sur-Mer	Emplacement réservé voirie et équipement public	élargissement de la RD6007 et création d'un TCSP (26m)	Voirie	MNCA	62669,6129
V25	Cagnes-sur-Mer	Emplacement réservé voirie et équipement public	élargissement à 8 ou 10 mètres et prolongation de la Rue Lecat	Voirie	MNCA	56,9787
V31	Cagnes-sur-Mer	Emplacement réservé voirie et équipement public	élargissement de l'avenue Renoit (entre carrefour du Béal et square Boudet) (18m)	Voirie	MNCA	4106,17987
V37	Cagnes-sur-Mer	Emplacement réservé voirie et équipement public	élargissement du chemin du Val Fleur (17m)	Voirie	MNCA	464,50346
V24	Cagnes-sur-Mer	Emplacement réservé voirie et équipement public	élargissement de la rue du Garigliano (10m)	Voirie	MNCA	1521,4019
V55	Cagnes-sur-Mer	Emplacement réservé voirie et équipement public	Prolongement de l'avenue Massenet jusqu'à la RD6007 (élargissement 10m)	Voirie	MNCA	59,09117
V44	Cagnes-sur-Mer	Emplacement réservé voirie et équipement public	élargissement de la rue des Frères à 10m	Voirie	MNCA	86,67791
V45	Cagnes-sur-Mer	Emplacement réservé voirie et équipement public	Création d'une passerelle piétonne pour rejoindre la rue Bir-Hakeim	Voirie	MNCA	139,78242
V54	Cagnes-sur-Mer	Emplacement réservé voirie et équipement public	élargissement de la rue Jules Lacourrégue à 8m	Voirie	MNCA	105,60472
V41	Cagnes-sur-Mer	Emplacement réservé voirie et équipement public	élargissement du chemin des Néfliers (de la RD 6007 à l'avenue Massenet) à 8m	Voirie	MNCA	168,68362
V27	Cagnes-sur-Mer	Emplacement réservé voirie et équipement public	élargissement de l'Allée des Platanes (17m)	Voirie	MNCA	1751,88504
V23	Cagnes-sur-Mer	Emplacement réservé voirie et équipement public	Élargissement de la rue de la Minoterie (15m)	Voirie	MNCA	12,82826
P10	Cagnes-sur-Mer	Emplacement réservé cheminement piéton	Élargissement du chemin piéton chemin de la Destourbe / rue du Garigliano	Cheminement piéton	Cagnes sur Mer	15
P11	Cagnes-sur-Mer	Emplacement réservé cheminement piéton	Prolongement de l'allée des Saules jusqu'à la D6007 pour un aménagement piétonnier (largeur 12m)	Cheminement piéton	MNCA	282
P12	Cagnes-sur-Mer	Emplacement réservé cheminement piéton	Élargissement de l'allée des Jones (largeur 10m)	Cheminement piéton	MNCA	-
P21	Cagnes-sur-Mer	Emplacement réservé cheminement piéton	Création d'un chemin piéton rue des Néfliers (largeur 3m)	Cheminement piéton	MNCA	-



Nom de l'ER	Commune	Libellé	Objet de la prescription	Nature de la prescription	Bénéficiaire de la prescription	Surface au sein de l'emprise (m²)
P24	Cagnes-sur-Mer	Emplacement réservé cheminement piéton	Création d'un chemin piéton chemin des Glycines (largeur 3m)	Cheminement piéton	MNCA	
P30	Cagnes-sur-Mer	Emplacement réservé cheminement piéton	Création d'un chemin piéton entre l'avenue de Nice (D5007) et la route du bord de mer (par le Lido) (largeur 3m)	Cheminement piéton	Cagnes sur Mer	317
P32	Cagnes-sur-Mer	Emplacement réservé cheminement piéton	Aménagement chemin piéton et piste cyclable bd de la plage, futur pôle d'échange multimodal (largeur 8m) / aménagement d'un chemin piéton (largeur 3m) au nord de la parcelle AV368	Cheminement piéton	MNCA	
P50	Cagnes-sur-Mer	Emplacement réservé cheminement piéton	Création d'un chemin piéton reliant la rue Robion à l'allée des Bugadières (Largeur 3m)	Cheminement piéton	MNCA	98

Le P32 a été modifié dans le cadre de la modification de droit commun n°1. La modification opérée : « aménagement d'un chemin piéton et piste cyclable boulevard de la Plage futur pôle d'échanges multimodal (largeur 8m) / aménagement d'un chemin piéton (largeur 3m) au nord de la parcelle cadastrée section AY n°368 ».

De même la vocation de l'ER 34 a été adaptée pour permettre le projet : « réalisation d'équipements publics dont un pôle d'échanges multimodal et un parking-relais ». Il est donc aujourd'hui compatible avec le projet.

Dans le cadre de la mise en compatibilité, un emplacement réservé global reprenant l'ensemble de l'emprise de la L4 est porté. Il permet un affichage clair en terme de vocation et une harmonisation entre les 3 communes.

VU pour être annexé à mon
arrêté en date de ce jour.

NICE, le 26 OCT. 2023

Le Secrétaire Général

SG 4522

Philippe LOOS

SG 4522

3.1.6 Les espaces boisés classés

Selon l'article L. 130-1 du Code de l'urbanisme, « les plans locaux d'urbanisme peuvent classer comme espaces boisés les bois, forêts, parcs à conserver, à protéger ou à créer, qu'ils relèvent ou non du régime forestier, endos ou non, situés ou non à des habitations. Ce classement peut s'appliquer également à des arbres isolés, des haies ou réseaux de haies, des plantations d'alignements. »

Le classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements.

Nonobstant toutes dispositions contraires, il entraîne le rejet de plein droit de la demande d'autorisation de défrichement prévue aux chapitres Ier et II du titre Ier Livre III du code forestier.

Au titre de l'article L. 130-1 du Code de l'urbanisme, les espaces boisés classés repérés aux documents graphiques doivent faire l'objet d'une préservation et d'une mise en valeur.

Un espace boisé classé a été recensé au droit du projet de création de la ligne 4 du tramway. Il est situé sur la commune de Cagnes-sur-Mer, sur la partie nord-ouest des emprises projet. La surface totale de l'EBC est de 1337 m², dont 242 m² environ sont situés au sein de l'emprise projet.



Figure 1 : Espace boisé classé concerné par le projet

Concernant la surface totale couverte par les EBC du PLUm, celle-ci sera réduite de 0,001%.

Les deux cartes ci-après figurent une proposition de modification de zonage avant et après la MECDU.

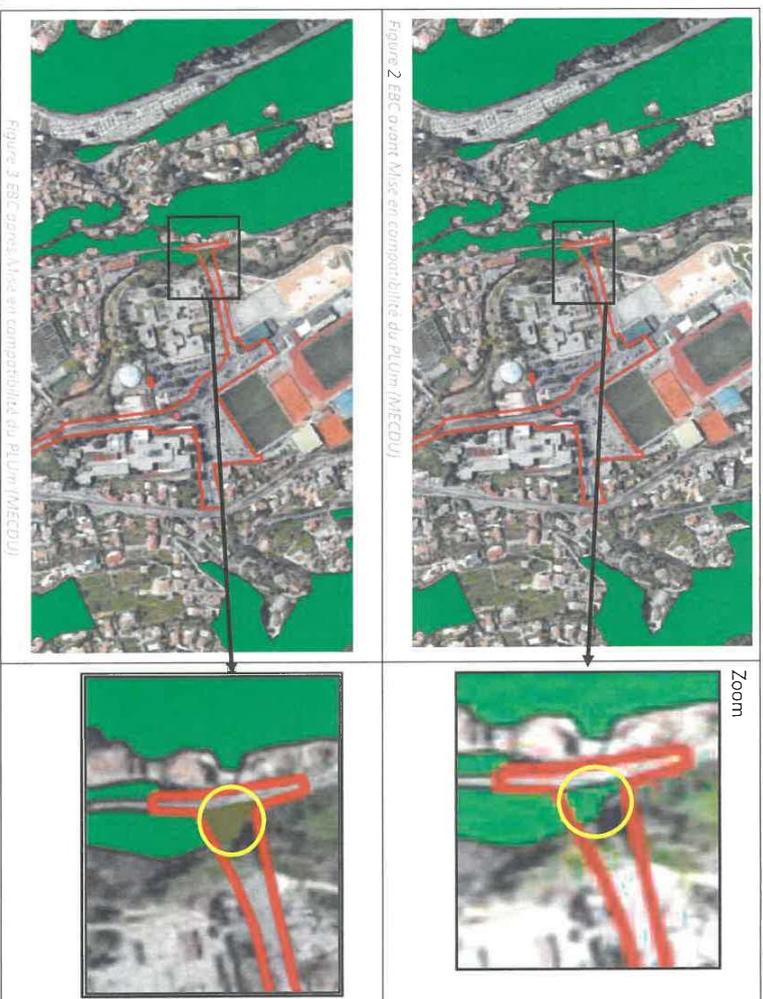


Figure 2 EBC avant Mise en compatibilité du PLUm (MECDU)

Figure 3 EBC après Mise en compatibilité du PLUm (MECDU)

A noter, la CDWBS a été saisie dans le cadre de la demande de déclassement de cet EBC, l'avis sera annexé au dossier d'enquête publique (volume K).

Le projet de création de la ligne de tramway T4 est concerné par un espace boisé classé qu'il convient de modifier afin de rendre le projet compatible avec le PLUm.

3.1.7 Trame verte et bleue

Le Bureau d'études Agrir écologique en charge du volet naturel de l'étude d'impact a été mobilisé sur la thématique de la trame verte et bleue.

D'après le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) de la région PACA, la zone d'étude intersekte :

- Le Var, élément de la trame verte et de la trame bleue et plus précisément réservoir de biodiversité fonctionnel à enjeu écologique très fort ;
- La Cagne et le Malvan, éléments de la trame bleue qui correspondent à des réservoirs de biodiversité d'« eaux courantes » en contexte altéré.

Sur le secteur de la Cagne et notamment le pont du Brecaq, les aménagements impliquent :

- Un retrait de passerelle déjà existante et sa transformation en pont routier ;
- Une perturbation temporaire des berges des deux rives. Toutefois, les deux culées de pont seront positionnées en haut de berge, et permettront le maintien d'une certaine continuité des berges ;
- Une non-intervention dans le lit vif de la Cagne ;
- Aucun abattage d'arbre remarquable lors des travaux. Seuls des arbustes seront affectés lors des travaux.

Du point de vue du corridor mis en exergue par la métropole NCA, l'aménagement consommera une partie de la bande tampon de 50 m apposé au corridor. Néanmoins, ce corridor concerne plus particulièrement une colline très pentue et donc peu urbanisée, en rive gauche de la Cagne (Quartier Le Pain de Sure, Les Caucours, ...). A ce titre, l'aménagement du pont du Brecaq ne remettra pas en cause ce corridor, dans la mesure où il n'affectera pas de surface notable de boisements forestiers.

Toutefois, l'aménagement du pont du Brecaq se trouve à l'interface entre les boisements de cette colline et la ripisylve de la Cagne. A ce titre, l'aménagement du pont du Brecaq traverse un autre corridor : la Cagne et sa ripisylve. Bien que considérée comme une zone humide (trame bleue), un secteur à enjeu écologique en milieu anthropisés ou en développement (trame verte) et un secteur à enjeu écologique secondaire (trame verte), la Cagne et la ripisylve ne sont pas considérées comme un corridor selon le PLUm. Après analyse du projet, bien qu'un remaniement des berges soient prévus lors de la construction des culées de ponts (avec déplacement temporaire de la Consoude bulbeuse), l'aménagement ne devrait pas remettre en cause la fonctionnalité de ce corridor dans la mesure où :

- Le cours d'eau (notamment le lit vif) ne sera pas affecté par les travaux ;
- Les berges seront restaurées et non artificialisées (sauf au droit des culées de pont), et une continuité terrestre sera donc maintenue ;
- Aucune réduction du gabarit du cours d'eau n'est prévue.

De manière générale, même si le nouveau pont du Brecaq occupera une surface plus importante que la surface actuelle de la passerelle, elle ne remettra pas en question les fonctionnalités locales. Le corridor identifié par le PLUm ne sera pas remis en cause. En revanche, bien qu'affectée temporairement, la berge et la ripisylve de la Cagne seront maintenues après chantier. Dans ce contexte, les impacts de l'aménagement du Brecaq sur les corridors écologiques du secteur Nord-Ouest sont jugés négligeables.

A noter, la trame verte et bleue est détaillée au chapitre 3.1.1.3 du dossier de saisine de la CDNPS concernant la modification d'un espace boisé classé sur la commune de Cagnes-sur-Mer. Ce dernier est annexé au présent dossier.

3.1.8 Le patrimoine protégé

Selon l'article L. 151-19 du Code de l'urbanisme, « le règlement peut identifier et localiser les éléments de paysage et identifier, localiser et délimiter les quartiers, îlots, immeubles bâtis ou non bâtis, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à conserver, à mettre en valeur ou à réqualifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou architectural et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur conservation, leur préservation ou leur restauration. Lorsqu'il s'agit d'espaces boisés, il est fait application du régime d'exception prévu à l'article L. 421-4 pour les coupes et abattages d'arbres. »

3.1.8.1 Le patrimoine paysager

Outre les EBC, les documents graphiques du PLU identifient également des éléments du patrimoine naturel remarquable.

Le projet de création de la ligne de tramway T4 est concerné par un élément de patrimoine naturel remarquable sur la commune de Cagnes-sur-Mer. Il s'agit d'un Cèdre du Liban situé au sein du domaine public dans le quartier des Vespins. Son abattage est interdit. Afin de préserver les éléments de patrimoine remarquable, un périmètre doit également être respecté autour des arbres concernés, suffisant pour leur pérennité et leur développement, où imperméabilisation, installations, dépôts et travaux sont à éviter sauf impossibilités techniques dûment démontrées.

Le Cèdre du Liban est pris en compte dans l'aménagement de la ligne de tramway T4 et conservé.

Le projet est compatible avec le patrimoine paysager inscrit au PLUm. Aucune modification du patrimoine naturel remarquable n'est nécessaire dans le cadre du projet.

3.1.8.2 Le patrimoine bâti

Les documents graphiques du PLU identifient également des éléments du patrimoine bâti remarquable.

Le projet de création de la ligne de tramway T4 jouxte plusieurs de ces éléments. Il s'agit majoritairement de maisons de ville en bon état, témoignages de l'architecture urbaine cagnoise du milieu du XXème siècle, non situées au sein des emprises projet.

Le pont du Var Napoléon III est également identifié en tant que patrimoine bâti remarquable. Il est directement concerné par le projet de création de la ligne de tramway T4.

« Lors du rattachement du Comté de Nice à la France, la construction d'un nouveau pont permettant le passage de la route et de la voie ferrée est envisagée. Avec l'intensification du trafic routier, un second pont est édifié en 1939. Ces deux ouvrages sont bombardés au cours de la seconde guerre mondiale et le pont routier est entièrement détruit. Le pont ferroviaire est remis en état dès la libération et rouvert au trafic en 1945. Un second pont lui est adjoint en 1950. En 1976, le passage de l'autoroute nécessite la construction d'un troisième pont à double voie. »

Selon l'article 17.2.1 des dispositions générales du PLUm, « la construction et les éléments liés à l'usage d'origine des éléments patrimoniaux ponctuels doivent être préservés et mis en valeur ».

Le projet de création de la ligne de tramway T4 ne met pas fin à la vocation du Pont Napoléon III.

Le projet est compatible avec le patrimoine bâti remarquable identifié au PLUm. Aucune modification de ce dernier n'est nécessaire dans le cadre du projet.

26 OCT. 2022
Le Secrétaire Général
SG 4522

Le Secrétaire Général
SCS12.9 Les servitudes d'utilité publique

Les servitudes d'utilité publique interceptées par le périmètre d'étude sont les suivantes :

- AC1 : Servitudes relatives à la protection des Monuments historiques, qui concernent les périmètres de protection de 500m² pour des monuments historiques classés suivants, tous situés sur la commune de Cagnes-sur-Mer :
La Chapelle Notre-Dame, classée depuis le 04 avril 1939 ;
Le Château Grimaldi, classé depuis le 05 mai 1948 ;
- 13 : Servitudes relatives à l'établissement des canalisations de transport et de distribution de gaz et à la prise en compte de la maîtrise des risques autour des canalisations de transport de gaz naturel, d'hydrocarbures et de produits chimiques ;
- PM1 : Servitudes relatives aux Plan de Prévention des Risques naturels (PPRI, PPRS et PPRIF) qui valent servitudes d'utilité publique en application de l'article L. 562-4 du code de l'environnement (pour plus de détails, se reporter à l'état initial de l'étude d'impact sur l'environnement) ;
- PT1 : Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection des centres de réception contre les perturbations électromagnétiques ;
- PT2 : Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles des centres d'émission et de réception exploités par l'Etat ;
- PT3 : Servitudes relatives aux communications téléphoniques et télégraphiques ;
- T1 : Servitudes relatives aux zones ferroviaires ;
- T5 : Servitudes aéronautiques instituées pour la protection de la circulation aérienne – servitudes de déviation ;

Le projet est compatible avec les servitudes d'utilité publique.

3.1.10 Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

Créées par la loi Solidarité et Renouveau Urbain (SRU) et complétées par la loi Grenelle 2, les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) visent à définir des intentions d'aménagement sur un secteur donné. L'article L123-1-4 du Code de l'Urbanisme précise : « Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements ».

Pour toute autorisation demandée, le projet proposé doit respecter, dans un rapport de compatibilité, les principes du parti d'aménagement contenus dans chaque OAP.

Le projet jointe l'OAP « Terrain Renault » sur la commune de Cagnes-sur-Mer et recoupe une partie du périmètre de l'OAP « Les Vespins » sur la commune de Saint-Laurent-du-Var. La surface totale de l'OAP « Les Vespins » est de 54575 m² environ, dont 3597 m² sont situés au sein des emprises projet.

D'après cette OAP, le développement urbain du secteur des Vespins devra permettre de relier le centre-ville de Saint-Laurent-du-Var à son bord de mer, de créer une entrée Est de la commune qualitative, de valoriser sa situation exceptionnelle tant en termes de desserte que de contexte géographique (littoral) et de dynamique urbaine, préserver les ouvertures sur la mer, le fleuve et l'arrière-pays, diversifier la mixité d'usage du quartier (habitat, hôtellerie, etc.) aujourd'hui fortement orienté sur le commerce et de poursuivre la requalification des espaces publics, en continuité des projets en cours de réalisation. Par ailleurs, le secteur des Vespins est desservi par la gare de Saint-Laurent-du-Var. En fonction des projets de transport ferré qui seront développés, cette gare a vocation à être transformée en véritable pôle d'échange multimodal, conformément au PDU.



Malgré la mention, dans le descriptif de l'OAP, d'une ligne de transport en commun à haut niveau de service programmée à l'horizon 2021-2026 sur le littoral de MNCA semblant faire référence à la ligne de tramway T4, la compatibilité du projet de création de la ligne de tramway T4 avec l'OAP « Les Vespins » n'est aujourd'hui pas assurée compte tenu de l'inconfort de lecture du descriptif de l'OAP.

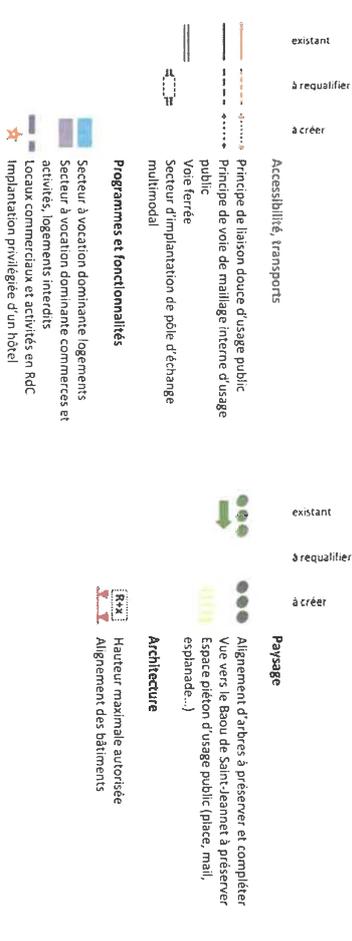
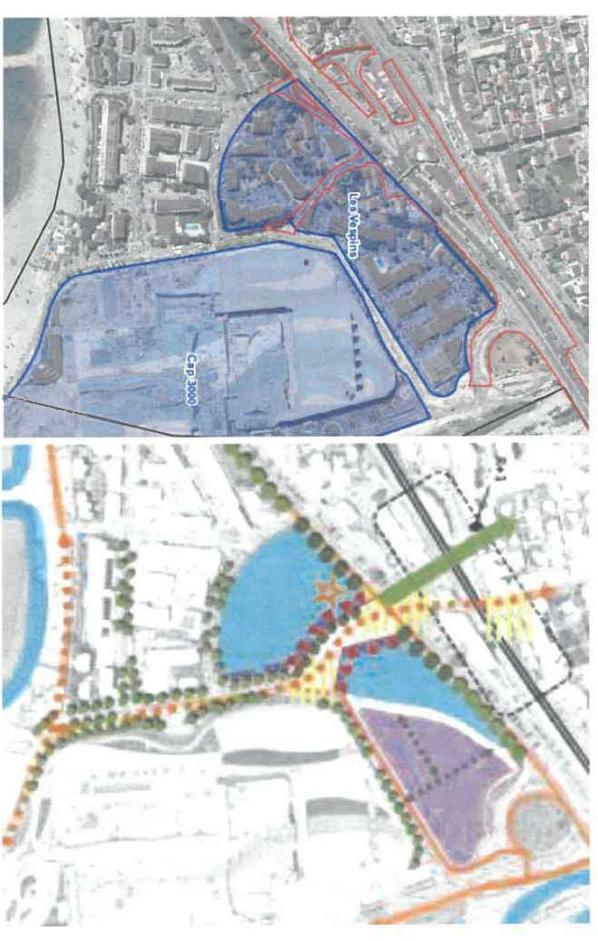


Figure 4 : OAP concernées par le projet

La compatibilité du projet de création de la ligne de tramway T4 avec l'OAP « Les Vespins » n'est pas pleinement assurée compte tenu de l'inconfort de lecture du descriptif de l'OAP qui pourrait nécessiter des modifications ou du moins une précision.

Il est donc proposé dans le cadre de cette procédure d'adapter le texte l'OAP. Voir chapitre 5.1.3

3.2 Pièces graphiques avant modification

Les planches graphiques du PLUm avant MEC sont présentées en pages suivantes.

26 OCT. 2023
NICE
Pour le préfet,
Le Secrétaire Général
SG 4522

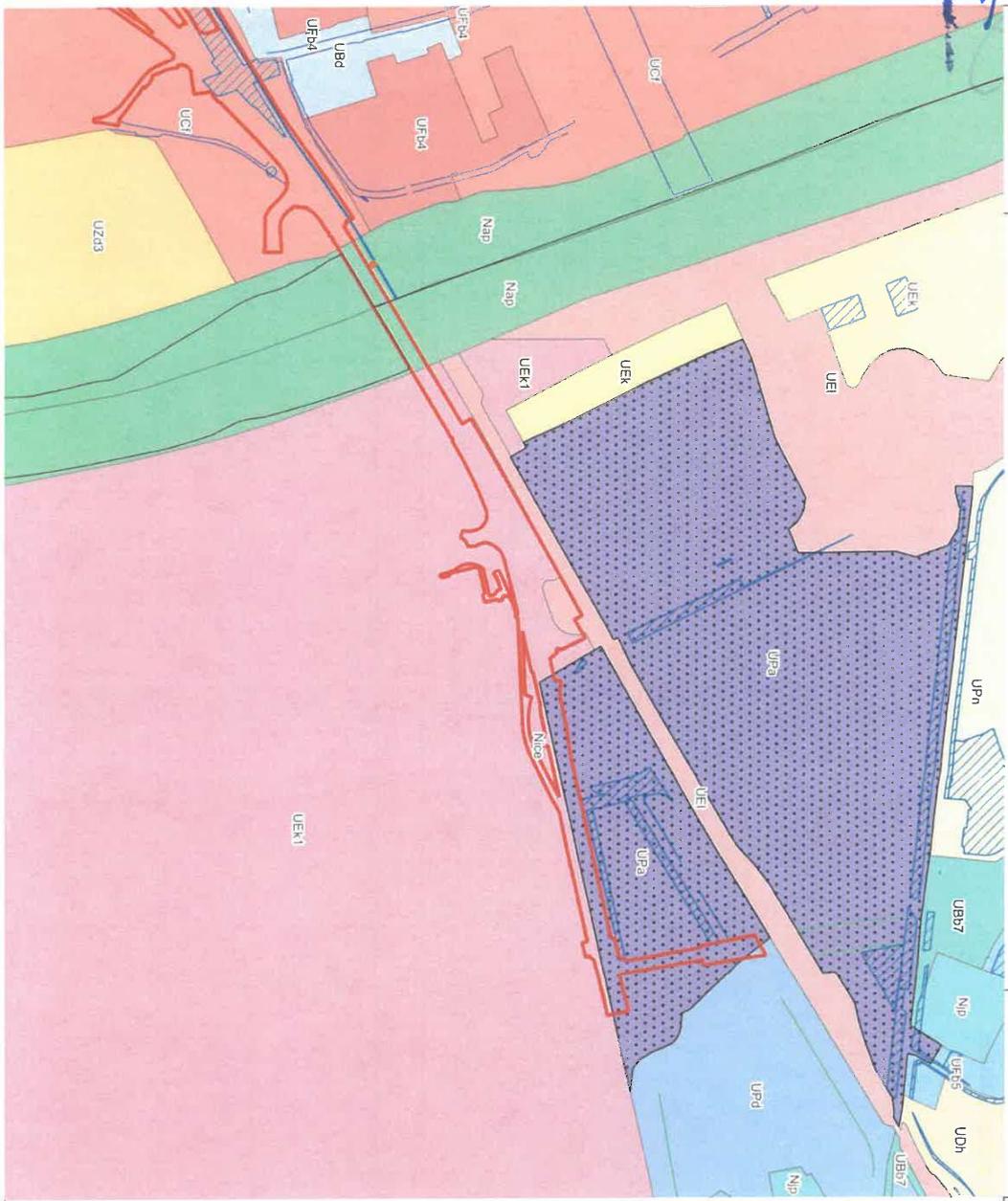

Philippe LOOS

tra⁴
 West

CREATION DE LA LIGNE DE TRAMWAY T4
 Communes de Nice, Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer
PLUM de la MNCA - PLANCHE 1

MÉTROPOLÉ
 NICE CÔTE D'AZUR

Echelle
 0 100 200 m



Légende

- Limites communales
- Emprise projet

Prescriptions surfaciques

- Emplacement réservé (ER)
- Espaces Boisés Classés (EBC)
- Périmètre de règles volumétriques qualitatives

Prescriptions linéaires

- Cône de prescription de wue
- Emplacement réservé voirie et équipement public
- Limite d'implantation des constructions
- Marge de recul par rapport à l'axe de la voie
- Marge de recul paysagère

Prescriptions ponctuelles

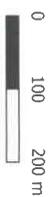
- Patrimoine bâti remarquable
- Patrimoine naturel

Zonage réglementaire

- Na
- Nap
- Nin
- UAc
- Ube
- UCf
- UCF
- UDb
- UDF
- UEa
- UEk1
- UEI
- UEP
- UEB4
- ULd
- UPa
- UPb
- UPh
- UPm1

Figure 5. Planche géographique du Plum (1/5)

Echelle

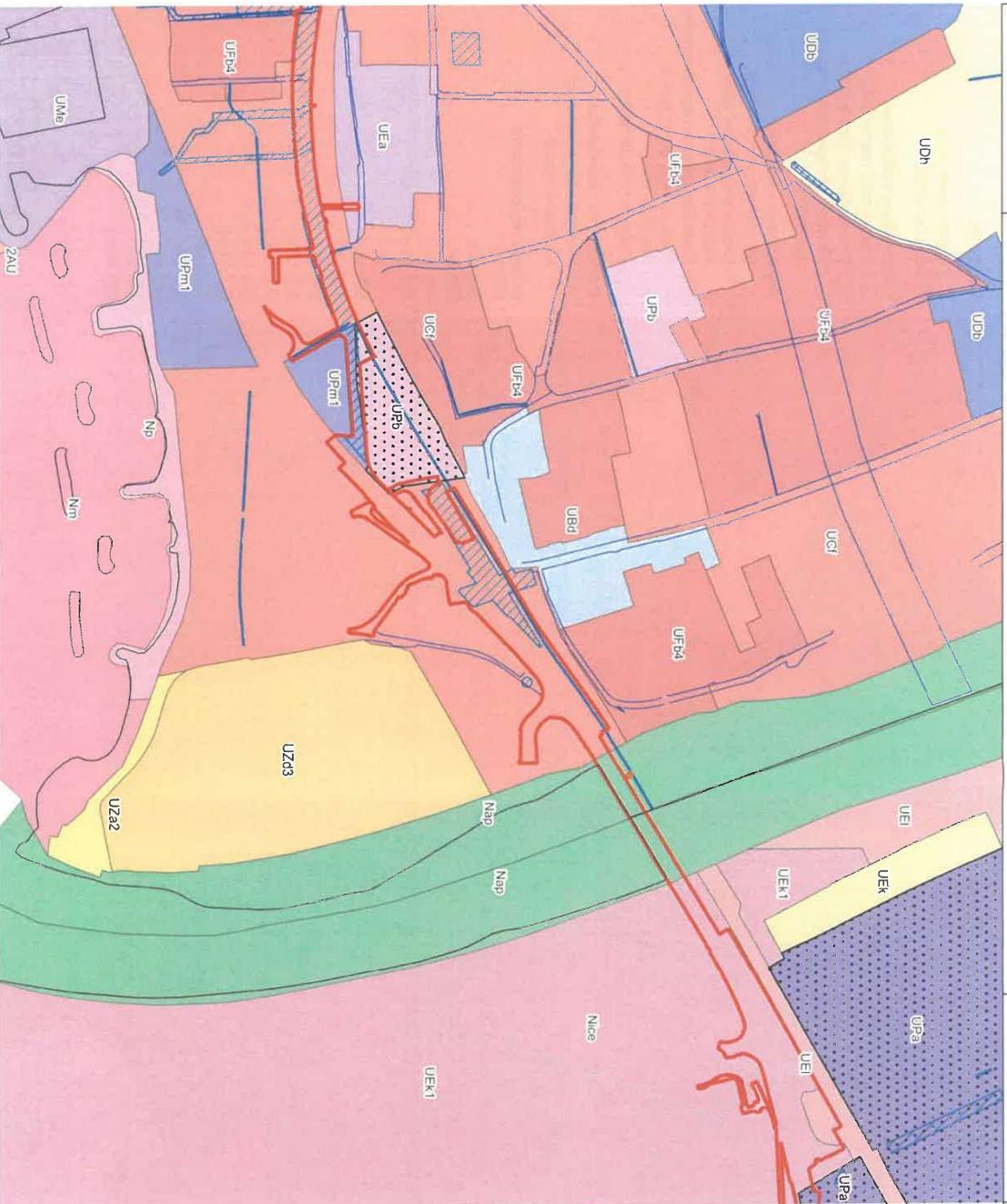


26 OCT. 2023

VU pour être annexé à motif
arrêté en date de ce jour
NICE le

Pour le préfet,
Le Secrétaire Général
SG 4522

Philippe LOOS



Légende

- Limites communales
- Emprise projet

Prescriptions surfaciques

- ▨ Emplacement réservé (ER)
- ▨ Espaces Boisés Classés (EBC)
- ▨ Périmètre de règles volumétriques qualitatives

Prescriptions linéaires

- Cône de prescription de vue
- Emplacement réservé voirie et équipement public
- Limite d'implantation des constructions
- Marge de recul par rapport à l'axe de la voie
- Marge de recul paysagère

Prescriptions ponctuelles

- Patrimoine bâti remarquable
- Patrimoine naturel

Zonage réglementaire

- Na
- Nap
- Nn
- UAC
- UBE
- UCF
- UDB
- UDF
- UEA
- UEK1
- UEI
- UEP
- UFB4
- ULD
- UPA
- UPb
- UPH
- UPm1

Figure 6 : Planche graphique du PLUm (2/3)