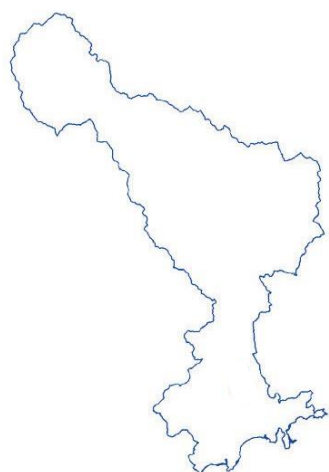


Plan Local d'Urbanisme Métropolitain

6. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT & DE PROGRAMMATION

Les OAP thématiques



Approbation du Plan Local d'Urbanisme métropolitain (PLUm) en Conseil Métropolitain	25 10 2019
Arrêtés des mises à jour n°1, n°2, n°3, n°4 et n°5	21 08 2020 ; 04 06 2021 24 09 2021 ; 18 07 2022 et 13 10 2023
Approbation de la Modification Simplifiée n°1 du PLUm en Conseil Métropolitain	21 10 2021
Approbation de la Modification de Droit Commun n°1 du PLUm en Conseil Métropolitain	06 10 2022
Approbation en Conseil Métropolitain des Déclarations de Projet n°1 et n°2 valant MEC du PLUm Nice – Pôle Santé et Levens – Collège	14 12 2022
Approbation en Conseil Métropolitain de la Déclaration de Projet n°3 valant MEC du PLUm Beaulieu – Villa Eiffel	27 03 2023
Approbation en Conseil Métropolitain de la Déclaration de Projet n°4 valant MEC du PLUm Levens – Centrale photovoltaïque	25 09 2023
Arrêté Préfectoral de la DUP pour création de la ligne T4 du tramway emportant MEC du PLUm	26 10 2023
Approbation en Conseil Métropolitain de la Déclaration de Projet n°5 valant MEC du PLUm Nice – Brancolar (reconversion du site ENEDIS)	30 11 2023
Approbation de la Modification Simplifiée n°2 du PLUm en Conseil Métropolitain	30 11 2023
Approbation de la Modification Simplifiée n°3 du PLUm en Conseil Métropolitain	

ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

OAP THEMATIQUES



SOMMAIRE

OAP THEMATIQUES	1
OAP COMMERCE	3
OAP CLIMAT AIR ENERGIE EAU	25
1. VOLET CLIMAT.....	27
2. VOLET AIR.....	30
3. VOLET GESTION DES DECHETS	32
4. VOLET ENERGIE	33
5. VOLET EAU	39
OAP COLLINES.....	43
OAP MOBILITE GENERALE	53

ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

OAP COMMERCE



SOMMAIRE

I.	Introduction	5
II.	Constats-diagnostic.....	5
1.	Une offre commerciale puissante et touristique du centre de Nice.....	6
2.	Une offre commerciale rééquilibrée.....	7
3.	Des centres-bourgs et centres-villes attractifs et vivants	7
4.	Des zones commerciales et grandes surfaces vieillissantes.....	8
5.	Une offre commerciale encore trop dépendante de la voiture	8
6.	Armature commerciale	8
III.	Les objectifs poursuivis en matière de développement commercial	13
	Préserver l'attractivité urbaine et commerciale de la métropole niçoise.....	13
	Continuer à faire de Nice Côte d'Azur une métropole exemplaire en matière d'intégration urbaine, environnementale et sociale des fonctions commerciales	13
	Maintenir les équilibres commerciaux et urbains de la Métropole	13
IV.	Les orientations relatives à l'équipement commercial et artisanal	15
1.	Valorisation de l'offre commerciale dans les centralités urbaines majeures et les centralités urbaines d'équilibre	15
2.	Une offre commerciale et artisanale de proximité créatrice de vitalité dans les centres bourg, pôles commerciaux relais et les centralités urbaines de proximité	15
3.	Améliorer l'intégration urbaine des pôles commerciaux structurants	16
4.	Des projets exemplaires en matière de qualité paysagère et environnementale	16
5.	Guide stratégique de l'évolution des pôles commerciaux périphériques :	17
6.	Localisations préférentielles des commerces	20

Carte 1 : Armature commerciale de la Métropole de Nice Côte d'Azur

Carte 2 : Armature commerciale – Zoom sur le littoral et la basse vallée du Var

Carte 3 : Armature commerciale – zoom sur le Haut-Pays

Carte 4 : Localisation préférentielle des commerces

Carte 5 : Localisation préférentielle des commerces – Zoom sur le littoral et la basse vallée du Var

Carte 6 : Localisation préférentielle des commerces – Zoom sur le Haut-Pays

I. INTRODUCTION

Le commerce est, à l'instar de l'habitat, une fonction structurante pour le développement urbain de la métropole.

L'activité commerciale représente une occupation du sol importante et prenant diverses formes, des boutiques en rez-de-chaussée dans les centres urbains aux plus grandes zones commerciales en périphérie.

Les lieux de commerce sont des éléments majeurs dans le quotidien, qui s'inscrivent dans les déplacements journaliers ou occasionnels, dans la vitalité du tissu urbain et dans les services rendus aux habitants.

En outre, l'implantation commerciale est, de par sa dépendance au marché, une incursion urbaine mouvante. En continuelle remise en question, l'offre commerciale doit savoir s'adapter au fonctionnement de son territoire de chalandise et aux demandes de la clientèle.

La structure commerciale de la Métropole est très influencée par la géographie du territoire entre mer et montagne, par le rôle de Nice historiquement carrefour majeur de flux financiers et par l'importance du tourisme dans la structure économique de la région. L'entité de la Métropole induit un questionnement sur le commerce et sur son avenir au sein du territoire et des changements contemporains des usages de la ville et du commerce.

II. CONSTATS-DIAGNOSTIC

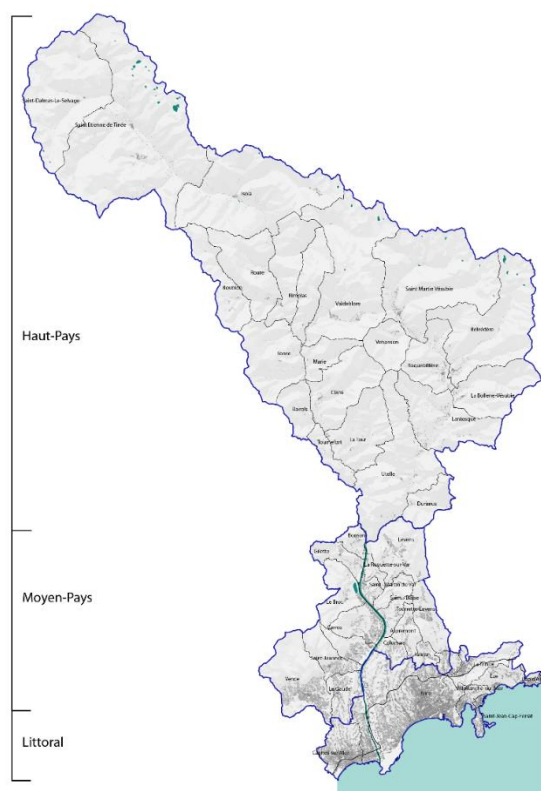


Figure 1 : Plan des zones géographiques composant la Métropole

La Métropole Nice-Côte d'Azur peut être appréhendée par le biais de trois secteurs géographiques : le Littoral, le Moyen-Pays et le Haut-Pays.

Le **Haut-Pays** est constitué de 21 communes. Elles sont majoritairement rurales avec la présence de quelques communes touristiques (Isola 2000, St Martin Vesubie, Roquebillière, St Etienne de Tinée, Valdeblore...). Cette partie du territoire présente un contexte complexe très montagneux, au sein des deux vallées confluentes de la Tinée et de la Vesubie.

L'offre commerciale de cette zone se concentre donc, pour une grande part, dans les centres-bourgs sous la forme de commerces de proximité (3% de l'offre de commerces de proximité sur le territoire) ainsi que dans quelques grandes surfaces (1% de l'offre de grandes surfaces de la métropole) situées à proximité des grands axes.

2 types de polarités composent donc ce territoire :

- Les centres stations (Auron, Isola 2000) et les centres bourgs (Saint Martin Vésubie, Roquebillière, Saint Etienne de Tinée) ; ce sont des polarités touristiques, qui proposent une offre commerciale structurée et relativement dense. C'est également le cas de la polarité relai de Pont de Clans, qui draine les villages de la basse Tinée.
- Des polarités « isolées » avec une offre commerciale limitée dans les villages.

Le **Moyen-Pays** est composé des communes résidentielles structurant la première couronne de l'agglomération niçoise ainsi que celles de la plaine du Var et des collines qui l'entourent.

Elle regroupe des communes dont la taille varie fortement. Cette zone de la métropole est caractérisée par un contexte topographique plus complexe que le littoral.

Un fort déséquilibre est observé au sein du Moyen Pays entre l'Est et l'Ouest du Var. En effet, des centralités urbaines d'équilibre avec des polarités commerciales importantes sont implantées à l'Ouest (Vence et Carros), alors qu'à l'Est l'offre est essentiellement constituée de polarités de proximité.

Vence présente en outre la particularité d'être une commune touristique avec une offre commerciale spécifique.

Le **Littoral** est le secteur à la topographie la moins complexe avec une urbanisation très dense. Elle s'organise en sous-ensembles :

- Le centre historique de Nice ;
- Le Nord-Est de Nice et la Trinité ;
- La basse Vallée du Var (Saint Laurent du Var/Ouest de Nice, Cagnes-sur-Mer) ;
- La Riviera à l'est de Nice (Villefranche sur Mer, Saint-Jean-Cap-Ferrat, Cap d'Ail et Eze).

Le littoral est caractérisé par une offre commerciale extrêmement mixte et fournie. Ainsi, le centre historique de Nice propose une offre diversifiée de commerces locaux de proximité, ou de tradition à vocation touristique, des marchés, de chaînes (prêt-à-porter principalement), d'enseignes de luxe...

La partie à l'Est propose une offre moins dense mais importante de commerces de proximité, de moyennes surfaces alimentaires, d'enseignes d'équipement de la personne et de la maison... répondant aux besoins courants journaliers des habitants.

La partie la plus à l'Ouest de Nice est en expansion et en restructuration : elle propose une offre commerciale composée de grandes surfaces alimentaires et spécialisées ainsi que de centres commerciaux caractéristiques des périphéries proches des grandes agglomérations.

Les communes donnant sur le bord de mer présentent une importante fréquentation touristique avec une typologie de commerces adaptée à cette clientèle spécifique.

1. UNE OFFRE COMMERCIALE PUISSANTE ET TOURISTIQUE DU CENTRE DE NICE

Le secteur du littoral est le secteur le plus densément bâti avec 37 hab./km² ; il concentre donc une part importante de la population de la métropole (83%) ainsi que la majorité de ses travailleurs avec 81,5% qui se concentrent sur 3 communes (Nice, Cagnes-sur-Mer et St Laurent-du-Var).

Il est donc normal que le Littoral concentre une part importante de l'offre commerciale et de services. Le poids de Nice est dominant puisqu'il est estimé à près de 70% de l'offre en commerces de moins de 300 m² de surface de vente.

La métropole niçoise présente la plus forte densité commerciale française avec 3,24 unités commerciales par habitant, devant les métropoles de Bordeaux (2,72 unités commerciales par habitant) et d'Aix-Marseille (2,6 unités commerciales par habitant) ; elle le doit à son maillage commercial de centre-ville très dense et puissant, alors que l'offre commerciale hors-centre-ville (centres commerciaux uniquement) est comparable à celle des métropoles de Bordeaux et de Marseille.

Le tissu commercial en centre-ville se porte donc bien ; le taux de vacance reste maîtrisé sur la ville centre, notamment dans les grands centres commerciaux métropolitains avec un taux de vacance qui avoisine les 4,3% et les 6,6% pour le centre-ville niçois.

Dans certains centres-villes de la Riviera à l'Est de Nice comme Villefranche-sur-Mer ou Saint-Jean-Cap-Ferrat, la spécialisation touristique de l'offre commerciale génère un déficit en commerces de proximité pour les besoins quotidiens des habitants.

2. UNE OFFRE COMMERCIALE REEQUILIBREE

De 2013 à 2015, une série d'études successives a confirmé l'enjeu de développement et de requalification du tissu commercial de Nice Côte d'Azur. En effet, la densité commerciale était alors inférieure à la moyenne nationale : 1,26 m² de surface de vente par habitant contre 1,4 m² au niveau national, alors que les métropoles comparables affichaient des densités commerciales de 1,5 à 2 m² de surface de vente par habitant.

Depuis, la dynamique commerciale de remise à niveau a été enclenchée, avec 174 000 m² de surface de vente autorisés au sein de la Métropole de 2011 à mi-2017 :

- 31 000 m² pour des opérations urbaines (gare Thiers, gare du Sud, Le Ray, Saint-Roch...) ayant permis notamment de combler le déficit en offre alimentaire de proximité ;
- 30 000 m² pour l'offre en grandes/moyennes surfaces spécialisées, concernant essentiellement le secteur sous-équipé de l'équipement de la maison (avec notamment l'implantation d'un magasin IKEA). Cet objectif a pour ambition de répondre à une faiblesse actuelle spécifique dans les domaines de « l'équipement de la maison » et de la « culture ».
- 113 000 m² pour des créations et renforcements des grands centres commerciaux (Nice One, Lingostière, Saint-Isidore, La Trinité, Cap 3000 et Polygone Riviera).

Ces opérations permettront à Nice-Côte d'Azur de rattraper un niveau d'équipement comparable à celui des autres grandes métropoles.

3. DES CENTRES-BOURGS ET CENTRES-VILLES ATTRACTIFS ET VIVANTS

La majorité des centres-bourgs présentent un caractère patrimonial qui génère une clientèle touristique importante. Ces centres-bourgs et centres-villes ont été réaménagés et ont réalisé des efforts conséquents dans l'aménagement de leurs espaces publics.

De plus, on remarque que l'offre commerciale en périphérie est plutôt complémentaire et non en concurrence avec les commerces de proximité, davantage orientés vers une clientèle touristique.

Les centralités urbaines : centres-villes, centres-bourgs et quartiers, ont conservé un maillage commercial répondant aux besoins des habitants et usagers de la métropole, mais aussi touristiques. Ce maillage, bien que parfois imparfait ou limité dans certains secteurs, reste l'une des grandes richesses de la métropole, et contribue à son animation et à son identité.

4. DES ZONES COMMERCIALES ET GRANDES SURFACES VIEILLISSANTES

L'antériorité et le développement commercial d'opportunité, notamment le long des axes de déplacement en périphérie ont pour conséquence une qualité architecturale globalement médiocre. La plupart des zones commerciales et des grandes surfaces présentes sur le territoire et n'ayant pas été rénovées ces dernières années présentent un déficit d'image : insuffisante prise en compte du contexte d'implantation, du paysage, espaces extérieurs arides constitués de parkings aériens, utilisation de matériaux préfabriqués, manque d'homogénéisation des façades/enseignes générant un impact visuel accentué par la présence de publicités le long des voies de communication.

5. UNE OFFRE COMMERCIALE ENCORE TROP DEPENDANTE DE LA VOITURE

La voiture individuelle reste encore le mode de déplacement dominant, avec des flux de transits quotidiens importants de 800 000 véhicules circulant sur les axes du territoire et 120 000 vers les pôles voisins de Cannes et Sophia Antipolis. Les déplacements pendulaires domicile-travail représentent pratiquement la moitié des déplacements effectués au sein du périmètre de la métropole. Les pôles commerciaux périphériques présents dans la zone du littoral sont organisés en fonction de la capacité simplifiée de s'y rendre en voiture à l'aide des grands axes de communication. Aujourd'hui, elles orientent aussi le choix du mode de déplacement des usagers car il est plus simple de s'y rendre en voiture qu'en transport en commun et plus sécurisé qu'en vélo ou à pied.

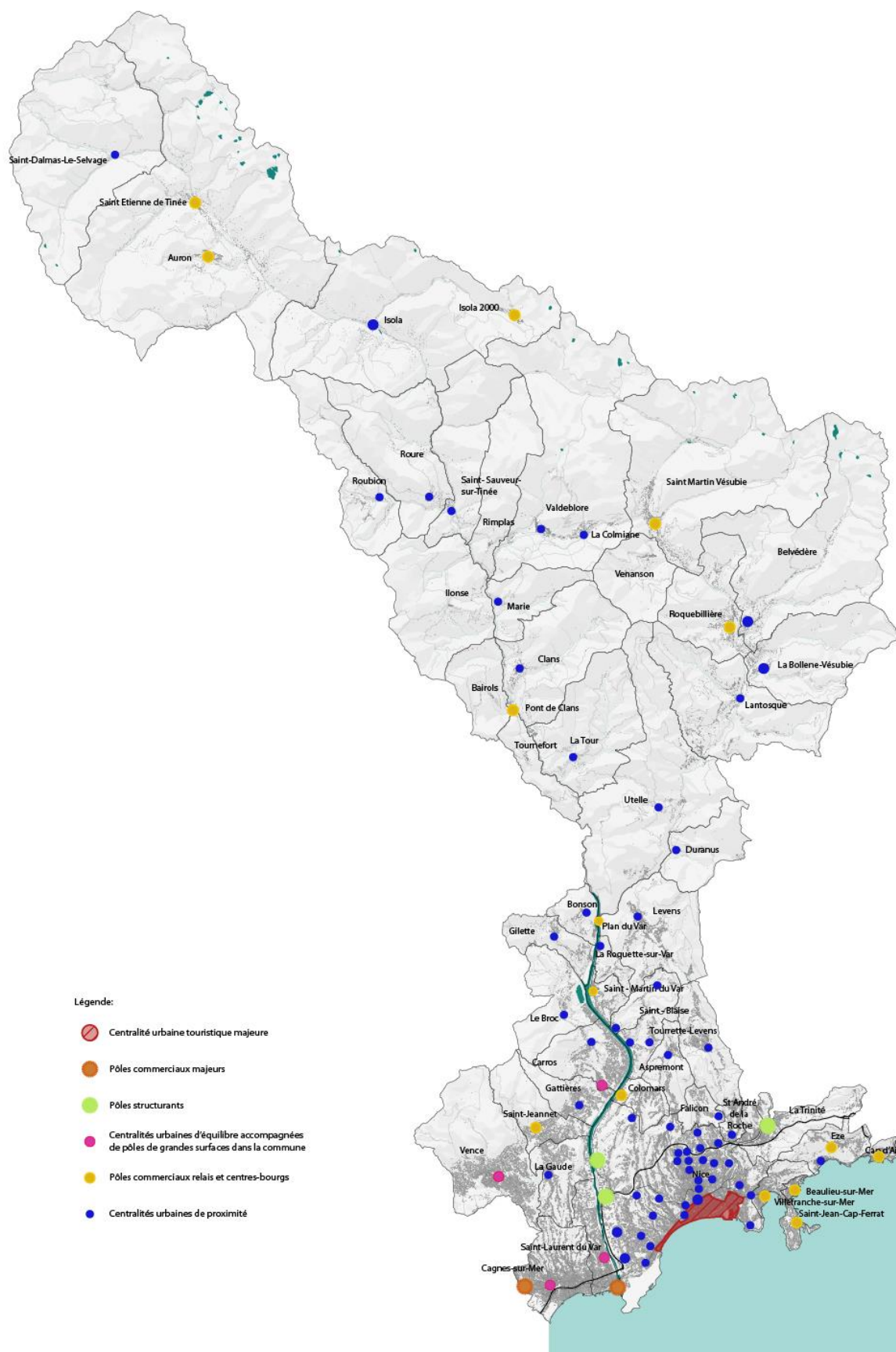
Il est important de revoir ce modèle commercial afin de renforcer l'attractivité des autres modes de transport (tramway, train, bus).

En outre, les parkings aériens de ces zones sont très fonctionnels, non mutualisés ; la réhabilitation des zones commerciales doit prendre en compte une meilleure intégration urbaine des espaces de stationnement associée aux objectifs de modération de consommation de l'espace.

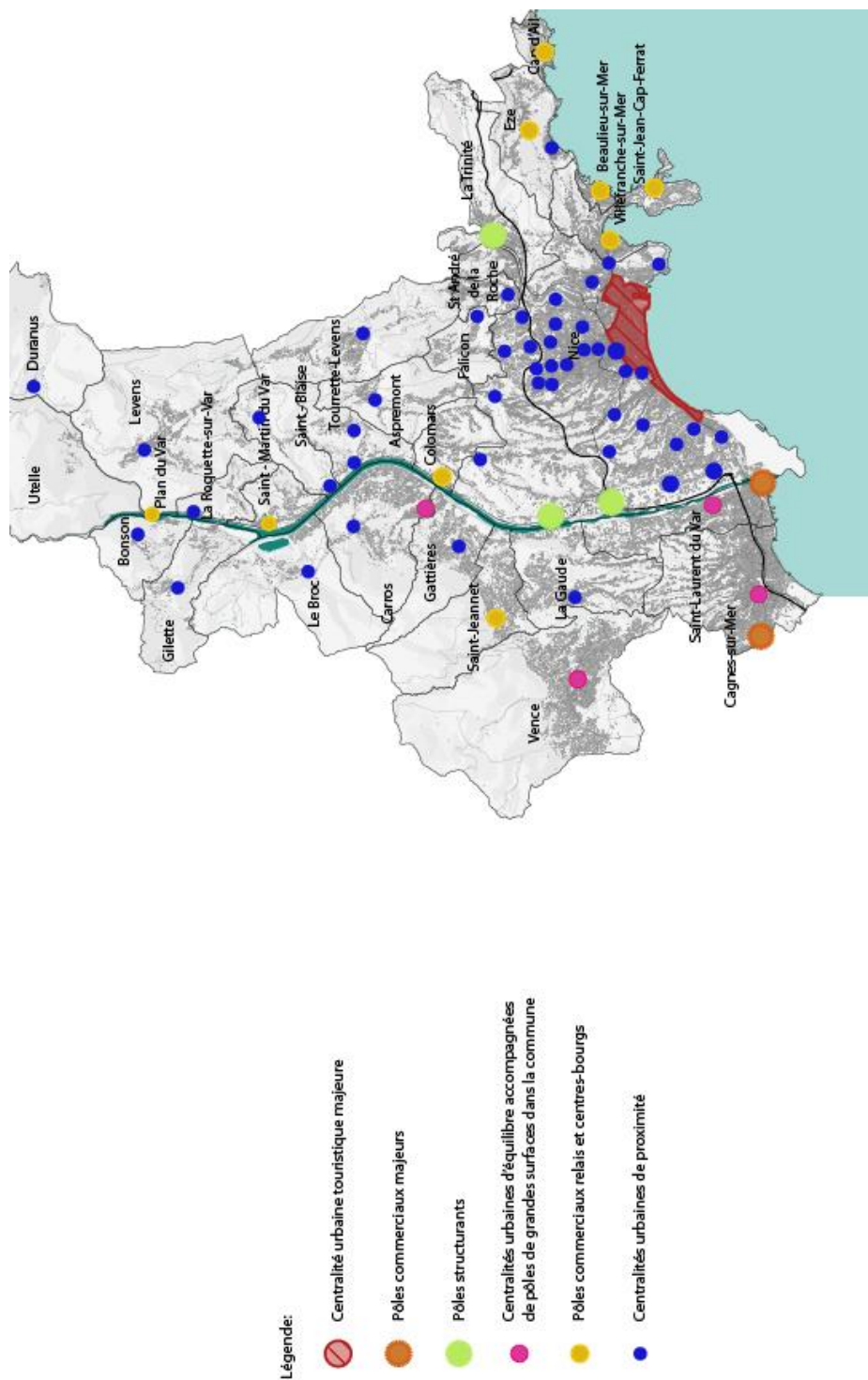
6. ARMATURE COMMERCIALE

Types de pôles	Niveau de rayonnement	Type d'établissements	Pôles concernés
Centralité urbaine touristique majeure	Régional et métropolitain 1 000 000 habitants et +	- Commerces de proximité traditionnel - Chaines spécialisées - Commerces traditionnels à vocation touristique - Magasins populaires	- Grand centre de Nice
Pôles commerciaux majeurs	Métropolitain 1 000 000 habitants et +	- Grande distribution spécialisée - Distribution alimentaire - Chaines spécialisées (prêt à porter, décoration, sport, culture...)	- Cap 3000 - Polygone Riviera
Pôles structurants	Métropolitain 100 000 à 500 000 habitants	- Grande distribution spécialisée - Grande distribution alimentaire - Chaines spécialisées (maison, sport, bricolage, jardin, voiture, équipements...)	- Nice Lingostière - Nice Saint Isidore - La Trinité

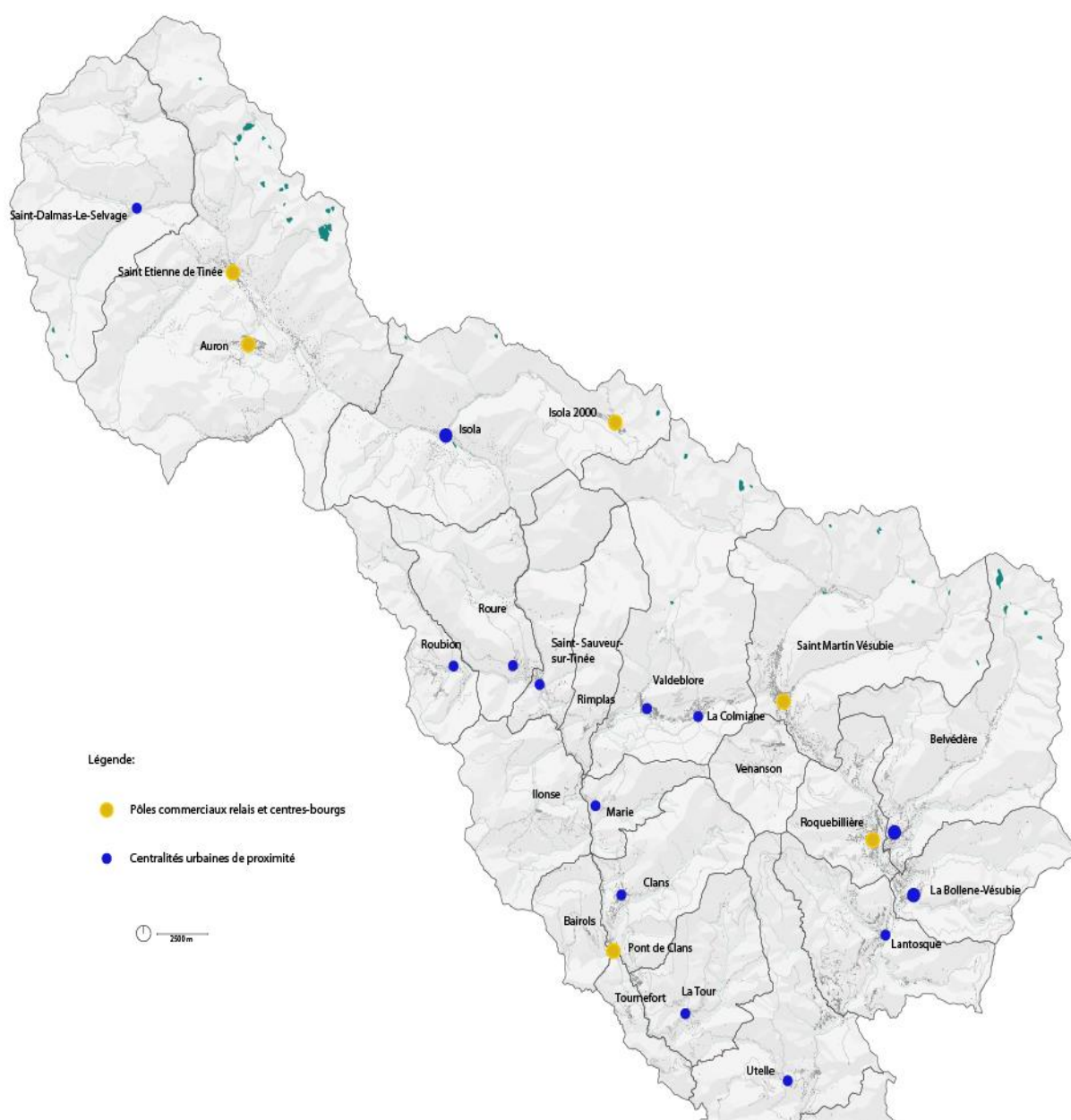
Types de pôles	Niveau de rayonnement	Type d'établissements	Pôles concernés
Centralités urbaines d'équilibre accompagnées de pôles de grandes/moyennes surfaces dans la commune	Communal et intercommunal 20 000 à 100 000 habitants	- Commerces de proximité traditionnel - Chaines spécialisées - Commerces traditionnels à vocation touristique - Grande distribution alimentaire - Chaines spécialisées - Indépendants spécialisés	- Vence - Cagnes-sur-Mer - Carros - Saint-Laurent-du-Var
Pôles commerciaux relais et centres-bourgs	Communal, voire intercommunal < 20 000 habitants/touristes	- Grande distribution alimentaire - Chaines spécialisées - Indépendants spécialisés - Commerces de proximité traditionnel - Commerces à vocation touristique dans les stations du Haut-Pays et du Littoral	- Saint-Etienne-de-Tinée - Auron - Saint-Martin-Vésubie - Saint-Sauveur-sur-Tinée - Pont de Clans - Roquebillière - Isola 2000 - Plan du Var - Saint-Martin-du-Var - Colomars - Saint Jeannet - Villefranche-sur-Mer - Saint-Jean-Cap-Ferrat - Beaulieu-sur-Mer - Cap d'Ail - Eze
Centralités urbaines de proximité	Communal, voire local < 10 000 habitants	- Commerces de proximité traditionnels - Magasins populaires	- Centres-villages - Quartiers Niçois périphériques



CARTE 1 : ARMATURE COMMERCIALE DE LA METROPOLE DE NICE COTE D'AZUR



CARTE 2 : ARMATURE COMMERCIALE - ZOOM SUR LE LITTORAL ET LA BASSE VALLEE DU VAR



CARTE 3 : ARMATURE COMMERCIALE — ZOOM SUR LE HAUT-PAYS

III. LES OBJECTIFS POURSUIVIS EN MATIERE DE DEVELOPPEMENT COMMERCIAL

PRESERVER L'ATTRACTIVITE URBAINE ET COMMERCIALE DE LA METROPOLE NICOISE

- Valoriser les grandes centralités urbaines, vitrines emblématiques de la métropole, qui participent à son identité et à son attractivité touristique ;
- Capitaliser sur le caractère exemplaire des grandes opérations d'aménagement urbain et du réseau de tramway ;
- Conforter et étendre le cœur de la métropole niçoise :
 - o Assurer la continuité des linéaires commerciaux de Nice dans le tissu urbain dense niçois.
 - o Intégrer les quartiers péricentraux mais desservis par le tramway.
- Encourager l'accueil des concepts commerciaux les plus innovants (format, contenu) pour pérenniser la fonction stratégique du commerce dans l'attractivité métropolitaine.

CONTINUER A FAIRE DE NICE COTE D'AZUR UNE METROPOLE EXEMPLAIRE EN MATIERE D'INTEGRATION URBAINE, ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DES FONCTIONS COMMERCIALES

- Exigence de qualité en matière d'intégration urbaine et environnementale : mixité des fonctions, économie du foncier, qualité de desserte ;
- Poursuivre la requalification des zones périphériques, portes d'entrée de la Métropole ;
- Prendre en compte la dimension sociale : développer des emplois qualitatifs, renforcer l'économie sociale et solidaire dans les futurs projets.

MAINTENIR LES EQUILIBRES COMMERCIAUX ET URBAINS DE LA METROPOLE

- S'appuyer sur l'armature commerciale existante pour des développements commerciaux ;
- Envisager de nouvelles créations de polarité à condition qu'elles correspondent à des zones de chalandises endogènes (cas de la Plaine du Var), ou des enjeux ciblés de rééquilibrage (Moyen-Pays) ;
- Favoriser les commerces en équipement de la maison et en produits culturels qui affichent encore un certain retard ;
- Cibler une croissance des surfaces commerciales en rapport avec la croissance urbaine / démographique, les autorisations accordées entre 2011 et 2017 devant permettre de combler le retard constaté. A titre indicatif, sur la base des ratios usuels actuels, les besoins de surface de vente supplémentaires sont de l'ordre de 13 000 m² par an pour répondre aux besoins supplémentaires liés à cette croissance.

Ces trois objectifs sont en cohérence avec les grandes orientations suivantes établies dans le PADD :

- **Une métropole dynamique et créatrice d'emplois**
Maintenir, créer et développer les entreprises du territoire
Affirmer la dimension internationale de la métropole Nice Côte d'Azur
Orienter le modèle économique de la Métropole vers un développement plus compétitif, assurant un positionnement et un rayonnement métropolitains

- **Une Métropole au cadre de vie et à l'environnement préservés**

Préserver et valoriser la qualité exceptionnelle des paysages naturels et urbains, du Haut-Pays au littoral, dans le respect de la directive territoriale d'aménagement

Relever les défis environnementaux et la transition écologique ; améliorer le cadre de vie pour la santé et le bien-être des habitants

Assurer la transition énergétique et évoluer vers une ville intelligente durable et auto-suffisante

- **Une Métropole solidaire et équitable dans ses territoires**

Renforcer l'offre de mobilité en privilégiant les transports en commun, les modes doux et les liens entre Littoral, Moyen-Pays et Haut-Pays

Favoriser le vivre ensemble et un meilleur équilibre des centralités

Proposer un développement cohérent d'un réseau métropolitain « commerces et services »

IV. LES ORIENTATIONS RELATIVES A L'EQUIPEMENT COMMERCIAL ET ARTISANAL

1. VALORISATION DE L'OFFRE COMMERCIALE DANS LES CENTRALITES URBAINES MAJEURES ET LES CENTRALITES URBAINES D'EQUILIBRE

Les projets répondront aux critères suivants :

- Intégration des volumes commerciaux au tissu urbain et participation à son animation, en les intégrant à la ville par une configuration urbaine, architecturale et paysagère adaptée.
- Maintenir, voire développer l'offre commerciale lors des opérations de réhabilitation d'immeubles ou d'ilots urbains ; dans les secteurs proches des principales stations de transports en commun, l'offre commerciale pourra être significativement augmentée.
- Pour les projets, implantation au sein d'immeubles ou d'ilots urbains à usage mixte, dans le prolongement de linéaires ou d'espaces commerciaux existants.
- Veiller à la diversité de l'offre commerciale, afin de l'adapter aux besoins des habitants et de la clientèle touristique.

2. UNE OFFRE COMMERCIALE ET ARTISANALE DE PROXIMITE CREATRICE DE VITALITE DANS LES CENTRES BOURG, POLES COMMERCIAUX RELAIS ET LES CENTRALITES URBAINES DE PROXIMITE

Les objectifs stratégiques pour ces secteurs sont :

- Maintenir et favoriser les commerces de proximité dans les centres bourgs et de village ;
- Conforter et renforcer les pôles relais existants en proposant une offre répondant à tous les besoins communs des habitants ;
- Mettre en place de nouvelles polarités commerciales relais dans les secteurs les moins équipés, incluses dans un projet d'aménagement global ;
- Maintenir et développer l'artisanat, dans les centres bourgs et de village pour les activités non nuisantes et compatibles avec le tissu urbain (artisanat d'art...) ou à proximité pour les autres ;
- Maintenir la qualité des aménagements urbains et des espaces publics ou à défaut engager des projets d'aménagements ;
- Promouvoir la mise en place de marchés ou conforter l'offre existante ;
- Rendre accessible ces polarités par les modes doux et les transports en commun lorsque cela est pertinent.

3. AMELIORER L'INTEGRATION URBAINE DES POLES COMMERCIAUX STRUCTURANTS

Les orientations seront les suivantes :

- Les projets doivent privilégier le réinvestissement et la densification des fonciers commerciaux existants ou en friche, ainsi que l'optimisation des espaces de stationnement ;
- Les extensions seront possibles sous condition de mise en œuvre d'un projet de réinvestissement des fonciers commerciaux existants et/ou mise en œuvre d'un projet urbain plus global incluant si possible le développement d'autres activités urbaines ;
- Les projets doivent s'inscrire dans une logique de maîtrise des flux motorisés générés par les fonctions commerciales, en étant associés au renforcement des transports collectifs ou à toute autre mesure permettant de limiter l'impact du projet sur le trafic automobile.

4. DES PROJETS EXEMPLAIRES EN MATIERE DE QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE

Inscription des projets dans une logique de requalification environnementale et d'intégration urbaine, avec le respect des critères suivants :

- Traitement thermique de l'enveloppe des bâtiments ;
- Recours dans toute la mesure du possible aux énergies renouvelables (solaire, géothermie...)
- Qualité architecturale des constructions, tout en prenant en compte les exigences fonctionnelles ;
- Traitement soigné des espaces non construits, avec des espaces verts et naturels ;
- Gestion des eaux pluviales à la parcelle afin de ne pas aggraver les risques de crues ou d'inondation ;
- Optimisation du stationnement notamment par mutualisation entre commerces et certaines fonctions urbaines.

5. GUIDE STRATEGIQUE DE L'EVOLUTION DES POLES COMMERCIAUX PERIPHERIQUES :

Qualité architecturale et intégration paysagère : L'ensemble des aménagements doivent être prévus dans une logique d'ensemble et d'harmonisation	Architecture	Les bâtiments devront faire l'objet d'un concept architectural innovant adapté au contexte local (architecture environnante, topographie, éléments paysagers structurants). Un traitement architectural qualitatif, sous tous les angles de vue, y compris la toiture, utilisant au maximum des matériaux locaux. L'impact visuel des bâtiments sur les principaux axes de communication devra être minimisé afin d'atténuer les effets de masse sur les grands linéaires et notamment en entrée d'agglomération. Les zones de stockage des déchets devront être masquées. Les espaces techniques extérieurs ne devront pas être visibles à partir des espaces accessibles au public Les appareils générateurs d'énergie devront être intégrés au bâtiment (climatisation, transformateur, PAC, groupe électrogène...) Les bâtis nouvellement créés devront contribuer à créer un ensemble urbain cohérent, qualitatif et homogène.
	Dispositifs techniques	Les enseignes devront répondre à un cahier des charges effectif sur la zone commerciale pour une homogénéisation de ceux-ci. Les affichages publicitaires devront se limiter à la façade des commerces.
	Implantation	La mutualisation des espaces de stationnement au sein d'une même zone devra être privilégiée. Au minimum, un passage d'un espace voisin à un autre devra être prévu. 5% des places créées devront être dotées de bornes pour le rechargement électrique. Des emplacements destinés aux deux roues (motorisés ou non) seront implantés. Les stationnements seront accompagnés d'une végétalisation sous forme d'arbres moyennes-tiges (avec un ratio de 1 îlot planté pour 10 places) plantés en pleine terre (minimum 18/20) avec un système permettant un arrosage adapté aux conditions climatiques locales.
	Enseignes et implantations publicitaires	
	Stationnements	



	Mobilier urbain	L'aménagement de l'extérieur des constructions devra comprendre des espaces individuels et mutualisés entre les commerces, plantés et accompagnés de mobilier urbain. Ces espaces doivent être agréables, déconnectés par une barrière végétale des voies et des places de stationnement. Des mobiliers d'assises et poubelles seront prévus à l'entrée des magasins.
Favoriser la protection ou le renforcement de la biodiversité	Végétalisation	40% au minimum des surfaces utilisées doivent être traitées en espace perméabilisé, paysager, dont la moitié doit comprendre des plantations d'arbres. Le traitement paysager devra être mis en œuvre en intégrant les espaces verts en cohérence avec les cheminements piétons et les flux internes. Les espèces choisies devront contribuer au maintien de la biodiversité (espèces mellifères par exemple), seront indigènes et diversifiées.
	Protection des réserves de biodiversité	Des espaces de réserves de biodiversités et relais de corridors écologiques devront être protégés, restaurés ou instaurés suivant les aménagements. Sont privilégiés, les ripisylves, des cours d'eau, les bandes enherbées, les haies arbustives.
Performance énergétique et gestion des eaux de ruissellement	Consommation d'énergie	Les bâtiments devront répondre aux normes de performance énergétique les plus récentes (RT2012 / RT2020). Les toits des constructions pourront être végétalisés afin d'améliorer l'isolation thermique des bâtiments.
	Production énergétique	Un plan de gestion concerté par tous les acteurs au sein des pôles commerciaux puis de la métropole autour de l'approvisionnement des marchandises devra être prévu. Cela afin d'arriver à un système de livraison mutualisé, efficient et donc plus économe en énergies fossiles et moins producteur de pollutions.
	Gestion des eaux de ruissellement	L'aménagement des nouvelles constructions devront comprendre une emprise destinée à l'infrastructure productrice d'énergie (centrale solaire, chaudière...), Si l'orientation le permet des panneaux photovoltaïques seront privilégiés.
Densité d'aménagement	Consommation de surfaces agricoles	Les surfaces imperméabilisées ne devront pas dépasser 60% de la superficie totale des parcelles utilisées pour l'implantation commerciale. L'organisation de ces surfaces doit être pensée pour une gestion optimale des ruissellements et dans la logique fonctionnelle et esthétique d'ensemble de l'aménagement de la zone.
	Extensions	L'acquisition et/ou la consommation de terres agricoles au profit d'un développement commercial est proscrite.
	Aires de stationnement	Les extensions des constructions existantes seront implantées dans le périmètre de la tache urbaine de la zone commerciale présente.
	Implantations isolées	Les espaces de stationnement devront être mutualisés entre les enseignes commerciales. Les implantations à plus de 20 mètres du bâti existant ou projeté sont à éviter.

Mixité fonctionnelle		Les pôles commerciaux doivent dans leur réhabilitation et dans leur création être adaptés à un plan d'aménagement général comprenant diverses fonctions au sein d'une même localisation. Cette mixité fonctionnelle peut comprendre de l'habitat, des bureaux, des équipements sportifs, culturels, des espaces verts, agricoles etc.
Accessibilité	PMR	La largeur des cheminements devra être d'au moins 1,8m. L'ensemble des aménagements, de l'accès aux bâtiments, aux parkings et aux transports en commun, de l'architecture/façade du bâtiment devra faire l'objet d'une étude des projets en termes d'accessibilité et d'une étude de réhabilitation pour une meilleure accessibilité de l'existant.
	Cheminements doux	Des cheminements piétons et cyclables devront être prévus dans le projet d'ensemble des commerces afin de connecter intelligemment les différents espaces : espaces de rencontre, verts, parkings, avec les enseignes. Ils devront aussi assurer une liaison confortable avec les autres pôles métropolitains au niveau de la voirie et avec les points d'arrêt des transports en commun.
	Transports en commun	Les nouveaux aménagements devront prendre en compte dans le choix de leur localisation la présence ou non de lignes de transports en commun.
Offre commerciale diversifiée et innovante	Drive	Les pôles commerciaux devront prendre en compte dans leur conception ou dans leur réhabilitation les installations de distribution, stockage, gestion, relatives au commerce en ligne et de son développement possible.

6. LOCALISATIONS PREFERENTIELLES DES COMMERCES

L'armature commerciale actuelle a guidé la définition des sites de localisation préférentielle des activités commerciales, qui correspondent :

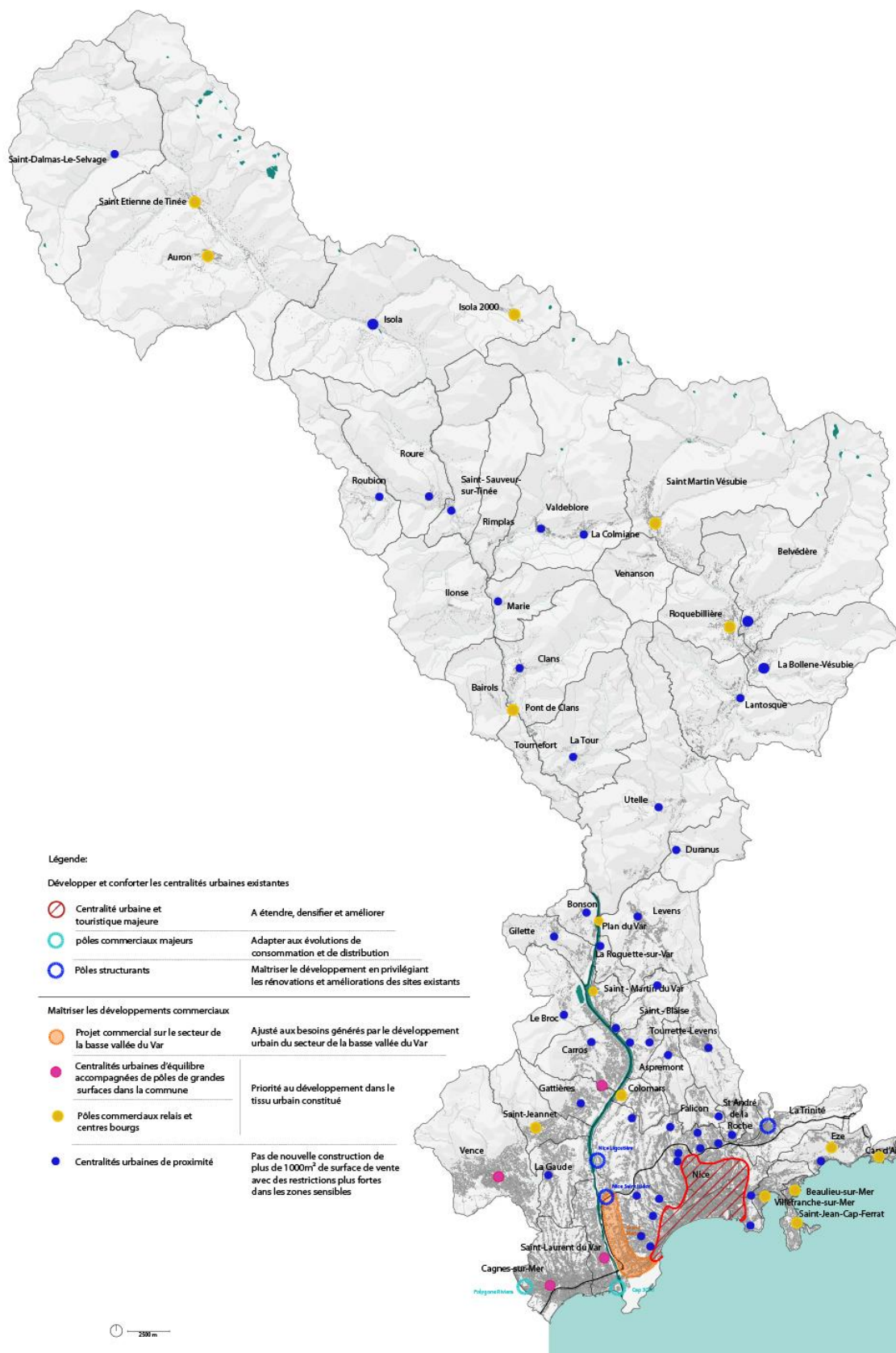
- **A la centralité urbaine majeure** de Nice qui a vocation à être étendue, notamment pour intégrer les linéaires commerciaux continus dans le tissu urbain dense et les quartiers périphériques desservis par le tramway ; l'offre commerciale peut y être densifiée et améliorée, sous formes de commerces en rez-de-chaussée, galeries commerciales ou centres commerciaux intégrés au tissu urbain. Ce cœur métropolitain a vocation à accueillir toutes les formes commerciales, et notamment les fonctions commerciales les plus rayonnantes et innovantes de la Métropole.
- **Aux pôles majeurs** (Cap 3000, Polygone Riviera) qui peuvent envisager des restructurations de l'existant pour s'adapter si besoin aux évolutions de consommation ou de distribution.
- **Aux pôles structurants d'agglomération** qui peuvent envisager un développement maîtrisé dans le cadre d'un projet de réhabilitation ou d'amélioration de l'existant, en privilégiant le réinvestissement des sites existants.
- **Aux centralités urbaines d'équilibre, aux pôles commerciaux relais et centres bourgs** : priorité au développement dans le tissu urbain constitué. Les nouveaux développements de commerces répondant à des achats quotidiens s'effectuent prioritairement dans les centralités urbaines ou en continuité ou en proximité de celles-ci.
La polarité relai à Saint-Martin du Var sera renforcée pour rééquilibrer l'offre commerciale du Moyen pays à l'Est du Var, en lien avec le projet du nouveau quartier de la Digue.
- **Au secteur de la basse vallée du Var**, avec des projets commerciaux contrôlés. Les nouveaux projets commerciaux seront dimensionnés pour répondre aux nouveaux besoins des futurs habitants, actifs, visiteurs...
Le secteur de la basse vallée du Var (Grand Arénas + Méridia + écoquartier Saint-Isidore) doit accueillir à terme 22 000 habitants et 27 000 actifs. A titre indicatif, sur la base des ratios usuels, cela représente un potentiel d'environ 18 600 m² de surface de vente. Le projet urbain pourra également accueillir des équipements spécifiques au-delà des fonctions de proximité, non concurrentiels de l'offre métropolitaine existante, tels que :
 - Des activités nouvelles et créatives en lien avec la Plaine des Sports ;
 - Des activités répondant à des attentes de consommation émergentes (technologies, halle gourmande) ;
 - Des transferts d'enseignes à condition de s'inscrire dans le projet urbain ;
 - Des activités susceptibles de renvoyer une image qualitative : showroom design, automobile...En revanche, il ne sera pas prévu de centre commercial généraliste, de type hypermarché ou galerie marchande.

Limitation du développement commercial en dehors de ces secteurs prioritaires :

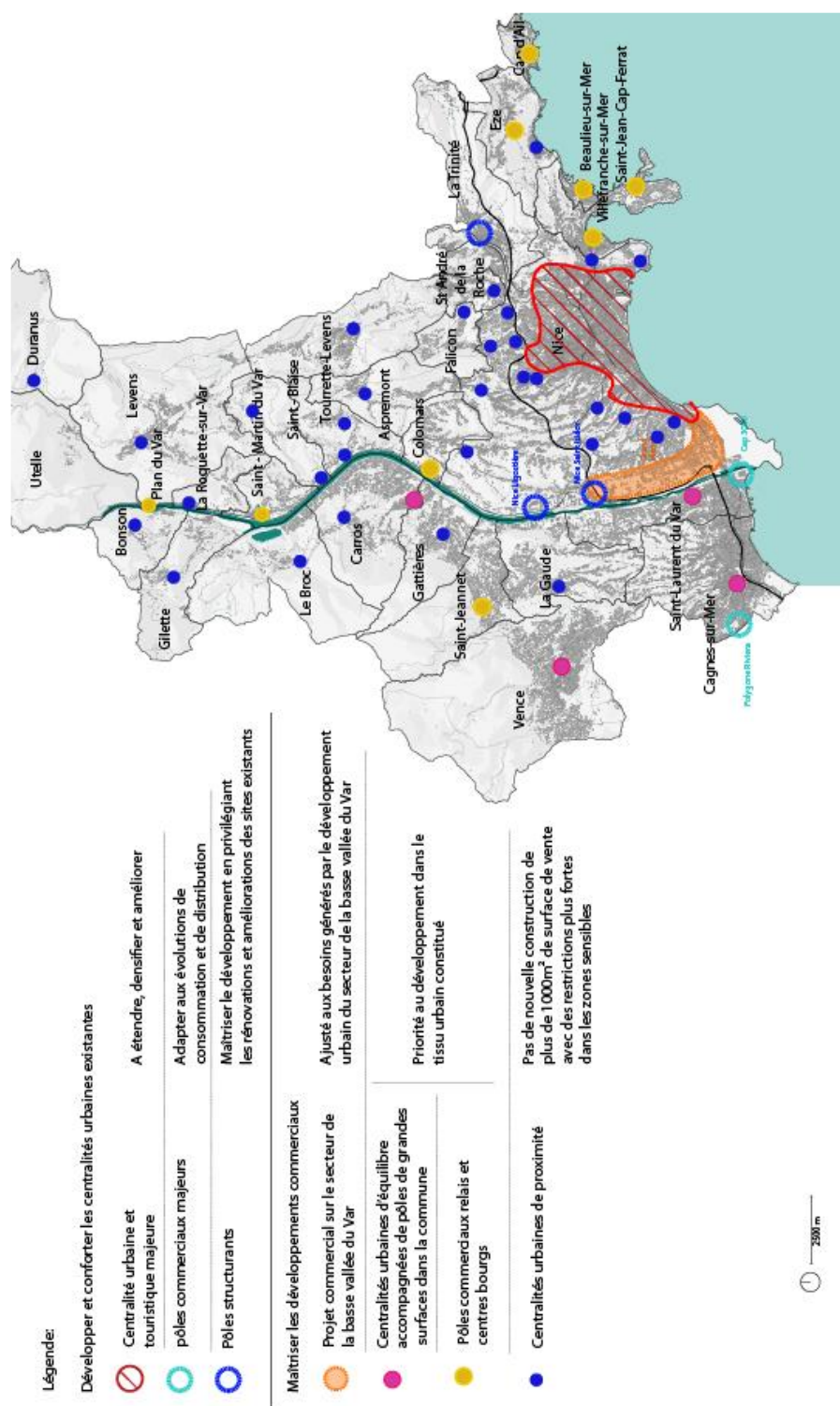
En dehors de ces pôles déjà existants, il n'est pas prévu d'autoriser de nouvelles créations de plus de 1000 m² de surface de vente. Cette disposition permet d'éviter la dissémination commerciale, ainsi que la création de nouveaux centres commerciaux. Des dérogations pourront être accordées sur les secteurs de projet urbain, où les nouveaux projets commerciaux seront dimensionnés pour répondre aux besoins futurs des habitants, actifs, visiteurs...

Ce seuil est abaissé dans les secteurs sensibles :

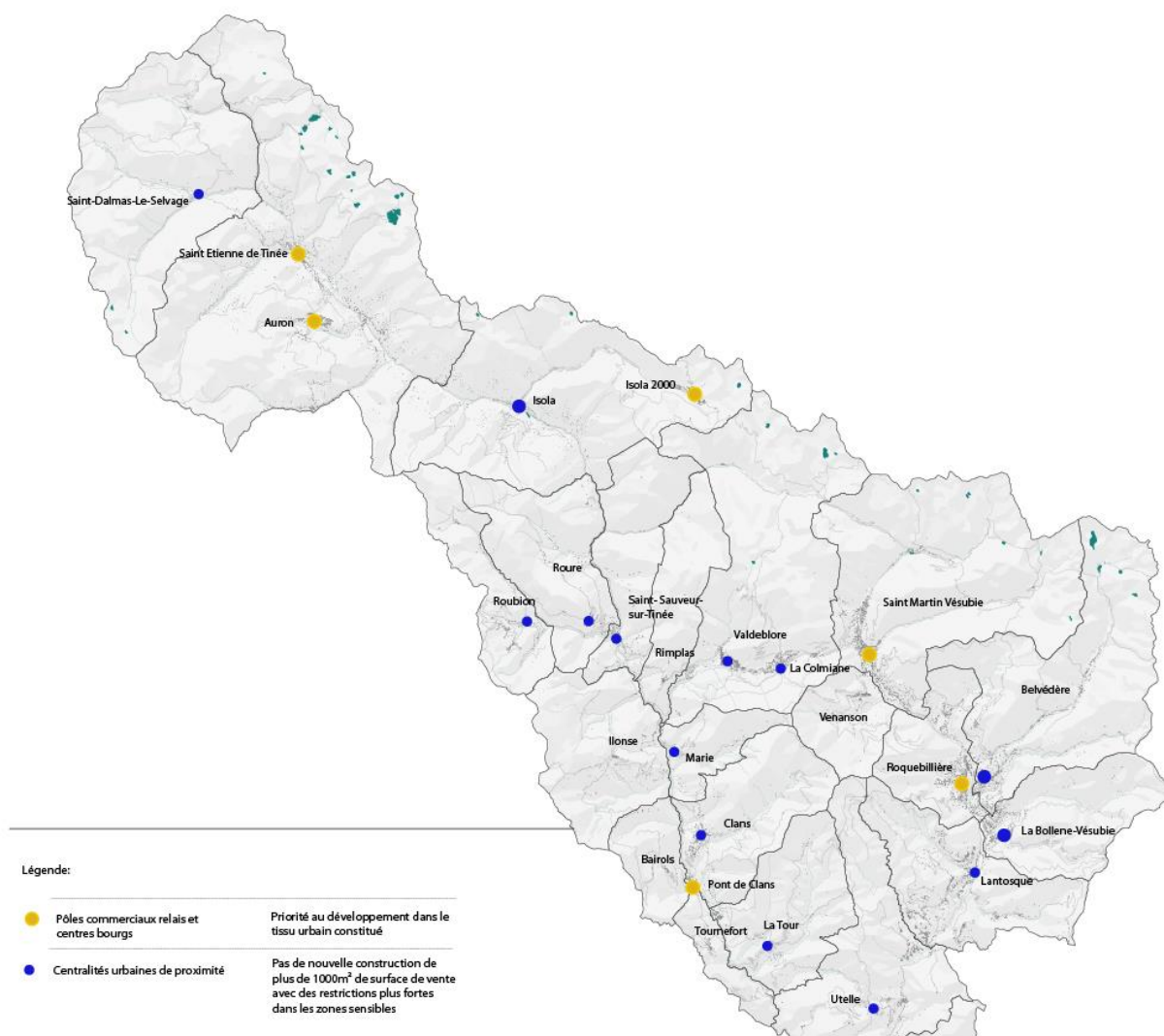
- La création de nouvelles surfaces de vente est interdite ou limitée par le règlement dans les zones industrielles et artisanales afin de préserver les activités existantes ;
- La création de commerces de plus de 300 m² de surface de vente ne pourra pas être envisagée le long de la M6202 au nord de Lingostière pour préserver le paysage.



CARTE 4 : LOCALISATION PREFERENTIELLE DES COMMERCES



CARTE 5 : LOCALISATION PREFERENTIELLE DES COMMERCES – ZOOM SUR LE LITTORAL ET LA BASSE VALLEE DU VAR



CARTE 6 : LOCALISATION PREFERENTIELLE DES COMMERCES – ZOOM SUR LE HAUT-PAYS

ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

OAP CLIMAT AIR ENERGIE EAU



SOMMAIRE

1.	VOLET CLIMAT.....	27
2.	VOLET AIR.....	30
3.	VOLET GESTION DES DECHETS	32
4.	VOLET ENERGIE	33
5.	VOLET EAU	39

1. VOLET CLIMAT

➤ Rappels

La prise en compte de la problématique du climat s'inscrit dans l'action menée à toutes les échelles par les pouvoirs publics pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et proposer des mesures d'adaptation aux évolutions climatiques qu'elles génèrent.

L'urbanisation progressive des territoires participent fortement à la constitution d'Ilots de Chaleur Urbains (ICU), zone urbaine subissant une élévation de température de l'air et des surfaces due à une restitution de la chaleur emmagasinée dans la journée.

Les ICU ont un effet négatif sur le confort thermique urbain, la santé publique, et ont également un effet sur les consommations d'énergie estivales, point sensible en climat méditerranéen.

Ce phénomène se verra renforcé par le changement climatique annoncé, ce qui suppose une intervention sur les différents facteurs participant à la lutte contre la formation des ICU, et ce dès la conception du projet, en jouant sur la forme urbaine, les matériaux, la végétalisation, et l'eau.

- **La forme urbaine** a un impact sur la ventilation et sur l'ombre portée des bâtiments. ; il conviendra alors de lutter contre les effets de « canyons urbains » par resserrements du bâti trop importants, tout en créant des zones d'ombre en diminuant le facteur de vue du ciel.

Une réflexion globale est portée en réponse sur :

- La forme du bâtiment : orientation, prise en compte des aspects bioclimatiques, taille et localisation des fenêtres, isolation et ventilation, présence ou non de protections solaires....
- Le choix des matériaux, en favorisant le confort thermique, et en limitant l'impact des fortes chaleurs, par le choix d'un albedo adapté (*NB : L'albédo désigne l'indice de réflexion d'une surface en fonction de sa couleur mais aussi de sa texture et porosité*), de matériaux à faible inertie thermique.
- La limitation du recours aux climatisations et ventilateurs générateurs de dépenses énergétiques, et qui favorisent le phénomène d'ICU, par le développement d'alternatives à la climatisation pour rafraîchir le bâtiment (ventilation naturelle).
- **La végétalisation** peut avoir un impact non négligeable par l'évapotranspiration (rôle de rafraîchissement de l'air) et les ombrages générés (limitation de l'ensoleillement).
- **La présence de l'eau**, (fontaines, arrosage d'espaces verts ou de chaussées) pourra participer au rafraîchissement de l'air, en complémentarité avec les vents urbains.

En conséquence, plusieurs orientations relatives à la problématique du climat sont proposées.

➤ Orientations

• **La forme urbaine**

- Favoriser la prise en compte des aspects bioclimatiques dans la conception de projets. Agir sur l'orientation des constructions tenant compte des masques solaires.
- Privilégier les formes urbaines qui ont une faible emprise au sol et maintenir ainsi un maximum d'espace perméable.
- Favoriser des principes de volumétrie et typologie des bâtiments qui favorisent les formes compactes et simples et participent à l'aménagement de logements traversants et à la circulation d'air.
- Limiter les canyons urbains. Favoriser la protection solaire contre les rayonnements les plus forts et les risques de surchauffe estivale.
- Favoriser une forme et une orientation de toit qui influent sur la quantité de rayonnement absorbée par le bâtiment.
- Lutter contre les dissipations thermiques.
- Prendre en compte les vents dominants et la nécessité éventuelle de protéger les espaces extérieurs d'agrément, privés ou collectifs, contre les axes de vents les plus forts et les plus froids.

• **La végétalisation**

- Préserver l'environnement, notamment les continuités écologiques favorisant l'épuration de l'air, la régulation thermique en été et la biodiversité.
- Identifier et préserver la végétation ayant un rôle protecteur contre les rayonnements solaires et estivaux.
- Maintenir et renforcer les éléments de la trame végétale, de couverture arborée et de biodiversité.
- Développer les zones de fraîcheur en ville. Localiser des bandes végétales en pied de façade à ne pas minéraliser et favoriser la diversité d'appropriation des rez-de-chaussée : jardins collectifs, jardins privés...
- Valoriser et amplifier la couverture végétale en associant plantations des espaces privés et paysage de l'espace public.
- Privilégier les espèces non invasives, non allergènes et adaptées au contexte local (sol et climat).

• **L'albedo et émission de chaleur**

- Optimiser chaque voirie afin de limiter la surface dédiée à la circulation.
- Mutualiser les aires de stationnement pour limiter leur emprise (notamment entre des équipements publics et des commerces).
- Limiter les espaces bitumés à faible albedo (voirie et parking).
- Favoriser l'utilisation de matériaux de couleur claire pour les façades et les matériaux réfléchissants pour les toitures non végétalisées.
- Privilégier des matériaux à forte inertie.

- **L'eau**

- Favoriser la place de l'eau en ville.
- Identifier et préserver les points d'eau existants pouvant contribuer au confort hygrothermique des espaces extérieurs.
- Développer des équipements techniques ou des lieux créant des îlots de fraîcheur (ombrières, brumisateurs, ventilateurs, etc.).
- Maintenir et valoriser les zones humides.
- Réfléchir globalement et de façon transversale au traitement de l'eau dans le projet : gestion des eaux de pluie, confort hygrothermique et qualité paysagère.

2. VOLET AIR

➤ Rappels

Les actions portées en amélioration de la qualité de l'air prennent principalement appui sur le Plan de Déplacements urbain (PDU) qui propose 4 axes pour contribuer à réduire les GES relatifs aux déplacements :

Il poursuit activement le **développement de transports publics structurants** sur le territoire métropolitain et en relation avec les territoires voisins. Ces transports structurants sont le réseau ferré SNCF (à court terme l'allongement des quais à Nice Riquier afin de permettre des compositions doubles sur l'axe littoral), la montée en puissance des Chemins de fer de Provence jusqu'au pont de la Manda, les extensions de tram (T2 et T3), la réalisation de plusieurs lignes de BHNS. L'apport quantitatif est important soit en raison de la forte capacité de transport de ces réseaux, soit en raison des distances offertes, soit des deux paramètres.

Il met en œuvre la **logique de « construction de la ville sur elle-même »** et celle d'une « Métropole des proximités » en favorisant les développements urbains dans l'aire d'influence des transports en commun (corridor tram ou BHNS, abords de gare). Cette stratégie permet **de freiner l'étalement urbain et la dépendance à la voiture** qui en résulte. Une partie importante de la croissance urbaine se situe donc dans des périmètres où des pratiques de mobilité durable sont possibles. Les nœuds de transports publics sont traités comme des centralités. Les modes actifs de déplacements sont développés avec la constitution progressive d'un véritable réseau maillé (réseau cyclable littoral qui s'étend vers la plaine du Var et la vallée du Paillon, réalisation de franchissement sur le Var pour mettre à distance de marche les deux rives, etc.).

Le PDU définit un cadre favorable **au développement de la voiture électrique** en exigeant le raccordement électrique d'une partie des places de stationnement au domicile mais aussi sur le lieu de travail. Au-delà de l'exigence légale, le PDU incite à introduire ces modifications aussi sur le parc immobilier existant. Les effets portent sur l'ensemble du territoire métropolitain mais ils sont surtout efficaces pour les territoires de ville collinaire puisque sur ces territoires les alternatives à la voiture sont peu convaincantes ou très coûteuses par personne transportée.

Pour les parcours de longue distance, en particulier pour les besoins de déplacement entre le Haut-Pays et les zones d'emplois du Moyen-Pays (ZI Carros) ou du Littoral, le PDU soutient la mise en œuvre du **covoiturage**. Des petits parkings simples sont prévus un peu partout sur le territoire pour favoriser les regroupements d'automobilistes sur les parcours avec un important tronc commun. Le nombre d'automobilistes concernés reste modeste mais les km économisés sont importants.

➤ Orientations

I – ORIENTATION VISANT A LIMITER L'IMPACT DU TRANSPORT ET DES DEPLACEMENTS AYANT UN IMPACT SUR LA QUALITE DE L'AIR

- Privilégier la densification des zones fortement desservies en transport en commun et faiblement impactées par les reports de trafic.
- Réduire l'obligation de places de stationnement pour automobiles dans les projets situés en proximité des transports en commun, augmenter la capacité d'accueil des vélos et vélo électriques tout en réduisant progressivement dans le secteur d'implantation le dispositif de « stationnement résident ». Permettre aux sociétés de locations de véhicules de s'implanter au-delà des principaux pôles générateurs (gares et aéroport) afin d'être dans un rayon de 5 à 7 min à pied des résidences du cœur urbain dense.
- Renouveler le parc Bus avec des motorisations propres (électrique ou au gaz) Développer le réseau de bornes de recharge permettant un maillage du territoire et accessible à tous types de véhicules électriques
- Favoriser l'inter modalité en développant un réseau de P+R métropolitain en zone périphérie pour éviter l'usage du véhicule particulier en zone dense
- Aménager des priorités pour les bus dans les zones denses pour favoriser l'attractivité du mode

II – ORIENTATION VISANT A LIMITER DANS LES AMENAGEMENTS PAYSAGERS, LES ESSENCES VEGETALES POUVANT GENERER DES CONSEQUENCES SUR LA QUALITE DE L'AIR

- Choisir des essences végétales ne produisant pas ou peu de pollens ou à potentiel allergisant « faible » à « moyen » selon le Guide végétaux du Réseau National de Surveillance Aérobiologique (RNSA).
- Identifier et réserver dans les projets de construction des espaces dédiés au compostage des déchets et déchets verts accessibles aux occupants, aux professionnels (jardiniers).

3. VOLET GESTION DES DECHETS

La métropole Nice Côte d'Azur s'inscrit dans la moyenne nationale en matière de production de déchets (410kg/habitant/an pour MNCA, 400kg/habitant/sur le plan national) et elle est déjà très en deçà des moyennes départementales (600kg/habitant/an).

Une politique volontariste a été conduite sur ce thème permettant l'autonomie du territoire métropolitain, avec, en outre, une valorisation effectuée à 96% pour les déchets ménagers.

Le PLUm porte de nouvelles orientations permettant de conforter et d'améliorer ces premiers résultats.

➤ Orientations

I – ORIENTATION VISANT A REDUIRE A LA SOURCE LES DECHETS ET PREVOIR DES DISPOSITIFS POUR LEUR TRAITEMENT

- Favoriser la mise en place d'infrastructures utiles pour la collecte et le traitement des déchets ménagers et des déchets d'activités.
- Respecter la charte chantier vert en particulier pour ce qui concerne le traitement des déchets de chantier.

II – ORIENTATION VISANT A RECYCLER ET VALORISER AU MAXIMUM LES DECHETS PRODUITS

- Favoriser la mise en place d'infrastructures et d'équipements de qualité facilitant le tri sélectif des déchets ménagers et des déchets d'activités.
- Réutiliser, recycler ou valoriser les déchets d'activités.
- Intégrer dans les projets des équipements de manière à valoriser les déchets organiques.

4. VOLET ENERGIE

Le changement climatique peut impacter sensiblement le territoire de Nice Côte situé en zone méditerranéenne et les préconisations sur l'efficacité énergétique de l'urbanisme y sont essentielles.

L'OAP met en place un cadre à l'échelle métropolitaine pour favoriser dans les projets de rénovation urbaine et les projets de construction neuve :

- Le **recours aux énergies renouvelables locales** (géothermies, solaire thermique et photovoltaïque),
- La **diminution de la part de l'énergie électrique** dans les usages et le mix énergétique de Nice Côte d'Azur,
- Le **développement des réseaux de chaleur et de froid**,

Ce cadre contribue également à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, prépare une transition énergétique et assure la promotion des énergies renouvelables en lien avec l'habitat, les transports et le développement de l'économie.

Il promeut des architectures bioclimatiques et de haute performance énergétique, dans le respect des formes urbaines et architecturales de la Métropole.

Il définit et met en œuvre notamment dans chaque orientation d'aménagement et de programmation, le développement des réseaux locaux d'énergie : réseaux urbains de chaleur et/ou de froid, réseaux intelligents électricité et gaz, ou « smartgrids » (réseaux intelligents) ;

Il préconise de maîtriser la demande en énergie pour réduire la consommation d'énergie du territoire de 20 % en 10 ans par la rénovation énergétique des bâtiments existants.

➤ Orientations

I – ORIENTATIONS VISANT A REALISER DES AMENAGEMENTS ET DES CONSTRUCTIONS FAIBLEMENT EMETTEURS EN GES ET ECONOMES EN ENERGIE

1. En termes de **Bioclimatisme** :
 - Améliorer la perception des masques solaires
 - Minimiser le BBio par usage pour tout bâtiment résidentiel et tertiaire (les **Besoins climatiques (Bbio)** représentent l'efficacité énergétique de l'enveloppe du bâtiment, indépendamment des systèmes mis en place)
 - Limiter les effets d'ilots de chaleur (positionnement de la végétation, humidification, choix de matériaux)
 - Mettre en œuvre des « tampons thermiques » : patios intérieurs, atrium...
 - Optimiser les apports en lumière naturelle
2. En termes de **Sobriété énergétique**, hors habitat individuel :
 - Pour les bâtiments neufs comportant plusieurs usages, qualifier le potentiel thermique pour chacun des usages, avec le moteur de calcul de la RT 2012.
 - Respecter les exigences de performance énergétiques issues de la RT 2012 associée à une exigence de Cepmax-15% : Le coefficient d'énergie primaire (CEP) représente la consommation d'énergie primaire maximale du bâtiment portant sur les consommations de

chauffage, de refroidissement, d'éclairage, de production d'eau chaude sanitaire et d'auxiliaires (pompes et ventilateurs). Le coefficient d'énergie primaire doit être inférieur de 15% par rapport au Cepmax en vigueur.

- Améliorer la consommation en énergie primaire pour tout bâtiment résidentiel et tertiaire, par usage
 - Optimiser les formes, la compacité et les orientations dans la conception du projet
 - Adapter les usages du bâtiment à ses orientations
3. En termes de **Confort d'été** :
- Améliorer la Température Intérieure Conventionnelle (TIC) à ne pas dépasser pour assurer un confort aux usagers
 - Protéger le bâtiment du soleil direct (mise en œuvre de protections fixes et/ou mobiles en fonction des apports solaires)
 - Participer à une réflexion sur la ventilation naturelle et le rafraîchissement nocturne, la limitation des apports internes, l'isolation, l'étanchéité à l'air...
4. En termes d'Energie-**Carbone** :
- Limiter les émissions CO2 générées par l'utilisation de l'énergie, grâce à l'utilisation de bois, bétons bas carbone, éco-matériaux dans la construction.
5. En termes d'Energie **Renouvelable** :
- Favoriser les possibilités d'implantation de panneaux photovoltaïques en vue d'une autoconsommation
 - Participer à une démarche de flexibilité électrique
 - Favoriser des éclairages des parties communes économes en énergie avec fonctionnement variable en fonction de la fréquentation des usagers
 - Favoriser les systèmes énergétiques performants et adaptés

II – ORIENTATIONS VISANT A EXPLOITER DE FAÇON OPTIMALE LES ENERGIES RENOUVELABLES DISPONIBLES LOCALEMENT

1. En termes de conception du **Mix énergétique** :

Pour l'ensemble des projets d'aménagement ainsi que pour les grandes opérations de construction (+ de 5000 m² de surface de plancher), il sera réalisé par le porteur de projet une étude technique en vue de déterminer le meilleur mix énergétique de l'opération considérée. Cette étude consistera d'une part à appréhender l'ensemble des besoins générés par l'opération et d'autre part à étudier l'ensemble des opportunités disponibles en matière de production d'énergie renouvelable locale, sur le site du projet ou dans une proximité technique viable.

Enfin, l'étude établira la mise en adéquation entre besoins et opportunités, pour déterminer, de la façon optimale, le mix énergétique de l'opération en regard notamment des critères suivants :

- le taux d'énergie renouvelable, c'est-à-dire le rapport annuel entre la production d'énergie renouvelable locale et la consommation multi énergie totale de l'opération,
- le niveau d'émission de gaz à effet de serre appréhendé sur l'ensemble du projet et sur un pas de temps correspondant à un cycle de vie,
- la performance électrique de l'ensemble de l'opération sous l'angle notamment de la modération en puissance appelée ainsi que de la capacité d'effacement des infrastructures et enfin du niveau d'autoconsommation locale.

Cette étude devra être réalisée en accord avec les services techniques en charge de l'énergie au sein de la métropole Nice Côte d'Azur.

Les conclusions de cette étude constitueront le cadre technique de la conception énergétique du projet et seront déclinées dans les dossiers d'urbanisme et d'application du droit des sols afférents.

2. En termes de **Sobriété énergétique** :

- Pour les réhabilitations, couvrir une partie des besoins en énergie primaire du bâtiment par des énergies renouvelables disponibles sur place ou à proximité et réaliser un audit énergétique.
- Pour tout bâtiment public neuf, couvrir une partie des besoins en énergie finale du bâtiment par des énergies renouvelables (y compris achat d'électricité verte ou de gaz vert).
- Favoriser les possibilités d'autoconsommation et de stockage énergétique
- Favoriser une utilisation du végétal pour aider à la régulation thermique des bâtiments (toiture végétalisée)

3. En termes d'Energie **Renouvelable** :

- Favoriser le développement des énergies renouvelables dans les projets en intégrant au moins une énergie citée ci-après : la géothermie de surface, la géothermie sur nappe, la géothermie sur pieux, la thalasso thermie, la récupération de chaleur sur eaux usées, le solaire thermique, le bois énergie, le solaire photovoltaïque, l'hydroélectricité, la cogénération
- Prévoir une production locale d'énergie disponible localement (photovoltaïque, hydroélectricité, cogénération)
- Se raccorder à un réseau de chaleur ou de froid quand il existe à proximité
- Favoriser l'implantation de site d'injection de gaz renouvelable

4. En termes de **Smarts Grids Ready (SGR)** :

Les smart grids, ou réseaux énergétiques intelligents, ont pour intérêt majeur de fournir des solutions et services pour adapter les moyens de production aux besoins de puissance et de consommation.

Les systèmes smart grids fournissent également des moyens pour optimiser les pratiques de consommation énergétique en fonction de la disponibilité des énergies et des moyens pour développer des services grâce aux outils digitaux.

A l'échelle d'un bâtiment, le Club Smart Grids Côte d'Azur propose un référentiel « Smart Grids Ready » dans un guide d'« évaluation des bâtiments Smart Grids Ready », comprenant une grille d'évaluation.

Les fonctionnalités Smart Grids Ready correspondent à des principes ayant pour but le fait qu'un bâtiment soit en capacité d'apporter une gestion optimisée des réseaux, de la flexibilité et de l'efficacité énergétique aux utilisateurs de ce bâtiment, voire au sein d'écoquartiers ou de zones d'activités (smart districts).

Cette grille est donc pour les aménageurs un outil d'aide pour identifier et définir les fonctionnalités attendues pour atteindre le niveau souhaité en phase conception, ou évaluer un projet de manière factuelle aux phases livraison/exploitation.

SYNTHESE DES NORMES RELATIVES AUX CRITERES DE PERFORMANCE ENERGETIQUE AU PLUM

Les exigences réglementaires en matière de performance énergétique sont prévues en article 24 des dispositions générales du règlement du PLUm.

Les règles sont définies comme suit :

❖ **La RT 2012**

Tout bâtiment devra respecter la réglementation thermique 2012 selon trois exigences de résultats :

- L'exigence d'efficacité énergétique minimale du bâti :

Le coefficient Bbiomax impose une optimisation du niveau d'isolation en permettant de limiter les besoins en énergie (chauffage, refroidissement et éclairage) pour les composantes liées à la conception du bâti.

- **L'exigence de consommation maximale Cepmax :**

Le coefficient d'énergie primaire (CEP) représente la consommation d'énergie primaire maximale du bâtiment portant sur les consommations de chauffage, de refroidissement, d'éclairage, de production d'eau chaude sanitaire et d'auxiliaires (pompes et ventilateurs). Le coefficient d'énergie primaire doit être inférieur de 15% par rapport au Cepmax en vigueur.

- L'exigence de confort d'été dans les bâtiments non climatisés :

La RT 2012 définit des catégories de bâtiments dans lesquels il est possible d'assurer un bon niveau de confort en été sans avoir à recourir à un système actif de refroidissement. Pour ces bâtiments, la réglementation impose que la température la plus chaude atteinte dans les locaux, au cours d'une séquence de 5 jours très chauds d'été n'excède pas un seuil.

❖ **Un référentiel environnemental**

Tous les projets de bâtiments collectifs devront respecter un référentiel environnemental au choix (BREEAM, LEED, HQE, BDM...)

Par exemple, le référentiel BDM a pour but de garantir la qualité environnementale d'un projet de construction ou de réhabilitation en tenant compte des spécificités du territoire, avec validation finale par une commission interprofessionnelle selon 7 thématiques (territoire et site, matériaux, énergie, eau, confort et santé, social et économie et gestion de projet). En cas de choix du référentiel BDM, le maître d'ouvrage devra respecter le niveau d'ambition « BDM Bronze ». Le maître d'ouvrage devra obtenir au moins 40 points sur 90 par la commission.

Il y a 4 niveaux en fonction des points attribués :



❖ **Le référentiel Ecovallée qualité au sein de l'OIN Éco-Vallée**

Dans le secteur de l'OIN, tous les projets de bâtiments collectifs devront respecter le référentiel Ecovallée 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 NF 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.

LEXIQUE

- **Masque solaire** : cause des ombres portées qui réduisent les apports solaires.
- **Besoins climatiques (Bbio)** : représentent l'efficacité énergétique de l'enveloppe du bâtiment, indépendamment des systèmes mis en place.
- **Consommation en Energie Primaire (CEP)** : représente l'énergie « brute » nécessaire au départ pour que l'utilisateur dispose d'énergie à l'arrivée.
- **Température Intérieure Conventionnelle (TIC)** : température intérieure à ne pas dépasser pour assurer du confort aux usagers.
- **Stimulation Thermique Dynamique (STD)** : étude thermique qui permet de modéliser le comportement thermique d'un bâtiment sur une année grâce à un calcul effectué selon un pas horaire.
- **Flexibilité électrique** : capacité d'un site à modifier sa courbe de consommation (à la hausse comme à la baisse) à la demande d'un tiers.
- **Exigence Cepmax-15%** : Le coefficient d'énergie primaire représente la consommation d'énergie primaire maximale du bâtiment portant sur les consommations de chauffage, de refroidissement, d'éclairage, de production d'eau chaude sanitaire et d'auxiliaires (pompes et ventilateurs). Le coefficient d'énergie primaire doit être inférieur de 15% par rapport au Cepmax en vigueur.

5. VOLET EAU

I. UNE ACTION VOLONTARISTE MOBILISEE PAR LA METROPOLE POUR UNE GESTION VERTUEUSE DE L'EAU

1.1 L'alimentation en eau potable

L'alimentation en eau potable de la basse vallée du Var, de Nice et de la zone littorale Est (de Villefranche sur Mer à Monaco) est assurée par la ressource du canal de la Vésubie ainsi que par le Var et sa nappe alluviale.

Une vigilance accrue est à maintenir sur la ressource en eau sur le territoire métropolitain, notamment du fait :

- ✓ Des effets conjoints de la mise en place d'un débit réservé à maintenir dans la Vésubie au niveau de la prise d'eau de St Jean La Rivière (enjeu 500 l/s en été) et de l'évolution climatique qui transparaît à travers une baisse du débit dans la Vésubie constatée au fil des années.
- ✓ De l'efficacité à terme du champ captant des Sagnes (autorisation actuelle de 1 000 l/s), en raison de sa plus forte sollicitation et du risque d'intrusion du biseau salé.
- ✓ De l'accompagnement à mobiliser des projets d'urbanisation dans la plaine du Var
- ✓ Des projets de la Principauté de Monaco et des exigences de celle-ci de maintenir son droit d'eau
- ✓ En rive droite, de l'impact des nouvelles restrictions sur la Cagne.

Face à cela la Métropole Nice Côte d'Azur s'est fixé plusieurs objectifs :

- Mener à bien une politique d'économies d'eau

Soucieuse d'économiser la ressource en eau, la Régie Eau d'Azur a pour objectif d'investir dans les secteurs déficitaires ou en équilibre à préserver. Un certain nombre de travaux sont engagés voire réalisés sur divers réseaux (exemple : sur le réseau de Levens).

Par ailleurs, la Régie a mis en place un plan d'action permettant de maîtriser et d'améliorer la performance initiale et le niveau de connaissance des services suivant leur situation géographique. C'est le cas par exemple du canal de la Vésubie qui fait l'objet de pertes mesurées. Cet ouvrage stratégique fait partie de la politique d'investissement de la Régie.

Par ailleurs, des politiques de sectorisation permettant d'identifier les secteurs fuyards et les investissements entrepris sur la mise en place de la régulation des surverses participent également de cet effort d'économie d'eau.

- **Réaliser des interconnexions**

La Régie Eau d'Azur a entrepris des travaux d'interconnexions pour améliorer la sécurisation de l'alimentation en eau. A ce titre, plusieurs projets ont déjà été entrepris, notamment, la mise en service en 2017 de la station « Passerelle » (pour secourir le haut service de Nice et le littoral), la mise en place d'une interconnexion entre le secteur de Levens et le secteur de Nice (pour secourir les points les plus hauts de Nice), les travaux de renforcement au niveau du Mont Alban (pour secourir les communes à l'est de Nice). Enfin, plusieurs solutions d'interconnexion avec la rive droite sont à l'étude.

- **Augmenter la capacité des ressources naturelles**

Des études et travaux réalisés depuis 2014 ont permis d'optimiser à la fois le fonctionnement du service et l'utilisation des ressources en fonction de leurs réelles capacités. De même, cela a permis de définir la stratégie d'alimentation de la Métropole à moyen et long terme, tout en prenant en compte le volet écologique. Cela a permis notamment de bénéficier de nouvelles capacités de production (dans le Var par exemple avec le renforcement de plusieurs pompes) et, à l'est de Nice, des réflexions s'engagent pour retrouver des sources alternatives d'eau brute qui permettraient de soulager davantage les prélèvements de la Vesubie. Par contre, ces projets s'accompagnent toutefois de travaux importants sur les réseaux de distribution pour transporter l'eau.

- **Rechercher de nouvelles ressources**

Le bilan des dispositions présentées précédemment (économies d'eau, interconnexions, optimisation des ressources actuelles) montre que ces mesures ne sont pas suffisantes pour répondre aux objectifs fixés. C'est notamment la raison pour laquelle la Régie Eau d'Azur a inscrit au PLUM des emplacements réservés suivants destinés à apporter des ressources complémentaires : Roguez et Gattières, Bec de l'Esteron, Saint Isidore et des Iscles, Lingostière et les Combes.

Par ailleurs pour améliorer sa connaissance de la ressource et des usages, la Régie Eau d'Azur réalise un volume important aussi bien en amont (Vallées Tinée et Vesubie comme principaux affluents du Var) qu'en aval (basse vallée concentrant l'essentiel des enjeux de développement).

1.2 La Maitrise de l'imperméabilisation des sols

La maîtrise de l'imperméabilisation des sols est une problématique à prendre en compte dans le cadre des projets de développement. En effet, il s'agit de compenser l'imperméabilisation des sols, de maîtriser le débit et l'écoulement des eaux pluviales de ruissellement, en donnant notamment une priorité à la gestion à la parcelle.

Dans ce cadre, le règlement assainissement et pluvial métropolitain incite à la mise en place de rétention et à l'infiltration des eaux pluviales à la parcelle en imposant, pour les projets de surface imperméabilisée égale ou supérieure à 300 m² (nouvellement créée ou augmentée à l'occasion du projet), un débit de rejet limité à 0.003 l/s/m² imperméabilisé vers l'exutoire choisi.

Par ailleurs, un nouveau projet de règlement de gestion des eaux pluviales est en cours d'élaboration. Celui-ci indiquera des règles plus précises en matière de compensation de l'imperméabilisation lors d'une extension ou d'une reconstruction, avec toujours une priorisation donnée à la gestion des eaux pluviales à la parcelle et la mise en œuvre de techniques alternatives.

Concernant les zonages pluviaux, leur élaboration est envisagée dans le cadre de la réalisation de schémas directeurs, afin de pouvoir définir et prescrire des modes de gestion des eaux pluviales de manière adaptée, sectorisée et cohérente à l'échelle des bassins versants.

Par ailleurs, des réflexions sont engagées autour d'un projet transversal « Ville perméable » avec l'élaboration d'une stratégie d'action sur le territoire métropolitain. Cette action permettra d'accompagner la mise en œuvre de cette orientation, en cohérence avec le PLUM et le projet de règlement EP et d'affiner des objectifs opérationnels de compensation de l'imperméabilisation et de gestion alternative des eaux pluviales pour les projets d'aménagements publics et privés.

II. DES ORIENTATIONS COMPLEMENTAIRES POUR INTEGRER CETTE GESTION VERTUEUSE DE L'EAU DANS TOUS LES PROJETS

2.1 Avoir une gestion économe de l'eau potable et favoriser la réutilisation des eaux pluviales ou eaux usées traitées

- Réduire les consommations en eau potable par rapport à la consommation de référence.
- Equiper les bâtiments de sous-comptages permettant de dissocier les différents usages (y compris l'arrosage), leur permettant de maîtriser leur consommation
- Favoriser à chaque fois que possible la réutilisation des eaux pluviales et des eaux grises traitées
- Mettre en œuvre des systèmes pour protéger les canalisations des dépôts de calcaires dans les zones concernées par la dureté des eaux potables.

2.2 Gérer de façon raisonnée les eaux pluviales en favorisant le drainage, la rétention et le traitement

- Concevoir des aménagements et bâtiments qui limitent l'imperméabilisation.
- Gérer l'infiltration des eaux pluviales à la parcelle.
- Pour les projets de surface imperméabilisée égale ou supérieure à 300 m² (nouvellement créée ou augmentée à l'occasion du projet), respecter un débit de rejet limité à 0.003 l/s/m² imperméabilisé vers l'exutoire choisi, conformément au règlement d'assainissement métropolitain (RAM).
- Intégrer dans les aménagements des systèmes alternatifs de collecte, d'infiltration ou rétention des eaux pluviales (fossés ou noues de rétention, rétention sur toitures végétalisées...)
- Pour les projets d'aménagement de routes, recourir à des ouvrages afin d'assainir et de protéger les eaux contre la pollution chronique et accidentelle
- Traiter les eaux pluviales polluées issues des parkings en sous-sol par une fosse à hydrocarbures et les eaux de drainage des voiries et parkings (dès lors que la surface imperméabilisée est supérieure à 100 m² avant rejet), conformément au règlement d'assainissement métropolitain (RAM).
- Pour les espaces publics, équiper ceux-ci de sondes d'humidité pour adapter les arrosages

- Etudier dans chaque projet la possibilité de réutilisation des eaux pluviales et eaux grises

ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

OAP COLLINES



INTRODUCTION

Depuis 2014, la Ville de Nice s'est inscrite dans une démarche de valorisation patrimoniale en candidatant auprès de l'UNESCO pour l'inscription de la Promenade des Anglais et d'une partie du Centre-Ville sur la liste du patrimoine mondial.

Cette démarche longue et exigeante tend à révéler le caractère exceptionnel du patrimoine urbain, marqué par une richesse et une diversité unique, qui sont le reflet de l'attractivité touristique de Nice à travers les siècles.

Cette attractivité qui a constitué le cœur de l'économie niçoise pendant plus de deux cents ans s'explique à travers une situation géographique exceptionnelle où l'alliance de la mer, la montagne et de la douceur du climat a attiré les premiers touristes, dès le XVIII^e siècle.

Si le patrimoine architectural niçois est au cœur de la candidature à l'UNESCO, l'écrin naturel dans lequel il s'inscrit en est également un élément constitutif.

Très tôt, les collines niçoises, décor naturel de la Promenade, subissent une pression immobilière qui fragilise progressivement leur richesse bâtie et paysagère. En effet, l'implantation d'opérations immobilières majoritairement résidentielles, importantes en nombre et en volume, précipitent la dénaturation de ce paysage collinaire pourtant constitutif de l'identité culturelle niçoise.

Tout comme la démarche de la Mission UNESCO est aujourd'hui soutenue par la mise en œuvre d'un Site Patrimonial Remarquable (SPR) dont le périmètre en cours d'élaboration intègrera la Promenade des Anglais et les quartiers la jouxtant au nord, liés au tourisme hivernal et estival, il semble pertinent de développer une vision sur le secteur collinaire, ce dernier faisant également partie de la réflexion portée par la Mission UNESCO.

Le champ d'application de cette OAP couvre les collines ouest de Nice et s'applique dans le périmètre schématisé en partie D. du présent document (pour plus de précisions sur ce périmètre, se référer à la planche graphique du Règlement).

La présente OAP a pour objectif de répondre à cette démarche, et de garantir le respect de cette richesse bâtie et paysagère en valorisant la qualité des constructions et de leur implantation dans les collines, au-delà de leur seul nombre et densité. Sans brider les opérations immobilières, il s'agit de mettre en œuvre un urbanisme de projet, concerté et intégré au contexte unique dans lequel il s'inscrit, en vue de le valoriser et de garantir son maintien.

Ainsi, la présente OAP développe des principes architecturaux, paysagers et urbains, en adéquation avec l'identité des collines, dans une logique de compatibilité des projets.

DIAGNOSTIC, ENJEUX ET OBJECTIFS : valoriser l'identité du grand paysage et préserver les collines niçoises

Enjeux et objectifs

Le mitage urbain et la densification non maîtrisée de ce secteur pourtant essentiel à la valorisation globale du paysage niçois entrent en contradiction avec la démarche UNESCO.

Bien que protectrices, les règles du PLU ne prennent pas en compte la fragilité de ce contexte, et ne sont pas en mesure d'empêcher les opérations immobilières totalement désolidarisées du territoire, qui participent à sa dénaturation à travers la construction de masses très compactes, occupant de façon plutôt sévère le paysage et niant ses particularités.

En parallèle, cette dégradation progressive de l'identité collinaire est renforcée par des problématiques d'accessibilité et d'aménagement accentuées par un relief très contraint.

L'application de la présente OAP sur les collines permettra de répondre à l'ensemble de ces enjeux en favorisant une requalification du territoire par le paysage.

Ainsi, elle invite les porteurs de projet à considérer le paysage comme sujet à part entière en renouant avec la relation de co-visibilité qualitative entre collines et cordon littoral.

Le paysage devient servant ET servi : le projet s'ancre dans une reconquête du cadre de vue qui favorisera le cadre de vie et s'inscrit dans la ville paysage de demain.

Périmètre d'application

Le périmètre d'application de cette OAP englobe les collines niçoises appartenant à la zone tampon définie dans le cadre de la candidature UNESCO, de façon à protéger l'écrin naturel dans lequel la ville dans son ensemble s'est bâtie.

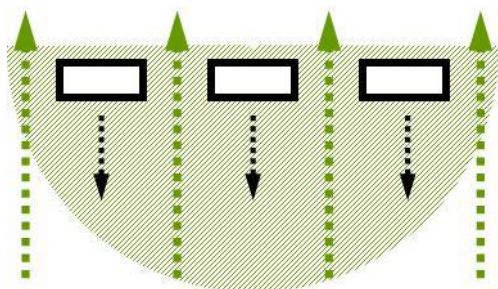
Sur ce périmètre, l'OAP définit une stratégie globale et positive, couvrant l'ensemble du territoire, à l'exception de l'espace logistique existant "Parc d'Activités Logistiques", quel qu'en soit le zonage, contribuant ainsi à valoriser son caractère unique et singulier.

ORIENTATIONS

L'OAP permet de rapprocher le pétitionnaire de l'instructeur afin de comprendre les objectifs et la subtilité des intentions publiques dans le but de continuer l'aménagement des collines à travers un projet partagé de paysage, et donc de trouver un terrain commun de projet.

La présente OAP a pour objectif de favoriser les éléments suivants, afin de privilégier une intégration optimale du projet immobilier dans le paysage collinaire :

- la proportion juste
- la compacité poreuse
- l'ancrage opportun
- la participation du végétal domestique au paysage



Avec la prise en compte de ces quatre éléments de contexte, le paysage passe du statut de paysage servant à celui de paysage servi, puisqu'il est entièrement intégré.

OUTILS A METTRE EN OEUVRE

Afin de répondre à ces enjeux, les prescriptions de cette OAP suivent trois angles de lecture énumérées ci-dessous, et s'appliquent aux projets dans une perspective de compatibilité, qui invite les porteurs de projet à engager le dialogue avec la puissance publique :

A > le rapport du projet à la parcelle et au grand paysage

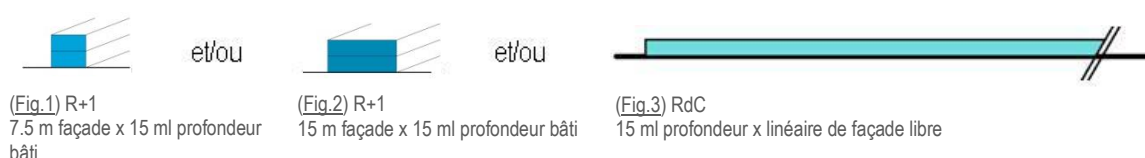
B > le rapport au sol

C > le rapport à l'espace public

Au-delà de la restriction et de la préservation, les dispositifs développés ci-dessous permettent un développement territorial raisonné tout en renouant avec la dimension de projet.

A. Le rapport à la parcelle au service du grand paysage (quelles que soient les hauteurs imposées au PLUM :

> LA PROPORTION JUSTE (position frontale et perpendiculaire aux courbes de niveaux)



Afin de privilégier l'insertion du bâti dans le paysage, et de garantir la mise en œuvre d'opérations intégrées à leur contexte, les porteurs de projets chercheront à développer des volumes dont les proportions sont en adéquation avec le paysage. Ces proportions répondront au principe suivant :

- le développement de plots aux proportions de 1/1 ou 1/2 sera privilégié. Ainsi, pour un volume en R+1 (hauteur de 7,5m), la largeur et la profondeur du bâtiment seront égales à 7,5 m ou à 15 m par exemple. Si la hauteur est limitée à 9 m, ces gabarits seront égaux à 9 ou 18 m.

B. Le rapport au sol :

> LA COMPACITE POREUSE :

L'intégration de bâtiments massifs, empêchant les percées visuelles sur les collines dénature le paysage et contribue à sa perte de qualité.

Sans pour autant favoriser son mitage, il s'agit d'appliquer des règles de porosité permettant au paysage de maintenir sa place au sein des projets, à travers un jeu de vides et de pleins qui suive le profil des restanques, et garantisse une densité réfléchie.

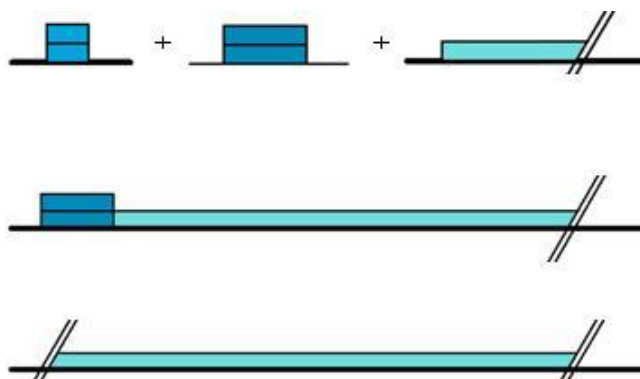
Deux scénarios d'implantation sont ici privilégiés :

- Un module R+1 par terrain d'assiette objet du permis de construire

Lorsque l'unité foncière développe un module en R+1, ce dernier suivra les règles de proportionnalité émises ci-dessus. Au-delà des gabarits induits par ces règles, le module pourra être accolé à un module développé en R. (fig.3)

Aucune règle de proportionnalité ne s'applique à ce module développé en R, mais sa longueur ne pourra dépasser 50 ml environ. Au-delà, une porosité de 10 ml minimum devra être positionnée dans le linéaire.

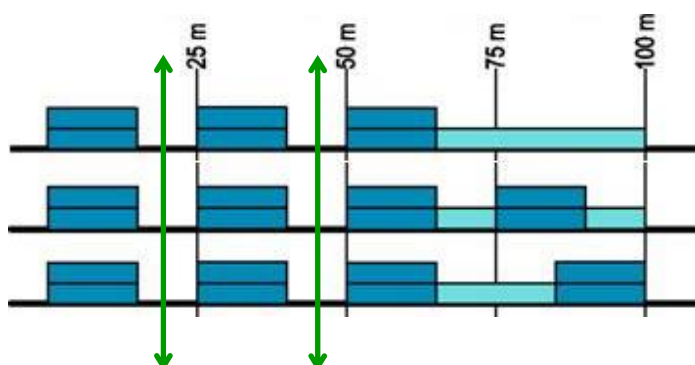
Au-delà de R+1, ou dans le cas où une des constructions est supérieure à R+1, la percée paysagère sera toujours supérieure à 15 ml de large environ.



- **Plusieurs modules par terrain d'assiette, objet du permis de construire**

Si le porteur de projet souhaite développer plusieurs modules sur son unité foncière, il devra respecter les orientations cumulatives suivantes, en plus des règles de proportionnalité développées ci-dessus :

- 1- Les modules R+1 ne pourront être accolés : ils devront être distants d'au moins 10 m environ. La longueur totale d'un bâti ne pourra pas dépasser 50 ml.
- 2- Un module en R peut être accolé à un module R+1
- 3- La longueur globale du bâti ne peut excéder 50 ml. Au-delà de 50 ml, une percée de 10 ml non construite est demandée.
- 4- Les porosités (ou traversées paysagères) devront être paysagées.





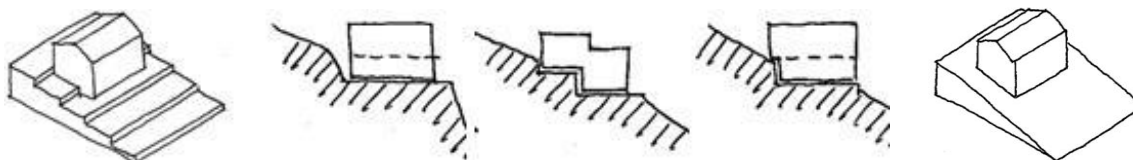
> L'ANCRAGE OPPORTUN

Le respect de la topographie des collines est essentiel à la préservation du paysage.

L'implantation des projets doit donc suivre la pente, et s'y attacher de façon opportune, dans le respect du dénivelé.

- **S'ajuster aux restanques / accompagner la pente**

En s'ajustant aux restanques, le projet s'inscrit dans le paysage qu'il contribue à façonner. La limitation des déblais et des remblais au strict nécessaire est essentielle à cette intégration contextualisée du projet, tels que présentés dans les schémas ci-dessous :



La masse bâtie du projet doit accompagner la pente. La mise en œuvre de murs de soutènement ou de pilotis démesurés contribue à nier le relief collinaire : l'objet est posé, sans être intégré.

Pour chaque construction, la hauteur totale de ces ouvrages (murs de soutènement ou pilotis) ne pourra pas excéder 1/3 de la hauteur totale du bâti autorisée (soit la hauteur frontale du projet).

Dans le cas d'un parking en sous-sol, un seul niveau est préconisé.

Il sera préconisé une gestion économe des déblais, avec un redéploiement sur site des terres excavées.

C. Le rapport espace public / espace privé :

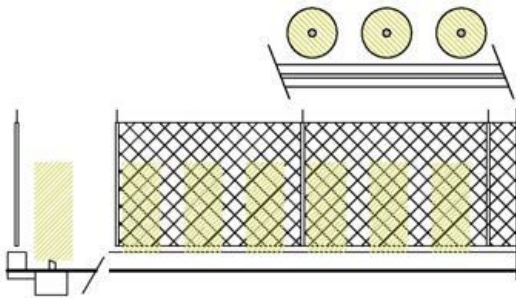
> LA PARTICIPATION DU VEGETAL DOMESTIQUE AU PAYSAGE

La forte végétalisation des parcelles privées participe à la grande qualité paysagère des collines. Ainsi, parce qu'il perçoit la prégnance du végétal développé chez les uns ou les autres, depuis l'espace public, l'utilisateur bénéficie de cette grande qualité paysagère.

Dans ce contexte, il est essentiel que les opérations immobilières développent un projet paysagé de qualité, marqué par la présence de sujets de haute futaie à terme, caractéristique des essences spécifiques et locales liées à l'identité collinaire, et par un traitement particulièrement soigné et végétalisé des interfaces entre espace public et espace privé.

De cette manière, le paysage sera perçu depuis la rue, composant ainsi un territoire de l'urbanité.

- **Les clôtures devront être ajourées et doublées d'une haie végétale afin que le végétal de l'espace privé participe de l'agrément de l'espace public :**



- Les projets de constructions préserveront au maximum la végétation présente sur la parcelle. En cas d'abattage et / ou d'atteinte à la qualité végétale du site, le pétitionnaire devra accompagner son projet **d'un argumentaire précis et étayé**. En outre, le commanditaire devra mettre en œuvre des mesures compensatoires, en replantant **1 sujet de haute futaie par 25 m² d'espace vert en pleine terre, afin de redonner une densité végétale au site.**
- De façon générale, les futures constructions se développant dans les secteurs objets de la présente OAP devront se distinguer par une **présence végétale importante et travaillée, dont la cohérence avec le tissu existant et l'intégration paysagère auront été soignées.**

LEXIQUE (NON EXHAUSTIF)

- **Le Site Patrimonial Remarquable (SPR)** est une servitude d'utilité publique ayant pour objet de « promouvoir la mise en valeur du patrimoine bâti et des espaces »
- **Echelle** : rapport mathématique entre les proportions (ci-dessus) et le corps humain
- **Hauteur frontale** : voir la définition proposée dans le lexique annexé au règlement du PLUM
- **Module** : unité de base, construite, délimitant des proportions
- **Paysage** : « Partie de territoire telle que perçue par les populations et dont le caractère résulte de facteurs naturels et/ou culturels et de leurs interrelations » (article 1 de la Convention européenne du paysage de Florence- Italie)
- **Proportion** : rapport mathématique entre les dimensions d'un bâti
- **Secteur** : (ou cluster) désigne une unité urbaine, un bloc urbain ou paysager dont les activités sont homogènes.
- **Traversée paysagère** : Espace dégagé entre des reliefs, des masses végétales ou des masses bâties et permettant au regard de se prolonger dans le lointain.
 - *Dans les parcs, percée de faible dimension aux lisières curvilignes, parfois dominée par le feuillage de grands arbres pour procurer un effet de lumière au travers du couvert forestier.*
 - Par extension, une trouée paysagère permet le prolongement du regard, la sensation du paysage mais non la possibilité physique du parcours.
- **Zone tampon (au sens de l'UNESCO)** : Une zone tampon contribue à fournir un degré supplémentaire de protection à un bien du patrimoine mondial. Pour Nice, cette zone correspond à ce qui est en covisibilité avec le bien et qui contribue à sa valeur universelle exceptionnelle. La zone tampon s'étend donc de la mer aux sommets des collines qui entourent le bien. La protection de l'aspect naturel de cette zone et du patrimoine de villégiature qui s'y trouve, sont essentiels pour préserver l'intégrité et l'authenticité du bien.
- **Le "bien"** candidat à l'inscription sur la Liste du patrimoine mondial : à Nice, le bien proposé est un ensemble urbain de plus de 500 hectares, né de la villégiature au XVIIIe siècle. Sa valeur universelle exceptionnelle repose sur le fait qu'il témoigne d'échanges cosmopolites très importants, qu'il représente un modèle unique d'ensemble patrimonial exclusivement dédié à la villégiature durant plus de deux siècles, et par son importance dans l'œuvre d'Henri Matisse.

PÉRIMÈTRE



ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

OAP MOBILITE GENERALE



SOMMAIRE

1.	Introduction	55
1.1.	Préambule	55
1.2.	Principaux objectifs et cadre pour les orientations	56
1.3.	Organisation des orientations	57
2.	Orientations générales relatives aux réseaux de déplacement	59
3.	Orientations générales pour une meilleure cohérence entre urbanisme et transport	65
4.	Orientations générales pour les territoires à moins de 1km des gares et haltes ferroviaires	69
5.	La ville historique, les bourgs et les villages perchés	70
6.	La ville constituée.....	72
7.	Les grands ensembles	74
8.	La ville durable émergente.....	76
9.	La ville parc (collectifs ou mixité avec maisons de ville et pavillons)	78
10.	La ville collinaire pavillonnaire	80
11.	Vivre en montagne.....	82
12.	Les zones d'activités et les centres commerciaux.....	84
Annexe 1.	Objectifs du PADD	86
Annexe 2.	Autres annexes	89

1. Introduction

1.1. Préambule

Conformément à la possibilité ouverte par le code de l'urbanisme et afin de répondre à l'enjeu d'articulation entre urbanisme et transport, la Métropole de Nice Côte d'Azur intègre le PDU au sein du PLUm et traite ainsi les thèmes de la mobilité, notamment en ce concerne le diagnostic, le PADD (Plan d'aménagement et de développement durable), les orientations d'aménagement et de programmation (OAP), le programme d'orientation et d'action (POA) et la partie réglementaire (en particulier le volet stationnement du règlement du PLUm).

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation sont définies à l'article L.123-1-4 du Code de l'Urbanisme :

« Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

En ce qui concerne les transports et les déplacements, dans le cas des plans locaux d'urbanisme tenant lieu de plan de déplacement urbain (PDU), elles précisent les actions et opérations d'aménagement visant à poursuivre les principes et objectifs énoncés aux articles L.1214-1 et L.1214-2 du Codes des Transports. »

Pour rappel, les 11 objectifs du Code des Transports sont :

- ☐ 1° Equilibre durable : entre les besoins de mobilité, l'accessibilité, l'environnement et la santé.
- ☐ 2° Renforcement cohésion sociale : en particulier pour les personnes à mobilité réduite.
- ☐ 3° Sécurité des déplacements : tous les modes et les catégories d'usagers sont concernées.
- ☐ 4° Diminution trafic automobile.
- ☐ 5° Développement TC et modes doux.
- ☐ 6° Amélioration du partage de la voirie : entre les différents modes de transports et les mesures d'information de la circulation.
- ☐ 7° Stationnement : sur la voirie et l'espace public.
- ☐ 8° Organisation des conditions d'approvisionnement.
- ☐ 9° PDE / PDA.
- ☐ 10° Organisation billettique intégrée.
- ☐ 11° Organisation d'infrastructure de charge pour véhicules électriques.

1.2. Principaux objectifs et cadre pour les orientations

Orientations du PADD

Les grandes orientations du PADD, visent à couvrir l'ensemble des problématiques de déplacements, de manière transversale et dans une logique prospective. Par ailleurs, ces orientations prennent appui sur les atouts du territoire et les infrastructures existantes. Ces orientations s'inscrivent également dans la continuité des objectifs définis au code des transports, qui couvrent l'ensemble des modes de déplacements et l'ensemble des types d'usagers. Les grandes orientations du PADD sont rappelées ci-dessous :

- **Valoriser et optimiser le réseau ferré (SNCF et CFP) existant et bien adapté aux besoins du territoire, à travers une recherche de performance et de fiabilité** : cette orientation est principalement traitée par le POA¹ et les mesures qu'il contient. Cependant l'OAP² se focalise sur un développement des mobilités autour, et en lien, avec les gares et haltes ferroviaires.
- **Favoriser la multi-modalité** : pour exister la multimodalité a besoin d'offres complémentaires présentant un niveau de fiabilité équivalent et d'une mise en relation simple des usagers avec l'offre de transport. Les actions et mesures identifiées au POA vise à définir un tel niveau d'offre en concordance avec les aménagements décrits dans l'OAP.
- **Intégrer les transports en commun dans un système global de mobilité durable interconnectée et en simplifier l'accessibilité** : le renforcement de l'offre est directement traité dans le POA, par les projets liés aux transports collectifs. L'OAP identifie des aménagements à mettre en œuvre pour garantir la continuité des accès aux transports collectifs.
- **Poursuivre les actions en faveur de la ville connectée dans les transports publics** : ce sujet n'est pas traité directement dans l'OAP ou les mesures décrites au POA.
- **Favoriser et promouvoir l'usage des modes doux** : cette orientation est à la fois traitée dans le POA (par l'identification d'axes à requalifier et par des actions précises) et dans l'OAP en abordant la typologie d'aménagements nécessaires par quartier.
- **Assurer un accès partagé et équilibré à la voirie** : des éléments sont présents à la fois dans le POA, dans l'OAP (par des aménagements spécifiques aux différentes typologies de quartier identifiées ci-après), mais également dans le règlement de stationnement (par une contrainte plus marquée sur les secteurs denses).
- **Améliorer les liens et les circulations internes au territoire métropolitain** : cette orientation est déclinée dans le POA et dans différentes actions visant à fiabiliser les liaisons.
- **Optimiser les déplacements routiers** : l'OAP ne traite pas directement cette orientation mais contribue à limiter le développement de l'usage de la voiture à rééquilibrer sa place sur l'espace public et à restreindre le développement des territoires basés sur la voiture.
- **Développer les pratiques alternatives novatrices et vertueuses** : principalement traitée dans le POA, des éléments d'aménagements ponctuels sont identifiés dans l'OAP.
- **Organiser les conditions de desserte logistique du territoire** : si plusieurs actions et mesures traitent cette question dans le POA, les aménagements en faveur d'une logistique urbaine sont intégrés dans l'OAP.
- **Par l'urbanisme, construire la ville des mobilités durables** : c'est sur cette orientation que l'OAP permet d'assurer le lien entre l'urbanisme et la mobilité, en identifiant pour chaque typologie de quartier les aménagements et principes à développer.

¹ Programme d'Orientations et d'Actions

² Orientation d'Aménagement et de Programmation

Difficultés

- Actuellement environ la moitié³ du territoire métropolitain suit une logique de développement basé exclusivement sur l'usage de la voiture.
- Malgré les efforts des décideurs et des acteurs pour développer de façon concrète les transports en commun en site propre, les citoyens ont comme principal référentiel de mobilité, une mobilité basée sur la voiture. Il leur est donc difficile de concevoir qu'une alternative soit crédible à court terme.

1.3. Organisation des orientations

Pour répondre aux objectifs du PADD, les orientations du volet mobilité sont organisées en deux groupes :

- Orientations générales :
 - Orientations relatives aux réseaux : comment concevoir les réseaux piétons, vélos, de transport en commun et routier ?
 - Orientations relatives à une meilleure cohérence entre urbanisme et transport
 - Orientations pour les territoires aux abords des gares

- Orientations par typologie d'urbanisation :

La topographie, la géographie, l'histoire et les plans successifs d'urbanisme ont permis la réalisation d'une large gamme de formes urbaines sur la Métropole qui a pu être regroupée en 8 types caractéristiques pour lesquels des enjeux et des orientations spécifiques sont à signaler. Ces 8 types sont :

- La ville historique, les bourgs et les villages perchés
- La ville constituée
- Les grands ensembles
- La ville durable émergente
- La ville parc
- La ville collinaire pavillonnaire
- Vivre en montagne
- Les zones d'activités et les centres commerciaux.

Ces huit secteurs sont présentés dans la carte ci-après et des zooms figurent en annexe. Le découpage territorial reprend les mêmes catégories que les affectations détaillées du PLUm. En annexe, les catégories qui ont nécessité un traitement particulier sont identifiées.

³ Le travail mené sur la classification du stationnement permet d'identifier que 54% du territoire urbanisé rentre dans des zones denses et proches des TC structurants.

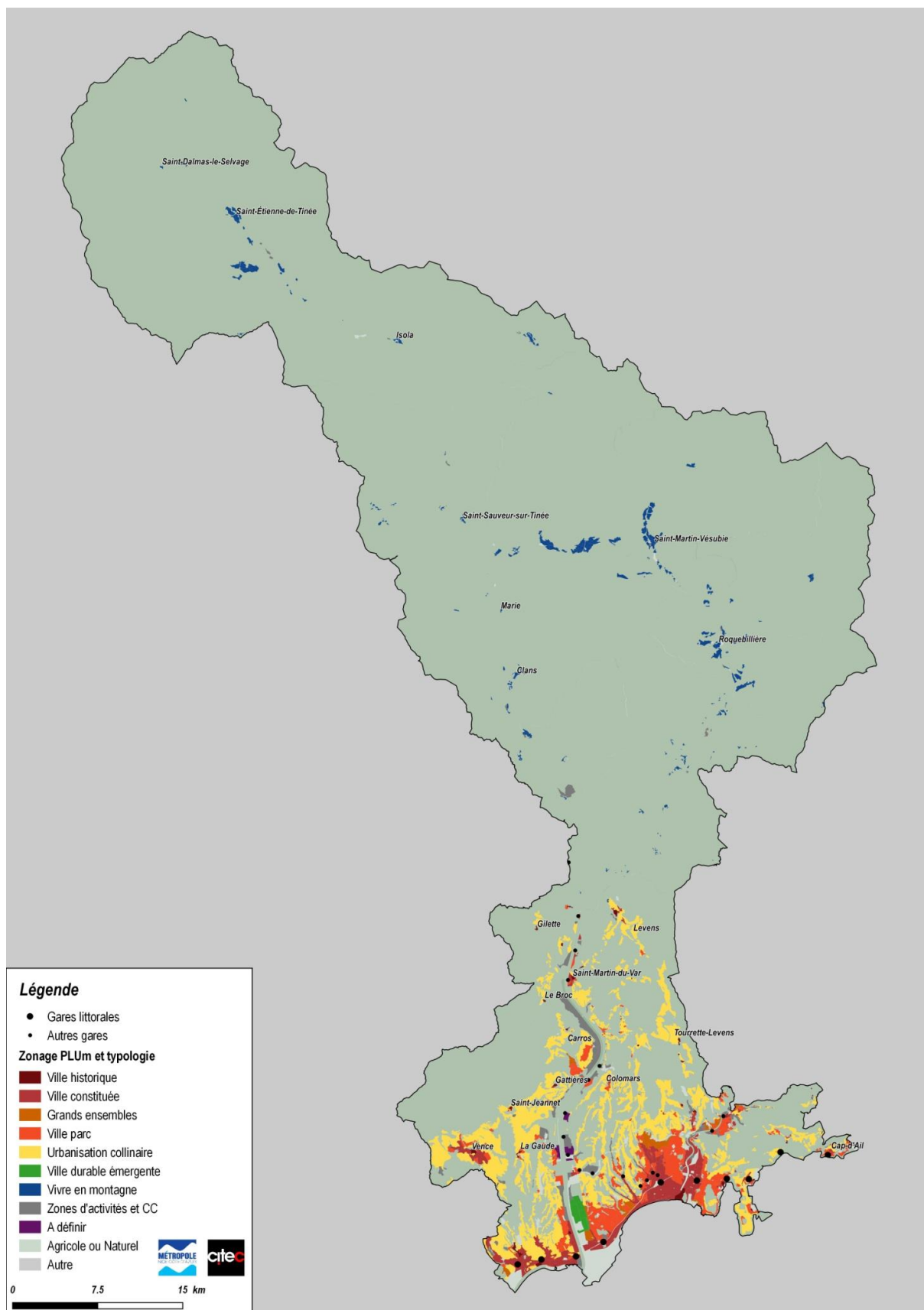


Figure 1 – Localisation des différents types d'urbanisation donnant lieu à des orientations générales particulières

2. Orientations générales relatives aux réseaux de déplacement

La voiture est aujourd'hui trop souvent dominatrice et exclusive sur l'espace public. Modifier les rapports de forces entre les modes de déplacement implique de redonner une place et des conditions satisfaisantes de sécurité aux modes actifs. Il convient aussi de prioriser systématiquement les transports publics par rapport au trafic automobile. En conséquence, les orientations générales des réseaux de déplacement sont décrites dans les paragraphes suivants. Ces orientations définissent une ligne directrice et les contraintes historiques, environnementales, topographiques, etc. modulent les mesures et aménagements possibles dans la réalité.

L'ensemble des éléments cités ci-après constituent la règle pour les nouveaux aménagements ou les requalifications menées sur le territoire de la Métropole.

Ils identifient des caractéristiques et des niveaux de qualité à atteindre dans le cadre de l'amélioration des réseaux.

■ Orientations pour les sentiers, chemins, promenades, places, parcs et aires piétonnes

Ces réseaux et ces lieux sont sans trafic ou avec un trafic strictement lié à l'exploitation, la livraison et l'intervention d'urgence. Il s'agit par exemple des chemins pédestres du Moyen et Haut-Pays, des parcours piétons urbains sur d'anciens chemins ruraux, du chemin des douaniers, des promenades aménagées, des zones piétonnes de centre-ville, de places aux abords des gares ou des parcs urbains.

Ces parcours permettent des raccourcis pour les déplacements à pied par des trajets les plus directs possibles vers les centralités, les équipements, les arrêts de transport en commun, etc. Les parcours se font hors du bruit et des dangers du trafic. Ils disposent d'une qualité paysagère particulière ou de points de vue remarquables qui sont à mettre en valeur.

En milieu urbain, dans la mesure du possible, la largeur des cheminements doit être supérieure à 2.50 m, aussi bien en raison de confort des flux que des besoins d'entretien. Des accès riverains (entrées piétonnes de maisons ou d'immeubles) y sont partout possibles.

Lorsque la topographie implique la présence d'escaliers ou de rampes, ceux-ci sont à équiper d'une main courante.

Aux principaux points clefs, la mise en place d'une signalétique (destination et éventuellement temps de parcours) pour informer de l'existence des parcours piétons et en populariser l'usage est à développer.

Les conditions d'éclairage pour les cheminements à vocation de desserte en zone urbaine y sont suffisantes pour assurer la sécurité des déplacements en soirée ou de nuit.

L'existence d'un banc ou de mobilier urbain qui permette de s'asseoir est souhaitable environ tous les 100 m, en zone urbaine.

Ces parcours peuvent être bordés de murs, clôtures ou haies, sans pour autant que ces limites n'enferment le piéton dans un labyrinthe, sauf si la topographie l'exige. Les haies seront doublées d'une clôture pour éviter qu'avec le temps celles-ci n'empiètent sur le cheminement et ne réduisent trop la largeur de passage.

La séparation avec le trafic est claire. S'il faut protéger un parcours ou une zone piétonne du trafic par un dispositif (barrière, borne, etc.), l'équipement retenu doit permettre le passage fluide des piétons avec déambulateur, poussette, valise ou chariot à commission.

Les intersections entre ces parcours piétons et les voiries sont à soigner. Les risques de conflits entre les flux sont à analyser au cas par cas. Sauf raison technique les traversées piétonnes des voiries sont dans la continuité des parcours piétons. Lorsque les flux sont importants (piétons et trafic), les

traversées sont équipées de feux limitants autant que possible le temps d'attente des piétons (30 secondes recherchées), sauf sur les grands axes de transit.

Dans les quartiers en développement, un réseau de cheminements est à créer en retranchant les surfaces nécessaires et en reportant les droits à bâtir sur le reste des parcelles.

Ces éléments s'intègrent dans un contexte de mesures plus large, décrit au POA. En particulier, sur les secteurs propices, des zones à modération de trafics permettent également de renforcer la sécurité et le ressenti des usagers.

■ Orientations pour les parcours cyclables majeurs

Dans la règle, piétons et cyclistes ont des parcours distincts.

Ces parcours sont prioritairement conçus pour les cyclistes mais pas exclusivement (présence ponctuelle de rollers, skateurs, trottinettes, etc). Ce sont en général des itinéraires en site propre (pistes cyclables et non pas bandes cyclables).

En règle générale, la largeur d'une piste bidirectionnelle est de 3.00 m (si possible 3.50 m) et de 1.50 m pour une piste monodirectionnelle. Elle doit être examinée au cas par cas et peut nécessiter une sur largeur de la voie verte ou un aménagement séparatif (espace piéton et cyclable à des niveaux différents d'environ 5 cm et séparés par une bordure franchissable par les vélos).

Ces voies tracent des grands itinéraires continus dans la Métropole. Elles servent aussi bien aux déplacements quotidiens qu'aux loisirs. Si la distance usuelle d'un déplacement cycliste est de 3 à 5 km, elle peut passer à 5-10 km avec les VAE (vélo à assistance électrique).

Des itinéraires et aménagements, existants ou projetés, sont identifiés dans le POA et ses annexes.

Le début, la fin et les zones de croisement des voies vertes avec le réseau routier sont à traiter avec soin, en tenant compte des typologies d'aménagements cyclables existantes ou projetées

Ces voies vertes constituent des voies majeures pour les cyclistes. Elles donnent accès ou sont connectées à des parcours cyclables mineurs dès que nécessaire. Ces points d'entrée et de sortie des voies vertes sont à aménager pour que la visibilité et la sécurité des usagers soient garanties.

Enfin, il serait souhaitable de prévoir à rythme régulier une fontaine ou un point d'eau sur le parcours.

■ Orientations pour les voiries en milieu urbain

En milieu urbain les voiries sont conçues pour un partage de l'espace public par l'ensemble des modes de transport. Elles sont aménagées comme des rues (impasse, desserte, structurante, rue commerçante, cours, avenue, boulevard, etc.) alors qu'hors localité elles ont un caractère de route.

De manière générale, la vitesse du trafic est à abaisser en milieu urbain de manière à mieux pouvoir prendre en compte les modes doux. Une vitesse basse rend possible le partage de la voirie alors que le maintien du 50 km/h implique des voies ou espaces spécifiques, souvent difficiles à réaliser avec les gabarits existants de voirie.

Le réseau de voirie doit constituer un maillage continu cohérent. Si un quartier est conçu sur le principe de voiries par poches ou en impasse afin d'éviter les risques de transit, il doit tenir compte d'une perméabilité de toutes les impasses pour les modes doux et d'une solution satisfaisante pour les bus, livraisons et services de voiries (ramassage des ordures, véhicules d'entretien, accès secours, etc.).

Les orientations et préconisations pour les voies urbaines sont définies en fonction des classes de trafic et de la hiérarchisation du réseau routier.

■ Orientations pour les transports en commun

En règle générale les voies de circulation destinées aux bus mesurent au minimum 3.00 m de largeur et si possible 3.50 m pour faciliter le croisement des véhicules. Si la voie bus est aussi utilisée par les cyclistes, elle mesure 5 m si possible (et à minima 4.20 m).

L'amélioration du réseau de transport en commun implique la mise en place de priorités aux carrefours et de sites propres surtout si le nombre de services cumulés du réseau est de 15 passages ou plus à l'heure. Lorsque l'espace disponible ne permet pas l'aménagement de sites propres systématiques et continus, il faut examiner la faisabilité d'une exploitation spécifique du réseau routier (départs avancés aux feux, by-pass permettant au bus de remonter les files de voiture, voie de tourner-à-droite combinée avec un tout-droit bus, etc.).

En milieu urbain, les arrêts de bus se font par principe sur chaussée. Des dérogations sont possibles et parfois nécessaires (conditions de visibilité, danger de collision par l'arrière, etc.) pour l'aménagement d'arrêts en encoche (hors chaussée)

Les arrêts sont a minima équipés d'un banc, d'une information voyageurs (horaire, ligne, réseau) et d'un abri contre les conditions météo (soleil, pluie). Des équipements simplifiés sont possibles par dérogation dans le sens de sortie de ville (arrêts avec très faibles montées de passagers et donc pas d'attente).

Les arrêts sont systématiquement pourvus d'un quai, en principe commun avec le trottoir. La largeur disponible permet le passage des piétons en transit, l'attente des voyageurs, la pose de mobilier urbain et l'espace nécessaire à la montée-descente des voyageurs.

Une traversée piétonne, est aménagée à proximité des arrêts de bus. Dans la mesure du possible la traversée piétonne est située à l'arrière du bus arrêté (accidentologie beaucoup plus faible). D'autres détails constructifs sont précisés dans la charte d'aménagement pour les quais de bus en annexe du POA (annexe 4 de l'annexe accessibilité du POA).

Le réseau de cheminement piéton doit rayonner ou converger vers les arrêts de transport public. Des raccourcis sont à aménager, au besoin en négociant des servitudes de passage sur fonds privés lorsque le domaine public ne le prévoit pas.

La mise en accessibilité de 719 arrêts de bus est programmée dans le Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmé (SDA Ad'AP) (cf. partie ci-dessous).

Les arrêts principaux (par exemple 20% des arrêts les plus fréquentés à traiter en priorité, puis 50%) sont à concevoir comme support de mini-centralité urbaine. C'est aux abords immédiats des arrêts principaux que les commerces de quartier et les services sont à regrouper. Les lieux d'attente peuvent constituer des placettes ou des lieux appropriables par les piétons et les riverains. L'attente au droit des arrêts constitue une présence humaine qui est à valoriser et dont il faut tirer parti. La qualité d'ombrage et paysagère de ces centralités est à soigner.

Dans le cas de réalisation de pôles d'échange, privilégier l'arrêt des bus en bord de trottoir ou en périphérie de place plutôt que dans un schéma en peigne. Places et trottoirs ont un potentiel d'appropriation et d'usage beaucoup plus riche que les quais alignés d'une gare routière en peigne.

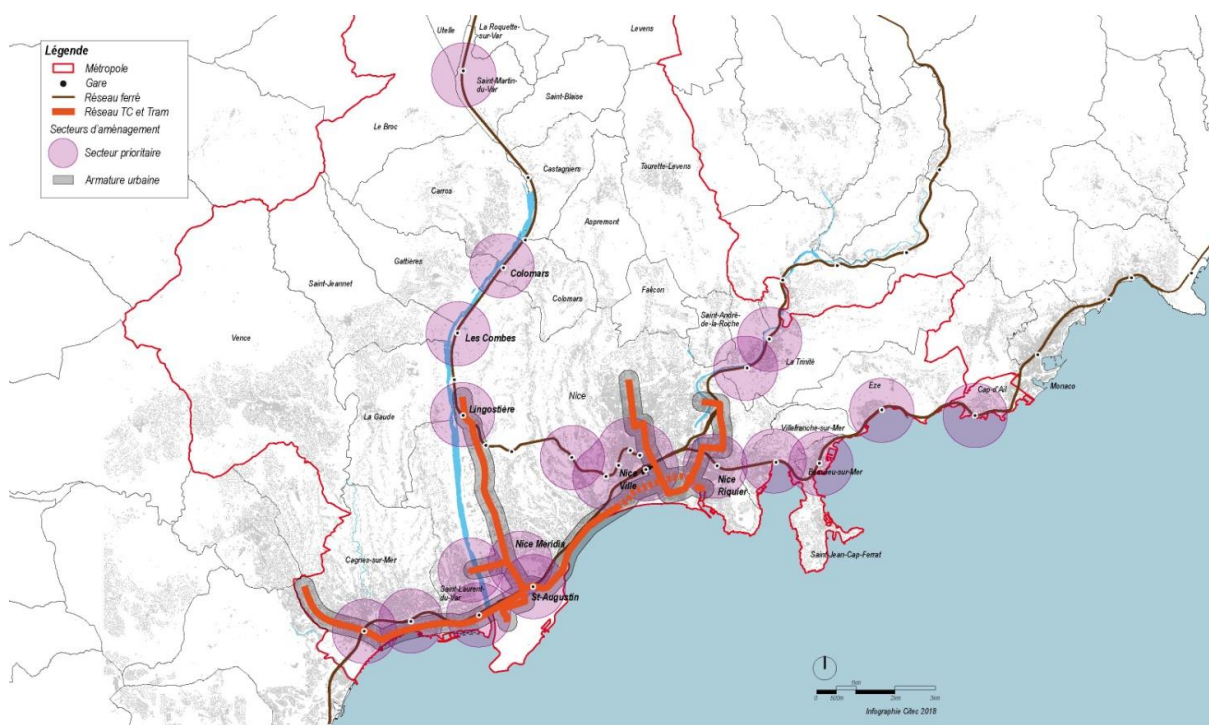


Figure 2 – Secteur d'aménagement prioritaire autour des pôles et lignes TC



Figure 3 – Pôle d'échanges bus de la gare de Dornbirn (Autriche) qui fonctionne comme une petite place sur les bords de laquelle les bus accostent. Ce type d'aménagement est beaucoup plus convivial et plus compact que les gares routières en peigne

■ Orientations pour une meilleure prise en compte des PMR dans l'espace public

L'accessibilité PMR doit être instaurée sur la chaîne globale de déplacements, quel que soit le handicap de l'usager à savoir l'accessibilité :

- des bâtiments publics ;
- de la voirie et des espaces publics ;
- des moyens de transport.

L'accessibilité des bâtiments est régie dans les normes d'accessibilité des bâtiments.

L'accessibilité de la **voirie** est traitée dans le PAVE (Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics) adopté le 17 octobre 2017. Ce document vise notamment à :

- Rendre accessibles les principaux sites publics (espaces et Etablissements publics ou privés Recevant du Public) tels que les places, jardins, les bâtiments administratifs, les gares routières et ferroviaires, les centres commerciaux, etc.
- Augmenter le nombre de places de stationnement pour les PMR soit en créant de nouvelles soit en modifiant celles existantes.

L'objectif est de rendre accessible la voirie dans un rayon d'environ 300m autour des Etablissements Recevant du Public (ERP) principaux (mairies, salles polyvalentes, gymnases, écoles...), en priorité les cheminements liant les ERP aux arrêts de TC. Du PAVE sont exclus les quartiers à déclivité largement supérieure à 5% et dont la mise en accessibilité s'avère de ce fait très complexe.

Les mesures d'aménagement à intégrer dans les projets d'espace public consistent notamment à :

- l'abaissement des cordes molles à 2 cm au droit des passages piétons,
- la pose de bande de guidage et de bandes d'éveil à la vigilance aux traversées piétonnes,
- la suppression des obstacles (déplacement, mutualisation de mobilier),
- l'élargissement des trottoirs à 1,40 m minimum,
- la mise aux normes des dévers (2%) et pentes des trottoirs,
- la pose de piquets, barrières, ou bornes sur trottoir,
- l'amélioration des revêtements des trottoirs détériorés,
- l'équipement de modules sonores aux feux tricolores
- l'aménagement de places réservées aux PMR,...

Des solutions techniques de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics sont données avec La Charte des aménagements du PAVE. Ces mesures portent sur :

- Cheminements piétonniers
- Stationnement réservé
- Feux de circulation permanents
- Signalétique et systèmes d'information
- Emplacement d'arrêt de véhicule de transport collectif
- Cas particuliers (zones de rencontre, obstacles comme terrasses de cafés/container à déchets, nécessitant des solutions adaptées)

Le PAVE et sa Charte des aménagements sont joints à l'Annexe Accessibilité du POA.

La mise en accessibilité des **arrêts de transports publics** est programmée dans le Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmé (SDA Ad'AP) sur une durée de 6 ans. La Métropole s'y engage à réaliser des travaux sur environ 700 arrêts de transports publics (répartis sur 35 communes) jugés prioritaires et qui ne relèvent pas d'une impossibilité technique avérée (ITA).

Les arrêts identifiés comme prioritaires sont ceux répondant à un des critères suivants :

- situé dans un rayon de 200 mètres d'un pôle générateur de déplacements ou de tout ERP de catégories 1-2-3 ou de tout établissement recevant des personnes âgées ou handicapées ;
- desservi par une ligne structurante du réseau ;

- desservi par 2 lignes et plus de bus ;
- constituant un pôle d'échanges ;

Les aménagements doivent systématiquement suivre la *Charte d'aménagement des quais de bus accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite* jointe à l'Annexe Accessibilité du POA. La charte tient compte de la réglementation en vigueur et des préconisations du CEREMA et décrit les principes d'aménagements appliqués dans la Métropole Nice Côte d'Azur depuis plusieurs années.

■ **Orientations pour une meilleure prise en compte des livraisons et des besoins de logistique urbaine**

Les cases de livraisons seront aménagées selon la géométrie définie en annexe. La Métropole augmentera le contrôle du stationnement sur les cases de livraisons.

Dans les zones d'activité les livraisons se feront systématiquement sur fonds privés.

En milieu urbain, les commerces d'une surface de vente de plus de 500 m2 ou ceux qui nécessitent en moyenne 3 livraisons par jour ou plus disposeront d'un espace de livraison hors chaussée, sur fonds privé.

La métropole va renforcer le principe de centrale de distribution urbaine⁴ avec utilisation de véhicules « propres » pour le dernier km. Les entreprises, les commerces et les particuliers sont encouragés à utiliser les services de distribution groupés qui seront progressivement mis en place. Font exception à ce principe général : les marchandises périssables (optimisation possible des livraisons via le MIN), les médicaments, les matières dangereuses.

Des mesures particulières sont à prendre pour les chantiers urbains. Une coordination avec les services de circulation de la Métropole est imposée pour toute intervention liée à plus de 1000 m2 de SDP.

■ **Orientations pour accélérer la transition vers des transports plus vertueux**

- Le renouvellement des bus et des cars se fait par des véhicules propres : électriques ou gaz (gaz naturel, gaz renouvelables ou H2). (9 bus gaz commandés en 2019)
- Les parkings publics et ceux des ERP (donc les centres commerciaux) seront équipés de manière à disposer d'une alimentation électrique pour 20% des places. Celles-ci seront localisées dans des emplacements privilégiés (accès facile, proximité avec les entrées-sorties). Au fur et à mesure du taux de remplissage des cases pour véhicules électriques, la proportion de places équipée sera augmentée.

De manière similaire, les places de stationnement pour privés et pour les emplois seront équipées de manière à pouvoir être alimentées en électricité pour 20% de l'offre de stationnement. Pour faciliter la mise en œuvre des mesures, une formation transversale des services est prévue tous les deux ans, elle est destinée à faciliter la prise en compte des orientations qui précèdent.

- L'usage de véhicules propres est favorisé par le développement de stations adaptées. Pour les véhicules au gaz (gaz naturel / gaz renouvelable / Hydrogène à terme) cela passe par la mise en place de stations d'avitaillement gaz ouvertes au public. L'utilisation du carburant gaz est mature, économique, particulièrement adaptée aux transports en commun urbains et interurbains, aux véhicules de collecte de déchets, aux flottes de véhicules, à la livraison de dernier kilomètre...

⁴ Selon la situation et l'échelle, il faut parler de plateforme logistique (échelle de la métropole comme le PAL de St-Isidore), de centrale de distribution urbaine (échelle d'une ville) ou d'espace logistique urbain (échelle d'un quartier)

3. Orientations générales pour une meilleure cohérence entre urbanisme et transport

« Avec les objectifs de développement durable actuel, il ne devrait pas y avoir de développement urbain sans une forte prise en compte des transports publics, de la marche et des déplacements à vélo ». En conséquence, les principes de base du développement urbain consistent soit à :

- **Construire ou intensifier la ville sur les corridors de desserte TC existants**
- Ou à développer simultanément de nouveaux quartiers et une offre TC structurante.

Les développements urbains sont localisés avec pertinence si la grande majorité des besoins de mobilité quotidienne et hebdomadaire sont compris dans des périmètres accessibles à pied (10 min de marche, 1km de parcours) ou à vélo (3 km de parcours, topographie favorable) ou en 15 minutes de déplacements TC à fréquence urbaine (sans compter le temps d'accès à pied jusqu'aux arrêts).

Du point de vue des **affectations**, les nouveaux quartiers, ou les mutations de quartiers existants, chercheront à :

- Renforcer la mixité des affectations (sauf pour les activités industrielles comportant des risques ou des nuisances fortes ainsi que les activités de logistique lourde)
- Maintenir des commerces de proximités sur des emplacements clefs (lieux de passage)
- Localiser les services et les équipements en relation avec l'offre de transport public

Ces orientations favorisent l'émergence d'une ville des déplacements courts.

La réalisation de nouveaux quartiers prendra aussi en compte les besoins logistiques (approvisionnement et enlèvement) par des mesures appropriées telles que :

- La réalisation d'aires de livraison
- Les livraisons sur fonds privés (en surface ou en souterrain selon l'importance des flux)
- La mise en place d'espaces logistiques urbains, de conciergerie de quartier, de hub logistique avec robots livreurs, ou de toute autre mesure destinée à faciliter l'intégration des livraisons en ville et à en réduire les nuisances.

La réalisation de nouveaux **centres commerciaux** de grande taille (dès 5 000 m² de surface de vente) ou leur extension est à inscrire uniquement dans les périmètres urbains, ou de développements urbains majeurs pour répondre aux besoins des résidents ou employés futurs (en cohérence avec les orientations de localisations préférentielles des commerces, OAP commerce, chapitre 6). Leur implantation est conditionnée à l'existence d'une offre de transport public structurante (gare, tram, BHNS) et bien connectée à l'entrée des commerces (par exemple qualité du parcours piétonnier entre la gare et le centre commercial).

Pour les centres commerciaux existants qui ne satisfont pas à ces conditions ou qui sont massivement organisés autour de l'accessibilité automobile, une participation à l'évolution des espaces publics et des infrastructures sera demandée dans le cadre des futurs permis de construire (transformations, rénovations, extensions de centre commerciaux existants).

L'implantation des **établissements scolaires**, de formation ou universitaire tiendra soigneusement compte de l'accessibilité piétonne et en transport publics. La dépose minute en voiture doit devenir l'exception.

Autour des lignes structurantes

Le développement des projets urbains autour des axes de transport en commun structurants facilite le transfert modal des résidents ou des employés vers des pratiques de mobilités durables.

En renforçant les programmes urbains autour de ces axes, il s'agit d'offrir une alternative concrète et performante, notamment en termes de temps de parcours et de confort, à la voiture. Pour certaines

catégories de personnes et pour les nouveaux arrivants sur le territoire de la Métropole c'est une opportunité pour abandonner ou retarder l'usage de la voiture. Pour la Métropole il s'agit également de valoriser des infrastructures existantes et d'encourager leur usage.

Nodalités de mobilité et centralité urbaine

Le développement de mini-centralités dans chaque quartier a pour objectif d'offrir aux résidents des espaces de vie, des commerces et des activités tout en développant la notion de ville de proximité où des comportements durables de mobilité peuvent émerger.

Les modes doux deviennent accessibles lorsque les distances de déplacements entre les lieux d'habitats et les équipements ou commerces nécessaires à la vie quotidienne sont réduites. La réalisation de mini-centralité a pour objectif de mettre en œuvre les conditions nécessaires à leur usage.



Figure 4 – Exemple de place comme centralité urbaine, Renens (Suisse)

Les principaux arrêts TC sont des lieux de foisonnement où cohabitent les automobilistes, bus, vélos et piétons et présentent donc naturellement un potentiel de développement d'espaces d'échanges et de vie pour les résidents du quartier et les usagers des TC.



Figure 5 – Exemple d'aménagements autour des TC : sortie du Métro à Lyon (au-dessus), arrêts bus à Interlaken (en dessous)

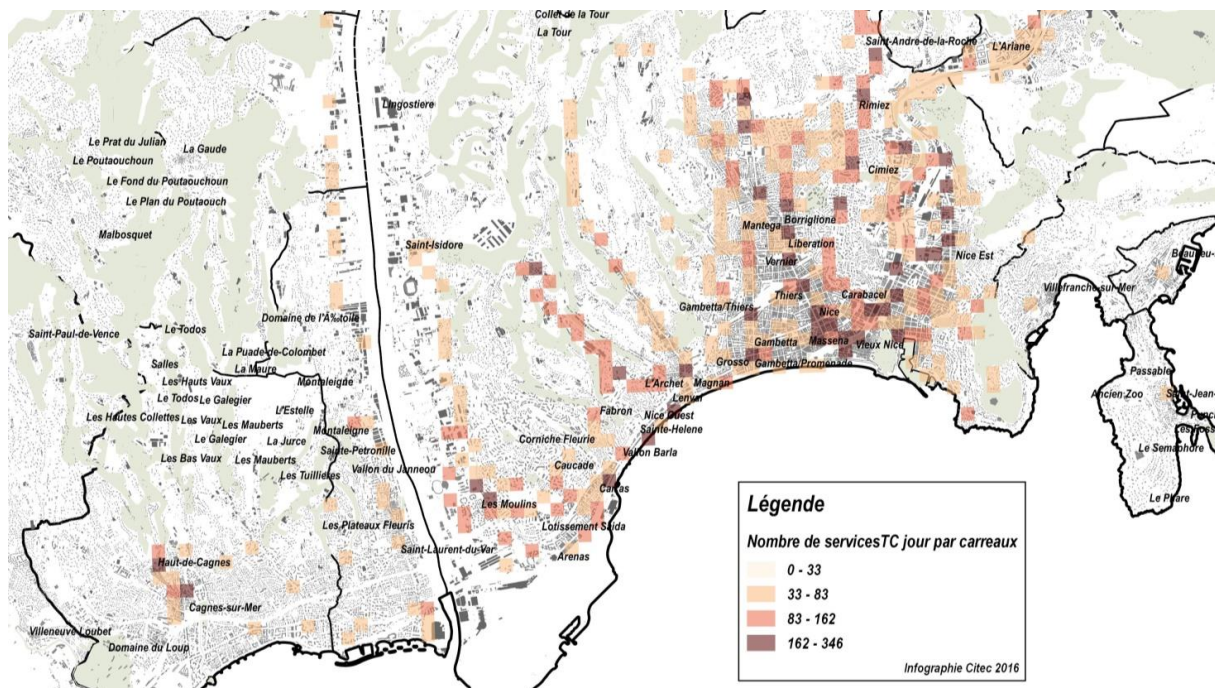


Figure 6 – Cartographie des nodalités TC sur le Littoral dense

4. Orientations générales pour les territoires à moins de 1km des gares et haltes ferroviaires

La Métropole Nice-Côte d'Azur profitera dans les années à venir d'une augmentation significative de l'attractivité du train en tant que mode de déplacement, grâce à

- l'extension du réseau de tramway de Nice Côte d'Azur en lien avec les gares existantes
- l'augmentation de l'intervalle des trains de voyageurs à 20 minutes d'ici deux ans sur le chemin de fer de Provence
- l'augmentation de capacité de la ligne TER littorale par l'allongement des quais de Nice-Riquier et la possibilité d'exploiter des rames doubles ;
- la mise en œuvre de la nouvelle ligne LNPCA entre la gare TGV de Cannes la Bocca et Nice aéroport avec un arrêt supplémentaire en lien avec Sophia Antipolis (gare OAM-Ouest Alpes Maritimes)
- le renforcement des fréquences sur la ligne Nice-Breil.

En clair, dans les années à venir le rail constituera progressivement un réseau RER très bien adapté aux déplacements de moyenne et longue distance sur le territoire Métropolitain.

Si on veut profiter au maximum des évolutions prévues, et favoriser le report modal de la voiture particulière vers le train, l'urbanisme autour des gares (vol d'oiseau jusqu'à 500 voire 1000m depuis la gare) revêt un caractère hautement stratégique et doit être développé sous trois angles :

Orientation 1 : augmenter l'intensité urbaine des abords de gare

Les quartiers aux abords des gares disposent d'une qualité d'accessibilité exceptionnelle. Il s'agit donc :

- de renforcer les droits à bâtir afin d'augmenter le nombre d'habitants et d'emplois desservis ;
- de favoriser l'implantation de principaux pôles générateurs de déplacements (commerces, services, emplois et flux pendulaires).

Orientation 2 : améliorer l'accessibilité à la gare par des cheminements qui y convergent

L'accessibilité piétonne des gares apparaît comme un enjeu prépondérant pour le développement de l'usage du train et pour l'organisation d'une ville de proximité autour de la gare. Les enjeux touchent à la fois à l'aménagement et à la gestion des espaces urbains. Il s'agit :

- d'accroître la perméabilité piétonne du tissu urbain et d'ouvrir la gare vers les quartiers voisins afin de réduire les temps d'accès aux trains (le POA et son annexe « Ouvrir les gares » identifie des exemples d'aménagements en faveur de la porosité des gares) ;
- d'améliorer les conditions d'accès en termes de sécurité et de qualité urbaine.

Les standards PMR doivent être respectés. Les solutions techniques de la mise en accessibilité de la voirie publique sont présentées dans la Charte des aménagements du PAVE, jointe à l'Annexe Accessibilité du POA.

Orientation 3 : renforcer la centralité urbaine et développer les espaces publics

Afin de faire de la gare et de ses abords des quartiers plus vivants, il s'agit de :

- prévoir des espaces publics accueillants (notamment un parvis qualitatif, en terme d'emprise et de qualité urbaine) ;
- développer une offre de services diversifiée, en gare même et à proximité, en lien avec les attentes des usagers et non usagers du train.

La mutation des quartiers des gares (augmentation des droits à bâtir, changements d'affectation, négociation de nouvelles servitudes de passage à pied) et l'amélioration des infrastructures ferroviaires sont des processus longs. Il est donc impératif de les mettre en œuvre simultanément et dès à présent.

5. La ville historique, les bourgs et les villages perchés

Exemples illustratifs :

La Roquette sur Var, Lantosque, Nice centre historique, Eze

Caractéristiques :

- En général ce type de tissu urbain est formé de bâti contigu. Les **rues et les venelles sont le plus souvent inadaptées à la circulation** avec une dominante piétonne de fait.
- Tous ces centres présentent un enjeu touristique marqué.



Figure 7 – La ville historique – tissus urbain caractéristique

Enjeux mobilité :

- **Maintenir l'activité et la vie locale** malgré les difficultés d'approvisionnement (livraisons, disparition des commerces) et la faiblesse de desserte (scolaire, services, transports publics)
- Pour les villages perchés et les bourgs isolés, la voiture est un facteur clef de mobilité et de vie locale. L'enjeu consiste surtout à localiser correctement les véhicules qui stationnent dans ou aux abords de la localité
- Pour les centres historiques (Nice, Cagnes-sur-Mer, Vence, Villefranche sur Mer, etc.), il faut intégrer les problématiques des flux touristiques

Orientations sur le stationnement

- Pas de minimum de nombre de place imposé sur les parcelles, même en cas de rénovation,
- Soutenir la réalisation de **parkings regroupés** en entrée de bourg avec possibilité de location ou d'achat des places de stationnement pour les habitants
- Dans la mesure du possible extraire les véhicules stationnant sur les espaces libres des périmètres historiques et valoriser la présence piétonne ou d'activités. Eviter que les espaces libres (domaine public ou privé) soient occupés par des véhicules qui stationnement alors que l'espace est compté

Orientations d'aménagement

- Valoriser le patrimoine, d'où un soin à apporter aux choix de matériau (limiter l'usage d'enrobé bitumineux).
- Rendre le périmètre à dominante piétonne clairement perceptible.
- Prendre en compte les besoins des PMR sans que cela dénature le caractère architecturé du domaine public.
- Dans la mesure des besoins d'exploitation, maintenir des espaces de livraison (stationnement de courte durée) même à l'intérieur des bourgs et assurer la desserte par de petits véhicules adaptés à l'emprise des voiries.
- Rendre possible l'exploitation différenciée du domaine public selon les saisons ou les activités. Par exemple en mettant en zone piétonne le quartier central durant la saison touristique ou le week-end et en y maintenant le trafic aux autres périodes.
- Zones piétonnes (avec ou sans dérogation) et zones de rencontres sont les statuts les plus adaptés à ce type de tissu urbain.

6. La ville constituée

Exemples illustratifs :

Nice-Riquier, Nice Gambetta, Cagnes-sur-Mer av. Kennedy

Caractéristiques :

- Le plus souvent bâti contigu ou par îlots,
- Rues adaptées au trafic mais forte prégnance du stationnement sur l'espace public. En général le rôle de la voiture est important, malgré la présence de trottoirs de bandes cyclables et de transports collectifs.
 - La mise en sens unique permet de gagner de la capacité aux carrefours et de libérer de l'espace de stationnement.
 - Cependant les sens uniques impliquent une majoration des distances de l'ordre de 20% pour les déplacements en voiture par rapport à la situation avec 2 sens de circulation.
- Densité adaptée aux principes de ville durable
- Densité adaptée aux déplacements piétons
- Bonne desserte par les transports en commun

003 Ville 19e
Consiglio d'Ornato



004 Tissus urbain
dense mixte



Figure 8 – La ville constituée – tissus urbain caractéristique (1)

005 Quartier
résidentiel



006 Quartier
résidentiel
composite



007 Maisons
de ville



Figure 9 – La ville constituée – tissus urbain caractéristique (2)

Enjeux mobilité

- Améliorer les réseaux piétons, cyclistes et les transports en commun,
- Consolider l'animation des rues passantes et le rayonnement des centralités en relation avec les transports en commun
- Sur les axes structurants, donner des priorités aux transports en commun
- Traiter les besoins logistiques (éviter le risque de passages de semi-remorques sur certains périmètres, traiter les contradictions entre dimensionnement géométrique des voiries pour le passage des camions et mesures de ralentissement et mixité d'usage avec les modes doux)

Orientations sur le stationnement

- Stationnement uniquement sur fonds privés ou dans des parkings mutualisés
- Stationnement sur chaussée à réserver aux visiteurs, clients, livraisons, PMR, vélos,

Orientations d'aménagement

- Élargir les trottoirs (2.50 m souhaitable).
- Planter les rues.
- Améliorer l'éclairage des parcours piétons et des traversées de rue importantes
- Aménager les cheminements cyclables
- **Favoriser la zone 30 sauf sur les grands axes.**

7. Les grands ensembles

Exemples illustratifs :

Nice les Moulins, Carros le neuf

Caractéristiques :

- Grands immeubles résidentiels ou HLM.
- En général parkings en surface très présents.
- Sites dits « fermés » ou ressentis comme tels.
- Eventuels besoins de rénovation des bâtiments, des espaces publics et des services ou équipement associés.
- Offre commerciale ou passante parfois réduite.



Figure 10 – Les grands ensembles – tissus urbain caractéristique

Enjeux mobilité

- Améliorer la "porosité" des sites, pour permettre leur ouverture et leur traversée, en priorité pour les modes actifs et les TC
- Vérifier le potentiel de densification dans les corridors desservis par les TC

Orientations en stationnement

- Ajuster l'offre en fonction de l'évolution des besoins.
- Arboriser les parkings ouverts.
- Examiner si le stationnement est mieux adapté sur chaussée ou regroupé dans des parkings (mieux vaut libérer de la place avec un parking de regroupement et en profiter pour créer une place, un square ou un espace de sport).
- Sécuriser les parkings

Orientations d'aménagement

- Rétablir une échelle piétonne dans les espaces ouverts (qu'ils soient publics ou privés) pour favoriser au maximum les possibilités de rencontre, de mixité, de jeux, etc.
- Renforcer la présence humaine sur l'espace public (services, commerces, activités) et animer l'espace public.
- Améliorer significativement l'offre TC et donc les cheminements et les espaces publics qui vont avec
- Supprimer les clôtures
- Créer des cheminements piétons avec les quartiers voisins et des chemins de traverse dans le quartier.
- Améliorer l'éclairage des parcours piétons

8. La ville durable émergente

Exemples illustratifs :

Nice-Méridia, reconquête ou mutation de friches (CML, St-Roch)

Caractéristiques :

- La ville durable du futur est une réinterprétation de la ville constituée du 19-20ème siècle avec des objectifs et des outils contemporains. Les bâtiments sont proches de l'autosuffisance énergétique. La mixité des affectations, l'intensité urbaine et l'offre de mobilité à disposition permet un usage minoritaire de la voiture. Le lien social au sein du quartier est plus fort que dans la ville parc : espaces ouverts appropriables, services et équipements d'usages privés à collectifs (co-working possible, existence de salles communes, activités et animations transversales)
- Ces quartiers sont systématiquement desservis par des transports publics structurants (gare, tram, BHNS, lignes fortes)
- La ville gagne en hauteur pour disposer de plus d'espace vert au sol sans nécessairement recourir à la construction de tours d'habitation.
- Le label éco-quartier est utilisé dans la majorité des projets actuels mais le plus souvent il ne porte que sur les qualités des bâtiments eux-mêmes sans agir sur la vie et la mobilité qui est associée au quartier. Il s'agit donc souvent de ville non-durable composée d'éco-quartiers classiques.

Enjeux de mobilité

- Viser une densité proche de celle de la ville constituée mais avec une plus forte proportion de végétalisation
- Construire ces quartiers en symbiose avec des transports en commun structurants et des réseaux piétons-vélo denses et agréables
- Imposer la mixité, développer le socle actif (rez-de chaussée avec activités ouvertes au public) sur une partie significative des bâtiments
- Dans les lieux à valeur forte d'animation, prendre des mesures constructives qui facilitent et renforcent l'animation :
 - des trottoirs larges,
 - ensoleillement et ombrage adaptés
- Les espaces ouverts sont effectivement ouverts au public
- L'animation, les activités et le passage contribuent à une sécurité passive

Orientations en stationnement

- Soutenir la réalisation de parkings regroupés et mutualisés, si possible en souterrain.
- Stationnement à assurer sur fonds privés, rues dévolues aux visiteurs, clients et livraisons
- Imposer des emplacements pour auto-partage dans les projets et des places équipées pour véhicules électriques
- Développer des stationnements vélos sécurisés.

Orientations d'aménagement

- Façades vivantes aux abords des arrêts TC : instaurer un rapport à la rue, par exemple en imposant des rez de chaussée de 3.5m de hauteur libre sous plafond pour constituer un socle architectural de qualité. Ce socle actif accueille les activités et services en relation avec le public
- Importance des continuités de cheminement avec les quartiers voisins
- Créer un réseau cyclable connecté au réseau cyclable existant
- Trottoirs larges (min 2.50 sur dessertes, min 3.50 sur avenues et boulevards)

- Les venelles et voies de desserte sont en principe à concevoir comme des voies partagées en zone 30
- Modérer les vitesses sur les axes principaux et commerçants (référence piétonne)
- Développer les venelles piétonnes

9. La ville parc (collectifs ou mixité avec maisons de ville et pavillons)

Exemple illustratif :

Domaine du Loup à Cagnes-sur-Mer, Les coteaux de Ste-Marguerite, Nice-Cimiez

Caractéristiques :

- Urbanisation essentiellement résidentielle avec peu ou pas de services ni de commerces
- Immeubles et résidences avec une **forte proportion d'espaces verts privatifs** très morcelés, souvent localisés sur les collines (vue et environnement remarquables)
- Le plus souvent géométrie complexe des voiries et du foncier en raison de la topographie
- Présence de nombreux ouvrages (murs ou clôtures de séparation, murs de soutènements, trémies d'accès aux parkings)



Figure 11 – La ville parc – tissus urbain caractéristique (2)

Enjeux de mobilité

- Réduire la dépendance à la voiture dans un contexte de faiblesse des alternatives
- Favoriser l'accès aux transports en commun
- Retrouver la perméabilité du tissu pour le piéton (chemins de traverse...)
- Favoriser le covoiturage

Orientations en stationnement

- Privilégier le stationnement en parking souterrain, immeuble par immeuble ou en parking regroupé.
- Dans le cas de stationnement en surface, celui-ci devra participer à la qualité paysagère des lieux : continuités piétonnes en bordure et dans les espaces de stationnement, plantations (espaces arborisés notamment), etc.
- Proposer du stationnement vélo sécurisé



Figure 12 – Exemple de stationnement arborisé et continuité piétonne dans un secteur urbain dense : place des Varillons (Lyon 7^{ème}), 70 places environ



Figure 13 – Exemples de stationnement arborisé et continuité piétonne sur des secteurs en bordure urbaine (activités ou complexe sportif): à gauche, parking 300 places (secteur Gerland, Lyon 7^{ème}), à droite 70 places environ (secteur Confluences, Lyon 2^{ème})

Orientations d'aménagement

- Créer des cheminements et des raccourcis piétons (transversales, lignes de plus grande pente, impasses percées, etc.) qui convergent vers les arrêts de transport public et les pôles urbains
- Mettre en place une signalétique piétonne pour indiquer les temps de parcours vers les pôles urbains et mettre en évidence les raccourcis
- Tirer parti des espaces verts privatifs sans supprimer la séparation physique avec l'espace public.
- Disposer de trottoirs suffisamment larges pour être plantés sur les voies principales
- Compléter les réseaux modes doux par la négociation de servitude de passage communes aux piétons et aux cyclistes

10. La ville collinaire pavillonnaire

Exemples illustratifs :

St-Jeannet, Tourrette-Levens

Caractéristiques :

- Habitat principalement individuel, tendance à l'étalement urbain, forte proportion de voirie,
- Souvent, territoires très hermétiques, espace public peu adapté aux mobilités douces. Hormis les chemins historiques, les cheminements piétonniers sont souvent lacunaires en raison du cloisonnement du parcellaire.
- Offre de transport en commun minimale vu la faible densité et l'usage accru de la voiture
- Espaces verts et stationnement sur fonds privés. Espaces publics aménagés à minima (absence de trottoirs, éclairage routier, absence de lieux appropriables par les piétons, absence de lieux de promenade et de rencontre, etc.)
- Densité insuffisante pour permettre la mise en place de services
- Tendance à la privatisation de l'espace public (par exemple par le stationnement)

024 Pavillonnaire, maisons



029 Lotissements de crêtes



030 Lotissements de côteaux agricoles



Figure 14 – L'urbanisation collinaire – tissus urbain caractéristique

Enjeux mobilité

- Réduire la dépendance à la voiture,
- Proposer des alternatives fiables à la voiture individuelle (covoiturage, vélo, transports en communs)

Orientations en stationnement

- Stationnement à réaliser sur fonds privé
- Stationnement sur espace public à concevoir en priorité pour les visiteurs
- Espace de stationnement de regroupement ou de covoiturage auprès des arrêts principaux
- Concevoir des abords d'école adaptés à des usages contradictoires (très forte proportion de parents qui amènent les enfants en voiture et donc besoin énorme de places pendant quelques minutes par jour et, simultanément, problèmes de sécurité avec les enfants qui sont à pied)

Orientations d'aménagement

- Prévoir des cheminements piétons aux normes lorsque ceux-ci n'existent pas.
- Privilégier les parcours les plus courts en négociant des servitudes de passage public le cas échéant
- Réhabiliter les anciens tracés ferroviaires (pente régulière) pour créer des voies vertes cyclables. Compléter les discontinuités des réseaux par la négociation de servitude de passage communes aux piétons et aux cyclistes
- Limiter les accès directs de parcelles sur les voies à fort trafic ou de transit

11. Vivre en montagne

Exemples illustratifs :

Localités et villages du Haut-Pays

Caractéristiques :

- Vivre en montagne concerne tout le Haut-Pays, que la localité se situe en fond de vallée ou en altitude. Ce territoire est marqué par l'éloignement avec les activités du littoral. Il implique une forte capacité d'autonomie des populations locales.
- Rythmes saisonniers plus marqués que dans le Moyen-Pays et le Littoral
- Potentiels de développement limités
- Forme urbaine diverse : bourg, village perché, zone d'activité, constructions récentes
- Certaines habitations sont occupées de manière occasionnelle par des habitants qui vivent maintenant sur le Littoral ou le Moyen-Pays (forme contemporaine de la tradition du remuage alpin des siècles passés)

035 Village de montagne



036 Ville de montagne



042 Tissu diffus de montagne (majorité résidentielle)



043 Station de sports d'hiver



Figure 15 – Vivre en montagne – tissus urbain caractéristique

Enjeux mobilité

- Maintenir le lien avec le littoral même en conditions météo difficiles ou en tenant compte des risques naturels (éboulements)
- Impératif d'autonomie et d'autosubsistance compte tenu de l'éloignement important avec les services et les fonctions situées sur le Littoral
- Concilier accessibilité jusqu'au fond des vallées et traversées de localité pacifiée
- Tenir compte des flux touristiques (volume de trafic, saisonnalité, besoins de signalisation)
- Maintenir des bourgs et des centres de localité vivants

Orientations en stationnement

- Favoriser le regroupement de stationnement en entrée de localité ou dans des parkings centraux qui permettent une économie de sol
- Prendre des mesures spécifiques (aménagement ou exploitation) pour l'accueil des flux saisonniers (tourisme, loisirs de week-end)
- Organiser quelques espaces de regroupement de stationnement à l'attention des co-voitureurs qui travaillent dans la plaine du Var

Orientations d'aménagement

- Aménager les traversées de localité pour une meilleure prise en compte de la vie locale (piétons, animation aux abords des commerces, accès aux arrêts de bus)
- Aménager les arrêts de bus de manière à disposer d'un abri et d'un espace d'attente satisfaisant (pluie, soleil, bruit, dangers de la route)
- Implanter des commerces et services de proximité autour des arrêts TC quand le contexte s'y prête
- Maintenir les chemins historiques et les renforcer dans les développements urbains futurs

12. Les zones d'activités et les centres commerciaux

Exemples illustratifs :

Centres commerciaux de Lingostière, ZI de Carros, St-Isidore (parc d'activité logistique), zone d'activité de St-Laurent du Var, Auchan à La Trinité.

Caractéristiques :

- La grande majorité de ces zones n'ont pas de qualité d'aménagement particulière. Elles sont fonctionnelles, peu ou pas végétalisées et avec des espaces publics minimalistes et conçus pour la voiture
- La plupart de ces zones disposent de surfaces de stationnement en quantité suffisante mais très simplement (ou insuffisamment) aménagées. Elles sont peu ou mal desservies par les transports publics et les modes doux ne sont en général pas pris en compte
- La géométrie des voiries est en général dimensionnée pour les flux de poids lourds
- La spécialisation de l'espace et des fonctions implique des déplacements parfois longs avec le domicile (tant pour le motif travail que pour le motif achat)

013 Zones d'activités



014 Centres commerciaux



Figure 16 – Les zones d'activités et les centres commerciaux – tissus urbain caractéristique

Enjeux mobilité

- Limiter les distances de déplacement liées à la spécialisation du territoire
- Rendre ces secteurs accessibles aux personnes peu ou non motorisées
- Limiter la concentration des flux aux heures de pointe

Orientations en stationnement

- A terme, rendre le stationnement payant sur les grands centres commerciaux après une franchise d'une durée à définir (cf. règlement du PLU pour le volet stationnement)
- Privilégier le stationnement sur plusieurs niveaux par souci d'économie du sol
- Paysager les parkings à l'air libre, y intégrer les cheminements piétons et les parcours depuis l'extérieur du site

- Privilégier l'usage multiple ou polyvalent de certains parkings (P+R et centre commercial, regroupement de stationnement pour les pendulaires d'une zone artisanale par exemple)

Orientations d'aménagement

- Positionner des arrêts de transport en commun à proximité ou en relation logique avec l'entrée du centre commercial (cheminement d'accès paysagé, lisibilité du lien et proximité)
- Faire passer l'itinéraire cyclable à proximité immédiate de l'entrée du centre commercial. Prévoir du stationnement sécurisé pour les vélos en quantité suffisante
- A l'intérieur de centre commercial, sur un emplacement bien visible, développer un affichage en temps réel (SAEIV-Système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs) des horaires de transport public qui desservent le site
- Rendre les zones d'activités perméables aux piétons par la réalisation de passages et de connexions avec les quartiers voisins.
- Aménager des arrêts de bus avec des quais et une accessibilité adaptée. Assurer la continuité des cheminements avec les entrées principales ou secondaires (raccourcis) des entreprises.
- Mettre en place des expérimentations pour le dernier km de la chaîne logistique.

Annexe 1. Objectifs du PADD

Pour rappel, chaque objectif est associé à une orientation.

- Valoriser et optimiser le réseau ferré (SNCF et CFP) existant et bien adapté aux besoins du territoire, à travers une recherche de performance et de fiabilité
 - Mettre en œuvre les conditions d'accueil de la future ligne LNPCA
 - Mettre en œuvre les actions nécessaires pour garantir la régularité des trains
 - Promouvoir la « domestication » des trains de grandes lignes et TGV pour s'incruster dans les « plages » des rames TER, en particulier entre Cannes et Monaco
 - Améliorer la desserte de la vallée du Var par les Chemins de fer de Provence, développer les interactions avec la rive droite
 - Faire évoluer le schéma de transports 2020-2030, notamment pour y ajouter la liaison Nice Est – La Trinité en utilisant la ligne SNCF Nice – Breil
 - Renforcer la Ligne Nice – Cuneo pour la desserte de la vallée du Paillon
 - Faciliter une coordination des actions proposées en matière de mobilité entre les territoires pour une meilleure efficacité et complémentarité.
- Favoriser la multi-modalité :
 - Développer les pôles d'échanges multimodaux, éléments essentiels du dispositif, avec des pôles à dimension internationale et métropolitaine, complétés par des dispositifs de haltes ferroviaires
 - Développer en amont un réseau de parcs-relais favorisant l'intermodalité des différents moyens de transports et leur connexion sur les grands pôles multimodaux
 - Aménager les pôles d'échanges en lieux de vie avec commerces et services de proximité
 - Privilégier le rabattement et les correspondances des lignes de bus vers le tramway et les gares de trains, SNCF et CFP
 - Assurer l'harmonisation, la complémentarité et l'accessibilité, en unifiant l'offre, grâce à une tarification et une billettique unique, avec un système d'information centralisé très accessible
- Intégrer les transports en commun dans un système global de mobilité durable interconnectée et en simplifier l'accessibilité
 - La poursuite du développement des lignes de tramway en milieu urbain dense
 - Le développement des transports en commun en site propre
 - L'extension des réseaux de transports en commun dans les zones de développement, notamment sur les rives droite et gauche du Var
 - De meilleures liaisons « inter villages »
 - La promotion de l'usage des transports en commun pour les usagers ponctuels ou de passage (touristes notamment) ;
 - La mobilisation d'une desserte en transports en commun pour les sites naturels les plus fréquentés, les équipements de fréquentation touristique et de loisirs notamment les stations de ski
 - Favoriser la maîtrise du stationnement dans les stations de ski
 - La mise en œuvre de conditions d'accueil des transports interurbains « non régulés »
- Poursuivre les actions en faveur de la ville connectée dans les transports publics :
 - Un accès rapide à une information multimodale regroupant tous les types de transports en interconnexion et permettant une réservation multi-support (smartphones, bornes, guichets...)

- Un guidage personnalisé en temps réel via smartphones sur la chaîne complète de transports (piétons, TC, voitures)
- Des paiements et validations des titres par technologie sans contact
- Favoriser et promouvoir l'usage des modes doux :
 - Assurer et renforcer le suivi des accidents impliquant les modes doux et identifier les secteurs prioritaires
 - Identifier, préserver et développer les cheminements piétons
 - Promouvoir une découverte et une connaissance du territoire à travers un parcours lié aux itinérances
 - Développer l'aménagement de pistes cyclables continues et sécurisées
 - Développer le stationnement des deux-roues en voirie, dans les pôles d'échanges et sur les lieux de travail
- Assurer un accès partagé et équilibré à la voirie
 - Développer les modes de déplacement doux ou alternatifs, de façon continue et sécurisée, en partageant la voirie entre les différents modes de transport et prévoir des espaces publics de qualité
 - Améliorer l'accès aux transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite
 - Améliorer la sécurité de l'ensemble des déplacements et des espaces publics
 - Etablir des normes de stationnement en cohérence avec les besoins de la population et les politiques publiques de déplacement (identifier les secteurs où l'offre doit être limitée)
 - Réserver des espaces pour organiser le stationnement à proximité des villages perchés et des sites de fréquentation touristique et de loisirs.
- Améliorer les liens et les circulations internes au territoire métropolitain :
 - Favoriser la dynamique et la complémentarité des liens entre Littoral, Moyen-Pays et Haut-Pays, fiabiliser et sécuriser les liaisons vers les Haut et Moyen-Pays
 - Améliorer la desserte en transport sur l'ensemble du territoire et en proposant des transports en commun par câble dans certains sites
 - Améliorer les transversalités, en créant une ou plusieurs traversées sur le Var afin de favoriser les déplacements « rive droite – rive gauche » et les accès aux pôles d'échanges multimodaux
- Optimiser les déplacements routiers :
 - Optimiser la gestion des axes routiers en intégrant des mesures d'information accessibles et interconnectées sur la circulation et développer de nouveaux équipements structurants
 - Fiabiliser et sécuriser les liaisons vers le Haut-Pays et le Moyen-Pays
 - Adapter la voirie au développement des activités du Haut-Pays et du Moyen-Pays
- Développer les pratiques alternatives novatrices et vertueuses :
 - Développer l'auto-partage, le covoiturage, etc
 - Favoriser l'usage des véhicules propres (électriques ou hybrides, hydrogène, biogaz...) notamment par la mise en place d'infrastructures de charge
 - Maîtriser l'offre de stationnement en encourageant les innovations et mutualisant l'offre existante
 - Favoriser le transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en les incitant à prévoir des plans de mobilité incluant les transports en commun et le covoiturage

- Organiser les conditions de desserte logistique du territoire :
 - Connaître et organiser le trafic de marchandises
 - Organiser les conditions d’approvisionnement de la métropole, nécessaires aux activités commerciales et artisanales dans une perspective multimodale
 - Evoluer vers une logistique urbaine dite « du dernier kilomètre » par véhicules propres (électriques, hydrogène, biogaz...) ;
 - Identifier les secteurs d’implantation de plateformes logistiques

- Par l'urbanisme, construire la ville des mobilités durables :
 - Développer la densification urbaine autour des lignes fortes
 - Développer ou restructurer l’offre TC autour des secteurs propices à la densification urbaine et au développement de potentiels
 - Assurer une concordance dans le temps entre développement urbain et amélioration du réseau de transport en commun
 - Déterminer des centralités (cœur de village, quartier, etc.) favorables à la densification pour limiter l'étalement urbain et s'appuyer sur le concept de ville de proximité

Annexe 2. Autres annexes

A 2.1. Dimensions des cases de livraisons

A 2.2. Extraits de cartographie avec typologie de bâti