

Monsieur Christian ESTROSI  
Président de la Métropole  
Nice Côte d'Azur  
06364 NICE CEDEX 4

Nice, le 10 avril 2019

Recommandé avec accusé réception

Monsieur le Président,

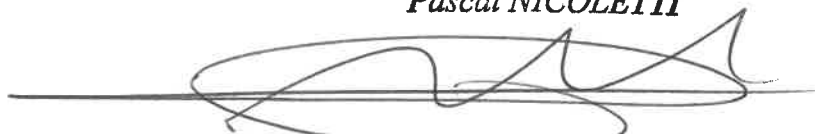
Vous avez bien voulu nous associer à l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal de la Métropole Nice Côte d'Azur, dont nous avons reçu la version arrêtée le 14 janvier 2019, et nous vous en remercions.

Nous avons le plaisir de vous annoncer que la Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur émet un avis favorable sous réserves.

L'objet de ces réserves figure dans la contribution ci-jointe. Vous y trouverez également nos remarques et suggestions rédigées suite à une analyse fine des différents documents du PLU Métropolitain.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de notre considération très distinguée.

Le Président,  
**Par intérim, le Vice-Président**  
*Pascal NICOLETTI*



Jean-Pierre SAVARINO

P.J. : 1

*DIRECTION APPUI DES ENTREPRISES ET TERRITOIRES  
Dossier suivi par Sylvie TOPOR & Quentin VIANNES  
Email : sylvie.topor@cote-azur.cci.fr - Tél. 04 93 13 75 22  
Email : quentin.viannes@cote-azur.cci.fr - Tél. 04 93 13 73 46  
Réf. n° 190410-8244R*

## **CONTRIBUTION AU PLAN LOCAL D'URBANISME METROPOLITAIN**

**Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur**

**Avril 2019**

Le projet de Plan Local d'Urbanisme Métropolitain (PLUM) a été arrêté lors du Conseil Métropolitain du 21 décembre 2018. En tant que Personne Publique Associée, nous avons eu le plaisir de vous transmettre nos remarques et observations sur cet outil majeur de planification urbaine.

Après avoir pris connaissance de l'ensemble des documents composant le PLU Métropolitain nous émettons un avis favorable avec réserves.

<b>I.</b>	<b>Réserves.....</b>	<b>p. 2</b>
<b>II.</b>	<b>Remarques générales sur le projet de règlement.....</b>	<b>p. 5</b>
<b>III.</b>	<b>Volet Foncier Economique et Zones d'Activités.....</b>	<b>p. 6</b>
<b>IV.</b>	<b>Volet Urbanisme Commercial .....</b>	<b>p. 14</b>
<b>V.</b>	<b>Volet Plan de Déplacements Urbains .....</b>	<b>p. 16</b>
<b>VI.</b>	<b>Volet Maritime et Portuaire.....</b>	<b>p. 19</b>
<b>VII.</b>	<b>Volet Tourisme.....</b>	<b>p. 21</b>
<b>VIII.</b>	<b>Volet Habitat / Logements pour actifs .....</b>	<b>p. 22</b>
<b>IX.</b>	<b>Volet Carrière / Environnement.....</b>	<b>p. 23</b>
<b>X.</b>	<b>Annexe.....</b>	<b>p. 25</b>

- **Notre première réserve porte sur la nécessité de préciser les vocations futures des zones 2AU.**

Concernant les zones 2AU strictes, non ouvertes à l'urbanisation, une vocation pourrait être fléchée (habitat, activités, ...) afin de préciser la vision à moyen et long terme des projets sur le territoire de la Métropole. Sur certains sites, une vocation économique est évoquée cependant, le volet réglementaire ne la traduit pas.

### **Pour exemple, le secteur des Iscles, à Saint-Laurent-du-Var**

Le secteur des Iscles à Saint-Laurent-du-Var est pris pour exemple dans plusieurs orientations du PADD notamment « *Identifier de nouveaux espaces qui pourront servir aux développements de nouvelles zones d'activités économiques indispensables pour assurer la croissance d'une métropole durable (par exemple au niveau du secteur des Iscles de Saint-Laurent-du-Var)* » et « *Développer de nouveaux sites sur un principe de mixité fonctionnelle et favoriser la densification et l'extension des sites existants comme par exemple sur la plaine des Iscles à Saint-Laurent-du-Var* ».

Ce projet d'extension, qui est cité comme un des principaux projets en matière de développement de zones d'activités économiques, est classé en zone 2AU stricte. Bien que la surface ait été augmentée par rapport au PLU en vigueur de Saint-Laurent-du-Var, l'ouverture à l'urbanisation de cette zone semble prévue à moyen voire long terme.

Ce projet de zone est attendu par les acteurs économiques pour d'une part, desserrer le parc d'activités actuel et accueillir de nouvelles entreprises et, d'autre part, relocaliser les entreprises actuellement installées à proximité sur un zonage inadapté.

Nous sommes bien conscients que d'autres projets (établissement pénitentiaire, ...) sont à l'étude sur ce site. Néanmoins, nous vous rappelons l'importance de maintenir du foncier dédié à l'activité dans le programme d'aménagement.

D'autres secteurs 2AU sont également concernés :

- **Lingostière Sud** : au sud du centre commercial existant demeure une zone 2AU stricte avec un périmètre d'attente de projet. Nous sommes tout à fait favorables à la création d'une zone d'activités sur ce secteur. Elle permettrait notamment d'accueillir des entreprises industrielles à relocaliser. Nous suivrons l'évolution de ce projet avec intérêt et nous vous assurons de notre soutien.
- **Zone à proximité de la ZAE Fuon Santa** : ce foncier est en lien direct avec la zone d'activités existante et pourrait ainsi constituer une extension pouvant accueillir de nouvelles entreprises.
- **Saint-Martin-du-Var / Projet Plateau des Condamines** : dans le PLU de Saint-Martin-du-Var il s'agit d'une zone 2AUb « *projet de développement économique mixte* », il serait intéressant d'ajouter quelques précisions sur les tendances futures de cette zone dans le PLUM.
- **Saint-Blaise / Projet Les Gagères** : périmètre réduit vis-à-vis du PPRif, nous avons la même remarque que pour les autres sites en 2AU, même si l'OAP La Soaga nous indique qu'il s'agirait d'une zone d'activités à dominante tertiaire.
- **Roquebillière / Gordolon** : nous avons relevé une réduction de la zone d'activité UZ actuelle en UZa5 et une zone 2AU dont la vocation n'est pas indiquée.

- **Notre deuxième réserve porte sur l'offre foncière insuffisante en matière de développement économique notamment pour les activités industrielles de production.**

Nous constatons peu d'ouvertures significatives de foncier à vocation économique dans le PLUM. Certaines zones d'activités, notamment en milieu urbain dense, connaissent une évolution de leur zonage et d'autres ont été créées notamment afin de régulariser des entreprises non incluses dans un zonage spécifiquement dédié à l'activité économique.

En effet, d'après nos premières estimations sur le foncier économique, environ 37 ha de zones d'activités identifiées dans les PLU en vigueur ont été supprimés. Il s'agit principalement d'espaces situés dans le tissu urbain de Nice et de secteurs en mutation dans le Moyen-Pays (Castagniers, La Gaude). On note la création d'environ 39 ha de surface en UZ. Cela correspond à des régularisations d'activités et à quelques parcelles potentiellement disponibles sur le Haut-Pays notamment. Nous saluons la création de ces secteurs qui permettront d'offrir du foncier adapté aux entreprises du Haut-Pays. Celles-ci auront la possibilité de se développer sur leur territoire et ainsi créer de l'emploi.

Nous avons réalisé le bilan des surfaces UZ avant / après. Nous avons estimé à environ 6 ha la perte de surface située au sein d'un zonage à vocation économique. Cette perte est à nuancer notamment avec la réduction de la surface de la Zone Industrielle de Carros (la route métropolitaine était auparavant incluse dans le périmètre, environ 15 ha en moins). Globalement, entre les réductions, les suppressions mais aussi les créations de micro zones sur le Moyen et Haut-Pays, l'offre foncière reste sensiblement la même dans le PLU Métropolitain.

Outre l'ouverture nécessaire à l'urbanisation de secteur à destination d'activités économiques, notamment productives, nous vous demandons d'adapter les règles gabaritaires des zones d'activités économiques existantes afin de densifier et valoriser le foncier (triptyque : emprise au sol, hauteur, coefficient d'espaces verts). En attendant la concrétisation de projets de plus grande ampleur, il est impératif d'offrir des conditions optimales aux entreprises d'ores et déjà installées sur le territoire afin qu'elles puissent poursuivre leur développement sur leur site d'implantation.

A titre d'exemple, sur les zonages UZb, nous vous proposons, quand cela est possible, de revoir les principales règles gabaritaires, comme suit,

- Emprise de 70 %
- Hauteur minimum de 12 mètres
- Espaces verts de 10 %.

Mes services se tiennent à la disposition des vôtres pour travailler sur cette thématique.

- **Notre troisième réserve porte sur l'organisation de la logistique du dernier kilomètre.**

Nous avons pris connaissance de l'OAP « *Mobilité générale* » du PDU qui traite de la livraison du dernier kilomètre. Nous partageons vos orientations pour « *la ville durable émergente* ».

Nous vous demandons d'ajouter dans les enjeux de mobilité « *étudier l'opportunité de créer un/des espaces logistiques urbains* ». La mise en place de plateformes logistiques destinées à permettre la rupture de charge et le relais par des véhicules « propres » est indispensable dans ce cadre. L'encouragement des professionnels de la logistique à s'équiper de véhicules utilitaires électriques, pour effectuer les derniers kilomètres de livraison de marchandises, ne pourra se faire que sur la base d'une volonté affichée de la collectivité, à titre expérimental, dans ces éco-quartiers.

Il est nécessaire de mener rapidement une réflexion pour traiter au mieux les livraisons du dernier kilomètre durable afin de développer une logistique urbaine performante. Ce volet devrait s'inscrire comme une des priorités énoncées dans cette OAP. Cela passe par l'identification d'un foncier adapté pour la mise en œuvre d'espaces logistiques urbains, points de rupture de charge qui servent d'interfaces. Des services complémentaires dédiés aux commerçants pourraient y être proposés (stockage déporté, collecte des marchandises expédiées, livraison à domicile...) contribuant à la rentabilité économique du dispositif.

Il est important d'intégrer les marchandises dans la planification du développement urbain pour permettre d'évaluer les besoins en espaces logistiques nécessaires aux activités économiques de centres-villes et quartiers. Les documents de planification pourraient contribuer à la mise en œuvre de ces espaces (ratio logistique dans les projets d'aménagement, aires de livraison, élaboration de guides techniques explicitant les précautions logistiques et les besoins d'espaces dédiés...). Cela pourrait se traduire par des mesures réglementaires incitatives comme par exemple, l'obligation de prévoir une aire de livraison à partir de 1 200 m<sup>2</sup> de surface de vente, à l'échelle d'une activité ou d'une opération d'ensemble par exemple dans toute OAP.

A l'échelle d'un quartier, il serait utile d'envisager systématiquement un espace dédié à la logistique urbaine, à savoir, un local adapté pouvant accueillir ce type d'activité. L'évolution des modes de consommation et d'approvisionnement des commerces a conduit à une hausse très importante des flux de marchandises, qui nécessite d'être prise en compte dans le fonctionnement urbain.

- **Notre quatrième réserve porte sur la zone d'activités économiques du Collet des Moulins (La Trinité).**

Un projet d'aménagement de zone d'activités est en cours sur cette friche industrielle. Cet espace représente un enjeu majeur en matière d'accueil des entreprises sur le territoire de la Métropole. Ce site, de par sa localisation (à proximité des principaux axes structurants) et du peu de contrainte réglementaire, représente un potentiel de développement économique à court terme. Ce site pourrait accueillir des entreprises qui souhaitent se relocaliser pour poursuivre leur développement sur l'aire métropolitaine. La zone est classée en UZa4 dans le PLUm. Il est nécessaire d'optimiser le foncier disponible à vocation économique en réajustant les règles gabaritaires, en prévoyant une spécificité communale sur cet espace. Afin d'optimiser ce foncier disponible à vocation économique, nous vous demandons d'augmenter l'emprise au sol de 50 % à 70 %.

- **Notre cinquième réserve porte sur la nécessité de maintenir une cohérence entre le règlement du PLUM et les règles gabaritaires des PLU en vigueur, notamment pour permettre la réalisation des projets structurants engagés**

Nous comprenons la volonté du PLUm d'harmoniser les règlements et de limiter au maximum le nombre de sous-secteurs de zones comme explicité en page 63 du rapport de présentation dans la justification des choix. Toutefois, il apparaît nécessaire de maintenir les règles gabaritaires en vigueur et de ne pas ajouter de nouvelles contraintes notamment dans les secteurs d'attractivité économique et touristique.

A titre d'exemple, nous pouvons citer le cas de l'hôtel Park de Nice. Il s'agit d'un projet qui s'inscrit dans le développement de l'attractivité touristique et locale du territoire. Il consiste à une montée en gamme de l'offre hôtelière actuelle avec des unités commerciales entièrement rénovées en rez-de-chaussée (passage en CDAC pour la création de 9 cellules d'une surface nette totale de 2 552 m<sup>2</sup>). Ce site est passé d'une zone UAav au PLU de Nice à une zone UBb3 au PLUM. Bien que le périmètre soit resté le même, certaines règles gabaritaires, essentielles à la faisabilité du projet, ont été modifiées. Nous avons ainsi relevé l'ajout d'une condition particulière à l'implantation de commerces de détails désormais limités à 300 m<sup>2</sup> de surface de plancher. De plus, la possibilité d'avoir une hauteur maximale de 25 mètres à l'égout du toit en bordure de voie (voire 31 mètres) ou de 28,5 mètres au faîtage (voire à 34 mètres) n'est pas rappelée dans le règlement de la zone UBb3 où la hauteur est limitée à 21,5 mètres. Il est d'ailleurs noté, dans la justification des choix du PLU de Nice, que l'objectif de cette zone UAav est de retrouver la même ligne de hauteur sur l'ensemble de ce front bâti caractéristique et ainsi renforcer la « skyline » composée d'équipements hôteliers identitaires de la « balnéarité azurée ».

Nous vous demandons de bien vouloir ajuster les éléments concernant ce projet. D'autres remarques de cette teneur se trouvent au sein de notre contribution (sur les zones d'activités et les espaces portuaires notamment).

## II. REMARQUES GENERALES SUR LE PROJET DE REGLEMENT

### Dispositions générales / Lexique

---

Nous avons pris connaissance des diverses définitions dont certaines proviennent du projet de lexique national. Nous souhaitons formuler une remarque concernant la définition de l'emprise au sol qui mériterait d'être complétée. Nous vous proposons d'y ajouter une liste plus exhaustive des éléments non compris dans l'emprise au sol : « L'emprise au sol d'une construction correspond à la projection verticale du volume de la construction, tous débords et surplombs inclus sauf : les ornements (éléments de modénature, marquises), les débords de toiture, les balcons lorsqu'ils ne sont pas soutenus par des poteaux ou des encorbellements, les casquettes / protections solaires, oriel / bow-window... ».

De manière plus générique, sur certaines zones, des obligations subsistent quant à la réalisation d'activités en rez-de-chaussée (par exemple sur la zone UBb, ex zone UEb de Nice). Il serait intéressant de prévoir la possibilité d'inclure une dérogation concernant la hauteur sur ce type de situation. En effet, l'implantation de certaines activités type artisanat, voire certains commerces de détail, peut nécessiter une hauteur plus importante qu'un niveau classique d'environ 3 mètres. Cette dérogation permettrait de proposer des rez-de-chaussée adaptés à la mixité fonctionnelle souhaitée, en reportant le dépassement de hauteur sur les niveaux supérieurs afin d'optimiser le bâtiment. Ce type de disposition permettrait d'instaurer des conditions favorables au maintien d'une diversité économique en milieu urbain.

### Zones 2AU

---

Au niveau des zones 2AU, il est indiqué dans le règlement correspondant que sont interdits « *tous les usages, affections des sols, activités destinations et sous-destinations à l'exception de ceux autorisés sous conditions à l'article 1.2* ». Parmi ces exceptions, on a sur Nice « *les installations classées pour la protection de l'environnement, sans limitation de surface, à condition qu'elles soient nécessaires aux équipements d'intérêt collectif et services publics de tri et de collecte des déchets* ». Or, il est indiqué dans le projet de dispositions générales que « *la zone 2AU est une zone dont l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à une modification ou révision du PLUm en raison de l'insuffisance des équipements à proximité* ». Il est donc nécessaire de corriger cette ambiguïté dans l'éventualité de l'instruction d'un projet de cette nature en zone 2AU.

### Volet stationnement

---

Nous avons bien noté que le calcul du nombre de places de stationnements exigées dépendait de la localisation du projet par rapport au corridor de transport en commun. Pour les cartographies correspondantes, nous n'avons trouvé qu'une carte relative au périmètre vélo. Des cartes sont-elles prévues pour le périmètre deux-roues motorisés et véhicules légers ?

Nous rappelons que la mise en œuvre de normes maximales semblent inadaptées concernant notamment les activités économiques. Pour exemple, sur les zones d'activités les normes maximales limiteraient considérablement la création d'espaces de stationnements pourtant nécessaires au bon fonctionnement des entreprises (salariés et clientèle). Une des conséquences pourrait être un accroissement du stationnement « sauvage ».

Concernant les emplacements dédiés aux vélos, la surface de local vélo par logement (jusqu'à 3 m<sup>2</sup>) paraît trop importante. Il serait souhaitable de limiter cette contrainte de surface car d'autres formes de parcs à vélos existent et sont moins consommatrices d'espaces (suspendus). Dans un souci d'optimisation du foncier, nous souhaiterions ainsi que pour le stationnement des vélos, la norme soit basée sur un nombre d'emplacements vélos par logement et non sur une surface de local vélos.

### III. VOLET FONCIER ECONOMIQUE ET ZONES D'ACTIVITES

Dans les documents précédents, notamment le rapport de présentation, nous avons constaté avec satisfaction une prise en compte des besoins des entreprises en matière de foncier dédié à l'activité économique.

La première partie de notre analyse a consisté à étudier la justification des choix du rapport de présentation notamment sur la traduction réglementaire des orientations du PADD.

Pour la partie « *1.1 Assurer le maintien et le développement des entreprises sur le territoire, susciter des créations et attirer de nouvelles implantations* », nous avons analysé les traductions réglementaires de plusieurs orientations liées au développement des zones d'activités.

Pour l'orientation « *identifier de nouveaux espaces qui pourront servir aux développements de nouvelles zones d'activités économiques* », il est précisé que de nouvelles zones de projet (UP) et que des zones à vocation d'activités (UZ) seraient identifiées dans le PLUM.

Après analyse des 216 hectares de zones UP, on peut considérer qu'une douzaine de projets (environ 122 hectares) ont une vocation économique basée sur de la mixité fonctionnelle. Il ne s'agit donc pas en tant que telles de nouvelles zones d'activités économiques. Il est d'ailleurs cité l'OAP du secteur Anatole France sur la commune de La Trinité. L'OAP précise bien qu'il s'agit du développement d'un quartier mixte avec une partie logements et une partie à dominante commerces. Il ne s'agit donc pas d'activités productives de type PME/PMI.

Au niveau des surfaces UZ et des projets de nouvelles zones d'activités, il est cité l'OAP La Condamine à Roussillon sur la commune de la Tour-sur-Tinée avec environ 5 500 m<sup>2</sup> d'activités commerces/industries. Ce projet comprend aussi une partie mixte logements R+2 et 2 000 m<sup>2</sup> d'activités en rez-de-chaussée. La mixité apparente de ce projet ainsi que l'autorisation du commerce dans le règlement de la zone UZa5 sont deux éléments pouvant limiter l'accueil d'activités industrielles sur ce site.

Au vu des besoins des entreprises, notamment productives, ces deux projets ne permettront pas de répondre à l'ensemble de la demande et des objectifs de création d'emplois. Plus généralement, les zones UP représentent des projets mixtes bien souvent non compatibles avec des activités industrielles. Concernant les zones UZ, on ne note que peu de projets de nouvelles zones. Il est donc indispensable de mener une réflexion quant à la création, l'extension et l'optimisation de zones d'activités, notamment artisano-industrielles (réserves n°1 et n°2).

Sur la partie « *1.10 Orienter le modèle économique de la Métropole vers un développement plus compétitif, assurant un positionnement et un rayonnement métropolitains* », nous avons tout d'abord pris connaissance de la traduction réglementaire de l'orientation « *répondre aux besoins qualitatifs et quantitatifs des entreprises, en termes de locaux et de zones d'activités, dans le respect de la modération de consommation d'espace* ». Il est renseigné que des secteurs ont été ouverts à l'urbanisation pour cet usage :

- Secteur des Iscles à Saint-Laurent-du-Var : le site n'est pas ouvert à l'urbanisation dans le PLUM, il s'agit d'une zone 2AU stricte.
- Site d'IBM sur La Gaude : le site est déjà ouvert à l'urbanisation dans le PLU en vigueur sur la commune.
- Carrière de Saint-André-de-la-Roche : une zone UZ a en effet été créée sur la partie carrière mais au niveau de l'emplacement réservé PK7 (création d'un parking).
- Site de La Bollène-Vésubie : nous saluons la création de cette zone UZa9 permettant de régulariser les activités présentes sur le site.
- Site de La Tour-sur-Tinée : nous saluons également la création de cette zone UZe.
- Secteur des Combes à Nice : la requalification/restructuration de ce site économique est déjà prévue dans le PLU en vigueur sur Nice.

On constate donc peu d'ouverture à l'urbanisation significative dans le PLUM concernant l'activité économique (réserves n°1 et n°2).

De plus, nous regrettons le peu de justification en matière de traduction réglementaire de l'orientation « *Maintenir et développer les activités industrielles existantes et réserver des zones dédiées à l'activité productive et artisanale* » hormis la création de zones UZb.

Concernant la partie « *1.11 Favoriser le développement des zones d'activités de la Métropole* », nous avons pris connaissance des justifications apportées aux orientations « *Assurer sur l'ensemble du territoire l'implantation d'activités créant des emplois et limitant les déplacements* » et « *Permettre le développement équilibré des zones d'activités et des espaces supports des activités artisanales* ». Il est tout d'abord noté que les secteurs à vocation d'activités économiques existants ou en devenir sont inscrits en zones UZ ou 1AU dans le PLUM. Sur les 132 hectares de zones 1AU, nous avons estimé qu'environ 57 hectares auraient une vocation économique dominante : il s'agit des projets de Saint-Isidore (IKEA), des Combes, du Plan de l'Estéron au Broc et du déplacement du MIN à La Gaude. Pour les zones UZ, il est cité l'opération du Vallon du Roguez qui permettra en effet de répondre au besoin des entreprises en termes de locaux d'activités à la location et permettra ainsi la création d'emplois.

Enfin, pour l'orientation « *Permettre et développer les activités de logistique sur l'ensemble de la Métropole* », il est simplement cité le classement en UZa1 du PAL et la création de la plateforme agroalimentaire sur la commune de La Gaude.

Nous avons bien donc bien noté les 5 catégories de zones à vocation économique : UZa (mixtes), UZb (industrielles et artisanales), UZc (tertiaires), UZd (commerciales) et UZe (extraction de matériaux). De façon générale, nous attirons votre attention sur le fait que le règlement n'est pas toujours en adéquation avec la vocation précisée. Par exemple, certains règlements de zone UZb autorisent le commerce de détail sans restriction particulière, ce qui va à l'encontre de la vocation de la zone d'activité.

La suite de notre analyse a porté sur les périmètres des zones à vocation économique par rapport aux PLU actuels et d'autre part, sur les règles gabaritaires qui pourraient permettre de densifier les parcs d'activités existants. Sur le Littoral et le Moyen-Pays, il semble essentiel de déployer une stratégie de densification des zones d'activités économiques existantes. Le volet réglementaire, au regard des règles gabaritaires édictées, se doit de répondre à cet enjeu.

Avant d'aborder l'analyse par secteur économique, il paraît essentiel de rappeler la nécessité d'autoriser les ICPE en zone d'activités, notamment à vocation industrielle et artisanale, sans conditions sur la « nuisance », notion qui fragilise le document et qui laisse place à diverses interprétations lors de l'instruction des permis de construire. Nous vous demandons de reformuler ce point.

## **Carros**

---

### **ZI de Carros (UZb3)**

Tout d'abord, les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) sont actuellement autorisées sans conditions particulières, dans le PLUM elles le sont à condition de ne pas générer de nuisances pour le voisinage et qu'elles s'intègrent à l'environnement urbain du secteur. Nous souhaiterions que la règle actuelle du PLU de Carros sur les ICPE soit rappelée dans le règlement UZb3 en autorisant toutes les activités, même avec servitude : « les installations classées pour la protection de l'environnement relevant du régime de la déclaration, de l'enregistrement ou de l'autorisation ».

Les entrepôts sont désormais autorisés sans condition ; il semble préférable de les autoriser à condition d'être liés aux activités autorisées dans la zone.



Les dépôts de véhicules sont interdits dans la zone UZb3. Le stationnement des camions pose actuellement un problème. Une réflexion doit être envisagée quant à la logistique de la zone et notamment sur le stationnement de poids lourds. Il pourrait être envisagé la création d'un parking relais à proximité de la ZI.

Quant aux normes de stationnement, nous restons à votre disposition pour évoquer ce point afin d'être au plus proche des besoins des entreprises.

Au niveau des règles gabaritaires, nous vous demandons de simplifier la règle sur les reculs par rapport aux voies et emprises publiques avec 5 mètres pour toutes les voies y compris métropolitaines.

Pour la hauteur, nous souhaiterions permettre un dépassement d'éléments liés aux activités industrielles « des dépassements de hauteur maximale pourront être autorisés pour les besoins d'installations techniques sans excéder 3 mètres, la volumétrie de ces installations devra s'intégrer harmonieusement dans le cadre bâti. De plus, ne sont pas compris dans la hauteur : les cheminées, souches et murs coupe-feu supports de conduits, les garde-corps de sécurité, les antennes de réception télévisuelle, les antennes relais et les ouvrages associés, ... ».

Au niveau des emplacements réservés, nous avons noté la suppression de l'ER I.33 présent dans le PLU en vigueur sur Carros destiné à « *l'aménagement d'un carrefour* ». Cet ouvrage est-il encore d'actualité ou le projet a-t-il été abandonné ?

Enfin, au niveau traitement paysager, nous demandons la réduction du coefficient d'espaces verts de 20 % à 10 %.

## **La Grave (UZa2)**

La zone d'activités de La Grave est une zone de transition entre une zone industrielle et une zone plus résidentielle.

Au niveau du règlement, nous souhaitons que les commerces soient autorisés seulement s'ils sont liés à l'animation de la zone et limités à 1 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher / 500 m<sup>2</sup> de surface de vente. Pour les règles gabaritaires, nous demandons également un recul de 5 mètres pour toutes les voies comme pour la ZI de Carros.

Plus généralement, nous sommes favorables à la future restructuration de cette zone, notamment autour d'un plan de circulation. Celui-ci pourrait être envisagé et décrit au sein d'une future OAP sectorielle.

## **Cagnes-sur-Mer**

---

### **ZI la Campanette / Vallon des Vaux**

Les zones d'activités existantes ne bénéficient toujours pas d'un classement adapté dans le volet réglementaire et zonage du PLUM. Certains espaces d'activités se situent en zone UEc (équipements) et d'autres en UFb7 (tissu pavillonnaire). Nous vous recommandons une intégration au sein d'un secteur UZ.

Nous formulons la même demande pour le vallon des Vaux situé en UFc1 (tissu pavillonnaire).

### **Les Travaux**

Toujours dans un souci de cohérence, nous vous demandons d'intégrer les entreprises Costamagna et Vercos Manutention au sein d'un zonage à vocation économique, par exemple en UZa6.

## Saint-Laurent-du-Var

---

### **Zone d'activités de Saint-Laurent-du-Var / Partie nord**

La partie nord de la zone d'activités économiques de Saint-Laurent-du-Var se trouve en UZb6 correspondant aux activités industrielles et artisanales. Or, nous avons noté que le commerce de détail n'est interdit que sur Vence en UZb6.

Comme indiqué dans le diagnostic, lorsque le commerce est rendu possible dans des zones économiques, il se développe au détriment des activités industrielles. Nous recommandons ainsi de ne pas autoriser le commerce de détail qu'à condition d'être lié à l'animation stricte de la zone économique et d'être nécessaire à son bon fonctionnement. Le commerce de gros peut y être autorisé sans condition particulière.

## Nice

---

### **Ariane Centre, Route de Levens, La Lauvette Sud, Espace d'activités de Turin, Espace d'activités St Roch, Espace d'activités du Port**

Sur la commune de Nice, nous avons relevé tout d'abord un certain nombre de suppressions de « micro-zones » à vocation économique présentes dans le tissu urbain.

Nous avons noté le passage d'une zone UEb économique à une zone UBb plutôt résidentielle même si l'activité commerciale voire artisanale est autorisée. La règle spécifique concernant la réalisation d'activités en RDC a été conservée pour la zone de la Lauvette Sud et Ariane Centre.

Cette évolution sera favorable à l'installation d'activités économiques compatibles avec le logement (commerces et certains types d'artisanat). Cependant et comme évoqué précédemment, nous vous informons que des activités artisanales, voire industrielles, ne pourront pas être intégrées dans ces programmes de mixité fonctionnelle. La suppression de foncier à vocation exclusivement économique aurait pu être compensée par une ouverture de foncier sur un nouveau site pour permettre à certaines activités d'envisager une relocalisation.

### **Le PAL**

Nous recommandons une baisse voire une suppression des 15 % d'espaces verts requis. De plus, nous attirons votre attention sur le fait que le terme « activités mixtes » du zonage UZa1 ne correspond pas tout à fait à la vocation de la zone, à dominante logistique.

### **Lingostière**

Nous avons bien noté le passage de UEc à UZd2 avec l'instauration d'une emprise au sol de 40 % et une réduction de la hauteur maximale autorisée à 12 mètres (actuellement 21,5 mètres). Au vu des principes de densification évoqués en introduction de ce volet sur le foncier économique, l'emprise au sol autorisée est ici extrêmement limitée. Nous recommandons d'augmenter celle-ci à 50 % en cohérence avec le PPRi et de réinstaurer la hauteur maximale autorisée dans le PLU de Nice. Nous soulignons la suppression des 15 % d'espaces verts requis actuellement.

### **OAP Plaine du Var**

On retrouve les objectifs concernant le dynamisme économique et la création d'emplois notamment « Assurer le maintien et le développement des entreprises sur le territoire, susciter des créations et attirer de nouvelles implantations ». De nombreuses activités économiques se situent sur ce périmètre et ne seront pas toutes intégrées aux futurs projets d'aménagement. C'est pourquoi il est

indispensable de mener une réflexion dès maintenant sur la potentielle relocalisation de certaines de ces activités.

Nous avons noté les compléments ajoutés à l'OAP Plaine du Var par rapport à la version précédente notamment sur les objectifs et programmations envisagées sur les différentes entités géographiques.

Concernant le secteur Lingostière Sud, nous avons bien noté la volonté de créer une zone d'activités à vocation mixte bien que le plan masse des principes d'aménagement ne soit pas finalisé. Il est évoqué un aménagement à vocation d'accueil majoritaire d'activités économiques et des programmes plus résidentiels sur l'Est du site. Nous resterons particulièrement attentifs à la suite de ce projet classé actuellement en zone 2AU dont la vocation future n'est pas précisée dans le PLUM.

## **Les Scaillons**

Désormais en UZb7, nous avons constaté une diminution de la hauteur maximale autorisée de 21,5 mètres (en UEc au PLU de Nice) à 9 mètres.

## **Canta Galet**

Nous avons bien noté le classement en UZa2 (activités mixtes) de cette zone d'activités où les constructions destinées à l'habitation sont autorisées à condition d'être liées et nécessaires au gardiennage du site et de ne pas excéder une surface de plancher de 80 m<sup>2</sup>. Néanmoins, un périmètre de mixité sociale recouvre l'ensemble de la zone, ce qui paraît contradictoire.

## **La Trinité**

---

### **Entreprise Aucar**

Nous souhaitons tout d'abord rappeler la situation de l'entreprise Aucar située 16 rue du Stade. Cette entreprise a vu sa demande d'enregistrement pour une installation d'entrepôt, dépollution démontage ou découpage de véhicules terrestres hors d'usage datant de 2016, refusée en 2018 à l'issue du CODERST. Les raisons évoquées sont les suivantes : non compatibilité du PLU de La Trinité et non-respect de la distance de 100 mètres d'isolement des habitations.

De plus, la localisation de l'entreprise à proximité immédiate d'habitations engendre également un risque incendie qui devra être déterminé par le SDIS.

Au vu de ces différents éléments, une relocalisation de cette entreprise semble être l'unique solution à envisager désormais. D'où l'importance d'autoriser les ICPE au sein des zones d'activités économiques sans conditions particulières.

### **ZAE Riba Roussa**

Nous recommandons d'intégrer la règle du PLU en vigueur sur les hauteurs avec une dérogation à 21,5 mètres pour les structures techniques dans le règlement UZb5.

## **La Gaude**

---

### **ZAE Plan du Bois (Ex IBM / Entreprise Malongo)**

L'entreprise Malongo est implantée sur la commune de La Gaude depuis 2005 avec pour objectif initial de regrouper l'ensemble de ces établissements présents sur le département. Malongo représente plus de 200 emplois sur les sites de Carros et La Gaude. Le regroupement et le développement de ces activités est une priorité stratégique. Dans ce cadre, ce secteur représentait une opportunité. Cet espace d'activité dédié spécifiquement à l'entreprise Malongo se situe à

proximité immédiate de quartiers résidentiels ; de ce fait, il génère des conflits d'usage. Ce secteur pourra difficilement, à l'avenir accueillir dans de bonnes conditions, des activités économiques industrielles.

Ce projet d'installation, aujourd'hui fortement compromis, contraint Malongo à étudier rapidement d'autres sites potentiels d'implantation notamment sur la Plaine du Var. Il serait regrettable que cette entreprise repositionne son activité dans un autre département voire un autre pays.

Les zones d'activités actuelles étant saturées, la création d'une nouvelle zone d'activité semble indispensable pour répondre à ce type de demande. Comme évoqué précédemment, les espaces de projets uniquement à vocation économique sont actuellement classés en zones 2AU strictes (Les Iscles à Saint-Laurent-du-Var, Lingostière Sud à Nice, ...).

Il est indispensable d'engager rapidement les études nécessaires permettant la réalisation d'un espace d'activité qui pourra accueillir l'ensemble des entreprises à relocaliser, et plus particulièrement Malongo.

### **Secteur de la Baronne / OAP**

Ce site est classé en 1AUa où pour la réglementation de la hauteur il convient de se référer à l'OAP. Or, nous avons relevé que la hauteur n'était pas clairement identifiée dans l'OAP.

Nous vous signalons que la parcelle d'une entreprise est impactée par ce projet d'OAP qui prévoit de la mixité fonctionnelle (sud de l'OAP). L'activité de cette entreprise ne paraît pas compatible avec une insertion en rez-de-chaussée des logements envisagés. Nous avons émis cette observation dans notre avis sur la modification n°2 du PLU de La Gaude. Nous vous demandons d'étudier la possibilité de réintégrer cette entreprise dans la zone UZa8.

## **Vence**

---

### **Secteurs d'activités des Cayrons-Est – UZb6**

Nous avons noté une uniformisation du zonage (UZb6) sur les secteurs d'activités d'entrée de ville sur la commune de Vence (actuellement ces espaces sont divisés en 3 sous-secteurs UEc1, UEc2 et UEc3 au PLU de Vence). A noter toutefois que deux zonages UZb6 pourraient être rassemblés en un seul.

Sur cette zone d'activités, nous avons bien noté le refus d'ouverture à l'urbanisation de cet espace par la Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels et Forestiers (CDPENAF) dans l'arrêté du 23 février 2018 portant dérogation au principe d'urbanisation limitée prévu par l'article L.142-4 du code de l'urbanisme dans le cadre de l'élaboration du plan local d'urbanisme intercommunal de la Métropole Nice Côte d'Azur.

Concernant le périmètre de la zone UZb6, il pourrait être légèrement modifié sur la partie ouest. En effet, nous avons remarqué un espace entre ces zones et l'emplacement réservé V24, il s'agit d'un délaissé de voirie de la Métropole que la SEM pourrait récupérer afin d'agrandir son foncier économique. Ce délaissé se trouve dans le zonage UFb9. Pour plus de pertinence, nous vous recommandons de bien vouloir revoir le tracé UZb6 en le calant à l'ER V24.

## Saint-Jeannet

---

### ZAE Saint-Estève

La zone de Saint-Estève, actuellement en UZ, a été élargie sur la partie UZa de Fongeri. Classée en zone UZa3, le commerce est désormais autorisé alors qu'il est actuellement interdit au PLU de Saint-Jeannet. Comme indiqué sur la zone d'activités de Saint-Laurent-du-Var, le commerce de détail doit se limiter à l'animation stricte de la zone d'activités.

### ZAE Fongeri

Comme évoqué précédemment, la zone dit de Fongeri a été réduite par rapport au PLU en vigueur, elle est désormais classée en UZd3. Nous avons noté que le commerce y est désormais autorisé sans condition particulière alors qu'il est actuellement limité à 200 m<sup>2</sup> dans la zone UZa du PLU de Saint-Jeannet.

## Le Broc

---

### Plan de l'Estéron

Nous avons bien noté le classement en zone 1AUb au PLUM de ce projet relatif à l'accueil d'activités liées à l'agroforesterie et énergie renouvelable ainsi qu'un centre de formation aux métiers du bois. Nous regrettons toutefois qu'il n'y ait pas de projet d'ouverture à l'urbanisation à vocation économique au nord du lac.

## Saint-André-de-la-Roche

---

### La Pointe

Cet espace de projet est basé sur du renouvellement urbain et de la mixité fonctionnelle. Il est précisé dans l'OAP que cette requalification d'entrée de ville nécessitera le relogement des activités existantes sur site ou sur la commune. Nous suivrons avec attention cet objectif au vu du peu de foncier disponible pour envisager de telles relocalisations.

### Le Plan

Des activités se trouvent désormais en UDd (quartiers résidentiels) ; nous serons vigilants à leur intégration dans le renouvellement urbain envisagé ou quant à leur relocalisation.

### La Vallière

Nous avons noté le passage de UZ vers UZb7 et de UZa vers UZa3. Il semble nécessaire de réintégrer la dérogation pour les éléments de superstructures pouvant monter à 17,5 mètres.

## Colomars

---

### La Manda

Nous avons pris connaissance de la nouvelle OAP dont l'objectif est de requalifier cette entrée sud de la commune avec la création d'une centralité de quartier support d'une mixité fonctionnelle. On y trouve dans les aménagements projetés un îlot à vocation d'activités économiques et commerciales tertiaires et services publics.

Néanmoins, comme indiqué dans l'OAP, ce site accueille aujourd'hui un ensemble « *d'entrepôts privés, la subdivision centre de MNCA, un atelier-dépôt des CFP, un bâtiment municipal à vocation commerciale, une école publique, un micro stade, une aire privée d'évolution de poids lourds et d'utilitaires, une habitation et des espaces libres ou végétalisés privés* ». Or rien n'est indiqué quant à l'avenir de ces constructions dans l'OAP ; nous vous recommandons de compléter ce point notamment sur l'intégration ou la relocalisation des activités présentes sur site.

## **Castagniers**

---

### **Vallon du Roguez**

Nous nous félicitons de l'aboutissement de ce projet de zone qui permettra d'accueillir de nouvelles activités et créer de l'emploi.

## **La Roquette-sur-Var**

---

### **Espace d'activités Le Serre**

Nous avons noté la création d'une zone UZb6 sur la partie sud de la commune. L'entreprise Girard Matériaux pourrait néanmoins être incluse dans cette zone.

## IV. VOLET URBANISME COMMERCIAL

L'activité commerciale, dans toute sa diversité (indépendants, franchisés, enseignes nationales, etc...), contribue à l'attractivité et au dynamisme d'un quartier, d'un village, d'une ville, à la création et au maintien d'emplois et de richesses non délocalisables.

Une offre commerciale diversifiée et équilibrée est primordiale pour l'économie du territoire. Elle doit répondre aux besoins et attentes de la population. Un développement équilibré des commerces et des services commerciaux au cœur des centralités constituées assurera le maillage du territoire. Ce qui permettra de répondre au double objectif, les besoins des résidents et la limitation des déplacements.

La CCI préconise 5 propositions pour un aménagement commercial équilibré dans les Alpes-Maritimes :

- Définir une vision stratégique de l'aménagement commercial.
- Adapter l'offre commerciale aux besoins des clientèles résidente et touristique.
- Evaluer l'impact global des projets sur le tissu commercial existant.
- Favoriser l'implantation de commerces innovants et complémentaires en centres-villes.
- Privilégier les projets commerciaux de renouvellement urbain et intensifier la commercialité des sites commerciaux existants.

### OAP Thématique Commerce

---

Nous avons pris connaissance de l'OAP Thématique sur le commerce qui est en cohérence avec les principes clés de la CCI. Nous saluons notamment vos ambitions de tendre vers un rééquilibrage de l'offre au profit des centralités, de valoriser la restructuration des équipements commerciaux vieillissants et de réguler le développement des surfaces commerciales hors centre urbain. Nous partageons également la réflexion sur la densification des fonciers commerciaux existants ou en friche ainsi que l'optimisation des espaces de stationnement.

Vous trouverez ci-après nos suggestions sur ce volet.

Page 6 : « *Le secteur du littoral est le secteur le plus densément bâti avec 37 hab/km<sup>2</sup>* », cela nous semble peu.

Page 7 : La densité commerciale de Nice est de 3,24 unités commerciales par habitant. Nous souhaiterions plus de précisions quant à la méthodologie de calcul utilisée. Cela nous paraît relativement élevé.

Page 14 : Dans le titre « *maintenir les équilibres commerciaux et urbains de la métropole* », il aurait été intéressant d'ajouter la notion de renforcement de l'attractivité commerciale des grandes centralités urbaines et des pôles commerciaux majeurs en densifiant ces polarités. L'objectif est de conserver ou atteindre une taille garantissant leur pérennité, augmenter leur lisibilité et visibilité pour la clientèle potentielle, et permettre que chaque commerce bénéficie de l'attractivité de ses voisins et que les habitants puissent faire leurs achats dans un même lieu (ce qui réduit leur distance et leur temps de déplacement).

Page 14 : « *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)* » ; cet objectif est à modérer davantage et à étudier au cas par cas.

Concernant le besoin de surfaces de vente estimé à 13 000 m<sup>2</sup> par an pour répondre aux besoins liés à la croissance, nous souhaiterions connaître la méthodologie utilisée pour ce calcul et notamment la valeur des « *ratios usuels actuels* ».

Page 16 : « *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* », la notion de nuisance peut être supprimée, nous recommandons la formule « pour les activités compatibles avec le tissu urbain... ».

Page 19 : « *40 % au minimum des surfaces utilisées doivent être traitées en espaces perméabilisés paysagers* » : cela nous paraît excessif et ne permettra pas la densification et la requalification des espaces existants.

Page 21 : concernant les localisations préférentielles des commerces il est précisé « *au périmètre du Grand Méridia, avec des projets commerciaux contrôlés (...) cela représente un potentiel d'environ 18 600 m<sup>2</sup> de surface de vente* ». Ce potentiel, bien que donné à titre indicatif, mérite d'être confronté à l'offre existante. Actuellement, notre observatoire du commerce indique environ 56 100 m<sup>2</sup> de surface de vente sur ce secteur dont 54 000 liés aux commerces supérieurs à 300 m<sup>2</sup>. A cela s'ajoutent deux projets commerciaux acceptés en CDAC : Ikea (27 054 m<sup>2</sup>) et l'extension de Leclerc à Saint-Isidore (+ 12 375 m<sup>2</sup>). L'offre commerciale existante est importante et assez complète sur ces espaces. Il semble nécessaire d'étudier ce secteur dans sa globalité. Une analyse sur la base des temps de parcours paraît plus appropriée. En tout état de cause, cette analyse théorique mérite être complétée pour ne pas fragiliser les commerces installés sur site.

Page 22 : « *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* ». Nous sommes tout à fait favorables à la limitation voire à l'interdiction de surface commerciale en ZAE à dominante artisanale-industrielle. L'activité commerciale pourrait être autorisée seulement si elle est nécessaire à l'animation et au bon fonctionnement de la zone. Ceci dans le but de préserver l'existant mais aussi et surtout afin de conserver le foncier disponible pour l'activité productive.

De façon plus générale, nous aimerions plus de précisions sur la localisation préférentielle envisagée des commerces.

## Villefranche-sur-Mer

---

### Linéaire de diversité commerciale

Dans le PLU actuel, il y a une interdiction de changement de destination des RDC occupés par des commerces, locaux artisanaux, bureaux, hébergement hôteliers ou équipements d'intérêt collectif. Dans PLUm, l'interdiction de changement de destination des RDC ne concerne que les commerces et équipements d'intérêt collectif. On peut donc théoriquement transformer un local artisanal en logement. Une rectification paraît nécessaire sur ce point.

## Saint-Jean-Cap-Ferrat

---

### Linéaire de diversité commerciale

La règle du linéaire de diversité commerciale n'est pas rappelée dans le règlement de la zone UTd.



## V. VOLET PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS

Nous avons étudié avec soin le volet Plan de Déplacements Urbains du PLUM, notamment sur les enjeux trajets domicile-travail et livraisons.

Concernant les flux de marchandises, le document souligne le manque de connaissance des besoins logistiques et l'importance d'organiser une distribution sur le dernier kilomètre adapté aux besoins des transporteurs. Dans le cadre de notre entrevue avec le bureau d'études CITEC qui a porté sur ce volet, nous avons mis en avant un certain nombre de préconisations sur ce point ainsi que sur le stationnement des commerces, que nous avons synthétisées dans une note transmise à CITEC. A cette occasion, nous vous avons remis une note sur les livraisons en juillet 2016. Nous souhaitons que ces préconisations fassent l'objet d'un échange avec les services de la Métropole pour leur prise en compte dans le PLUM.

### OAP Thématique Mobilité

---

Nous avons tout d'abord pris connaissance de l'OAP avec beaucoup d'attention au vu des enjeux de cette thématique sur le territoire.

Une des orientations affichées en page 4 est de favoriser la multimodalité (par des actions de tarification et billettique uniques, pôles d'échanges...). En complément, il est primordial de travailler avec La REGION SUD Provence-Alpes-Côte d'Azur et les autres Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) à un diagnostic précis des problèmes de frontières entre AOM et sur cette base à la mise en œuvre d'améliorations.

Les orientations générales pour une meilleure cohérence entre urbanisme et transport sont développées en page 14. Il nous semble important d'ajouter la prise en compte des livraisons dans tout projet d'aménagement et de développement urbain : a minima implantation d'aires de livraisons en adéquation avec les besoins.

En page 35, nous avons noté avec satisfaction que les zones d'activités et centres commerciaux sont identifiés comme secteurs spécifiques avec l'enjeu d'améliorer l'accessibilité par les modes alternatifs à la voiture individuelle et les déplacements en modes actifs au sein des zones.

Nous attirons votre attention sur l'intérêt de mener des expérimentations pour la desserte du dernier kilomètre dans ces zones d'activités. Comme exemple, l'expérimentation d'une navette autonome sur la ZI de Carros/Le Broc pourrait être envisagée.

En page 40, vous citez des annexes notamment l'annexe A.2.1 sur le dimensionnement des aires de livraison, mais nous ne les avons pas trouvées.

### POA et annexes

---

En page 14, sur l'orientation « *Simplifier l'accessibilité aux transports en commun et renforcer l'offre existante* », il serait intéressant d'intégrer une présentation et un plan des lignes fortes du nouveau réseau Lignes d'Azur qui accompagnera la mise en service du tram L2 jusqu'au centre-ville pour une bonne compréhension de la nouvelle organisation.

Sur l'action de « *développement de Parcs-Relais* », le projet de BHNS entre le terminal de la ligne 1 du tramway et l'Ariane devrait s'accompagner de la création d'un parc-relais au Nord de l'Ariane qui pourrait être indiqué dans le tableau des opérations à mettre en œuvre page 18.

Le POA comprend à juste titre un chapitre sur la fiabilisation des conditions de circulation routière. Dans ce cadre, il est important de viser la mise en place d'un centre d'ingénierie et de gestion de trafic (CIGT) mutualisé avec le CD06 et Escota, à l'instar d'autres agglomérations (exemple : Toulouse). En lien avec ce CIGT mutualisé, l'intérêt serait de pouvoir mettre à disposition des usagers une information en temps réel sur les temps de parcours par différents itinéraires, positionnée à des endroits stratégiques (ex : Nice-Antibes par bord de mer, autoroute...).

Comme pour notre observation ci-avant sur le travail nécessaire inter-AOM, il est nécessaire dans le cadre du PDU d'avoir une vision élargie au-delà du seul périmètre de MNCA car la Côte d'Azur ne représente quasiment qu'un seul bassin de vie notamment sur le littoral.

Par ailleurs, une gestion dynamique des feux tricolores pour fiabiliser les conditions de circulation serait à étudier.

Concernant le covoiturage, évoqué page 31, il serait intéressant de présenter sur une carte les emplacements/secteurs stratégiques à privilégier pour la création de parkings de covoiturage.

En complément de la création de ces espaces, la matérialisation d'arrêts-minutes pour la récupération ou la dépose de passagers (exemple : aux entrées / sorties d'autoroutes et autres lieux de passage...) serait également opportune.

En page 37 dans l'action sur les véhicules électriques, on relève le projet d'étendre le réseau de bornes électriques. Une forte attente, notamment des transporteurs routiers, existe quant à la création d'une ou deux stations GNV (Gaz Naturel pour Véhicule).

Dans l'action « *harmonisation et extension des infrastructures cyclables* » page 27, nous notons la volonté de mettre en œuvre un plan d'itinéraires cyclables ambitieux avec des aménagements sécurisés de type pistes cyclables. A ce sujet, les cartes présentant l'existant et les projets sur certains secteurs tels que Nice, répertorient en tant que pistes existantes de simples bandes cyclables peu sécurisées (implantées entre des places de stationnement voiture et la circulation automobile, et occupées parfois par des véhicules stationnant en double file). Les cartes devraient faire le distinguo entre pistes et simples bandes cyclables.

Nous relevons les projets d'itinéraires continus à court terme en rive gauche de la Plaine du Var, permettant entre autres une bonne accessibilité vélo aux ZAE de ce secteur (Saint-Laurent-du-Var, Saint-Estève, Carros/Le Broc) depuis le littoral.

En phase 2, le corridor du Paillon nous paraît essentiel pour contribuer à réduire la très forte congestion du secteur Trinité/Ariane/autoroute. Il sera dans ce cadre important d'assurer au Nord de l'Ariane une continuité d'itinéraire en coordination avec le CD06.

Nous relevons le projet de créer à très court terme un service dédié à l'accompagnement des PDE/PDA dans l'action correspondante en page 39. La CCI qui apporte son appui aux PDIE est à disposition pour échanger sur les besoins des entreprises pour ces démarches et le partenariat qui pourrait être mis en place.

Nous nous permettons de rappeler la demande de la CCI et des clubs d'entreprises pour la création d'une instance de concertation pérenne avec les représentants économiques afin qu'ils puissent être associés aux décisions relatives à la politique de mobilité et au réseau de transports, compte tenu de la part importante du versement transport dans le budget des AOM.

Sur l'action « *connaissance et organisation de la logistique urbaine* » page 41, il est effectivement important de bien comprendre les besoins et les pratiques en vue de définir une stratégie d'organisation adaptée.

Il est également projeté d'organiser en amont de la réflexion une table ronde avec CCI, commerçants, transporteurs. Nous pensons qu'il conviendrait plutôt de mettre en place une instance de concertation pérenne à l'instar d'autres villes ayant engagé des démarches dans ce domaine.

Sur le phasage de mise en œuvre des actions, il est indiqué en page 43 que les différentes phases sont illustrées par des planches, nous ne les avons pas trouvées. Par ailleurs, pour une lecture

simplifiée, en complément de planches à l'échelle de la Métropole, il serait utile de disposer de planches zoomées par secteur.

Il est prévu, toujours en phase 3, un BHNS ou une ligne forte de bus en rive droite du Var, ce que nous approuvons bien sûr, en lien avec l'amélioration de la desserte des ZAE de ce secteur. Nous considérons toutefois que dès la phase 2 (à savoir à la mise en service du tramway T2) un renforcement de la desserte est nécessaire, dans l'attente de ce BHNS. En particulier, dans la démarche d'écologie d'industrielle territoriale menée sur le Parc d'activités de Saint-Laurent-du-Var dans le cadre d'un partenariat entre le club d'entreprises, la CCI et la Ville, une étude de déplacements a été réalisée avec l'appui du bureau d'études CITEC. Cette étude a montré la nécessité d'améliorer rapidement la desserte en transports en commun de cette zone pour offrir aux salariés une alternative à la voiture et pouvoir ainsi engager un projet de requalification du Parc d'activités impliquant des suppressions de places de stationnement sur voirie.

Concernant l'amélioration des conditions de circulation du secteur Pénétrante Paillons/échangeur autoroutier Nice Est, compte tenu des graves problèmes de circulation, il est important de pouvoir proposer des premières améliorations routières également dès la phase 2.

## VI. VOLET MARITIME ET PORTUAIRE

Concernant le volet portuaire, nous avons quelques suggestions sur le zonage et sur le règlement de la zone UM liée aux équipements portuaires et balnéaires. Les commentaires proposés ont pour but de simplifier le document et de bien s'adapter aux particularités des zones portuaires, qui font déjà l'objet pour certaines, de multiples réglementations urbaines, patrimoniales, maritimes, environnementales ...

Tout d'abord, pour une lecture facilitée du PLUM, il aurait été intéressant d'indiquer le nom des ports dans le règlement des différents secteurs UM. Plusieurs parties du règlement des sous-secteurs UM pourraient être supprimées afin d'alléger le document lorsqu'elles ne concernent pas les espaces portuaires (zone de protection de la nappe alluviale du Var, mixité fonctionnelle et sociale, distance minimale avec l'autoroute, route métropolitaine, cas particuliers des piscines, etc.).

Ensuite, sur la commune d'Eze, le port Silva Maris se situe en zone Np correspondant aux plages. Ce zonage ne semble pas être le plus adapté, un reclassement semble nécessaire afin d'autoriser sur ce site les occupations et utilisations du sol liées et nécessaires aux activités portuaires. A minima, il serait nécessaire d'autoriser en Np « les occupations et utilisations du sol liées et nécessaires aux activités portuaires à condition de ne pas altérer les espèces du biotope marin » comme au PLU en vigueur d'Eze.

### Secteur UMa – Port de Nice

---

Nous souhaitons que les industries, actuellement interdites dans le projet de règlement UMa, soient autorisées à condition d'être liées aux activités de la zone.

En revanche, il ne nous semble pas nécessaire d'autoriser sous conditions particulières les occupations du sol suivantes :

- Les commerces de détail, à condition de pas excéder une surface de plancher de 500 m<sup>2</sup> et qu'ils soient compatibles avec l'animation du port.
- L'habitat à condition qu'il soit nécessaire au gardiennage de la zone et dans la limite d'une surface de plancher de 80 m<sup>2</sup>.
- Les constructions nécessaires aux exploitations agricoles à conditions de ne pas créer de bâtiments générant des périmètres de réciprocité au titre de l'article L111-3 du Code Rural.

Pour les équipements d'intérêts collectifs, nous recommandons qu'ils soient autorisés à condition d'être nécessaires aux activités portuaires.

En page 331, nous vous demandons de supprimer l'exception « *Port Lympia : la hauteur des constructions devra préserver les vues* », actuellement la hauteur n'étant limitée qu'à la condition suivante « *Sur les quais situés en contrebas du Bd Franck Pilate, la hauteur des bâtiments est limitée au faitage par le niveau du trottoir sud de ce boulevard et aussi par un plan ayant pour origine une ligne fictive située à 1 mètre au-dessus du trottoir Sud du Bd et incliné de 4 % en dessous de l'horizontale ; sur le reste, la hauteur n'est pas limitée* ».

Enfin, nous vous recommandons de bien vouloir supprimer le coefficient de 20 % pour les espaces verts paysagers qui n'est d'une part pas en vigueur actuellement et qui d'autre part semble difficilement applicable sur un site portuaire.

### Secteur UMb – Port de Villefranche-sur-Mer

---

Nous avons remarqué que la hauteur est désormais limitée à 9 mètres contre 15 mètres dans le PLU en vigueur de Villefranche-sur-Mer. Il serait intéressant de rétablir cette hauteur maximale autorisée.

## **Secteur UMc – Gare maritime de Villefranche-sur-Mer, Port de Saint-Jean-Cap-Ferrat, Port de Beaulieu-sur-Mer, Port de Cap d'Ail**

---

Comme évoqué précédemment pour le port de Villefranche-sur-Mer, la hauteur de la gare maritime est désormais limitée à 9 mètres contre 15 mètres dans le PLU en vigueur. Une rectification paraît nécessaire.

### Beaulieu-sur-Mer - Hôtel le Berlugan

---

Cet établissement hôtelier se trouve au sein d'une zone UPm1 dans le projet de PLUm. Cette zone comprend des polygones d'emprises déterminant l'emprise maximale de construction et hauteurs maximales autorisées. La hauteur maximale autorisée pour l'hôtel est de 12 mètres. Au Plan d'Occupation des Sols, aujourd'hui caduc, il était indiqué une hauteur R+3 correspondant aux 12 mètres inscrits dans le PLUm. Or, nous avons pu constater que le bâtiment en question comprend en réalité 5 niveaux (R+4) donc une hauteur d'environ 15 mètres. Il paraît ainsi nécessaire de corriger cette erreur dans le document graphique de la commune de Beaulieu-sur-Mer.

## VIII. VOLET HABITAT / LOGEMENTS POUR ACTIFS

Vis-à-vis de l'objectif affiché de 27 000 nouveaux logements dans le PADD, nous avons pris connaissance des périmètres de projets représentant 19 800 logements ainsi que le bilan des capacités résiduelles et de la méthodologie utilisée. Ce sont ainsi 8 800 logements qui pourraient théoriquement s'implanter dans les espaces résiduels du PLUM, voire 15 300 en réalisant des divisions foncières en zones pavillonnaires.

### Contribution de l'OIH sur le PLH

---

Dans le cadre de l'élaboration du Plan Local de l'Habitat (PLH), l'Observatoire Immobilier Habitat (OIH) avait formulé quelques remarques et demandes en lien avec l'élaboration du PLUM dont celle-ci qui est prise en compte : « *les servitudes de mixité sociale doivent éviter de préciser le nombre de logements voire le détail des financements attendus. Ces précisions sont une source de difficultés de montage et de contentieux* ». En effet, concernant les emplacements réservés « mixité sociale », il s'agit en quasi-totalité d'un pourcentage minimum de la surface de plancher totale de l'opération qui sera destiné à la réalisation de logements locatifs sociaux (LLS) ou en accession sociale. Seules deux SMS indiquent un nombre de logements à réaliser (Font Cailloure Plan de Gattières, Site village Boulangerie à Eze). Pour les périmètres de mixité sociale, le nombre de LLS se calcule à partir d'un pourcentage et d'un seuil (surface minimale de plancher du projet).

### OAP Thématique Colline

---

Nous avons pris connaissance de cette OAP thématique sur la protection du patrimoine architectural des collines et de l'écrin naturel notamment vis-à-vis de la candidature UNESCO pour l'inscription de la promenade des Anglais et une partie du centre-ville.

Tout d'abord, le périmètre d'application de l'OAP pourrait être modifié, il nous semble très étendu, bien au-delà des collines.

Actuellement, l'OAP limite la constructibilité sur l'ensemble du collinaire sans prendre en compte les caractéristiques propres à chaque collines / valons, on considère la colline comme une seule et même entité. Nous souhaiterions ainsi que soient définis des secteurs prioritaires de développement (centralités constituées à densifier) et des secteurs à protéger.

## IX. VOLET CARRIERE / ENVIRONNEMENT

Nous avons analysé le secteur Nk en général, mais aussi les activités de traitement des déchets inertes et l'OAP Climat Air Energie Eau notamment pour la partie déchets et énergie.

Tout d'abord, dans le chapitre « *ressources minérales* » de l'état initial de l'environnement, une mise à jour du tableau (page 194) semble nécessaire pour avoir les fins d'exploitation des carrières actualisées.

Certaines carrières seront amenées à évoluer à la fin de leur exploitation, notamment vers un statut d'Installation de Stockage de Déchets Inertes. Pour cela et afin d'assurer une transition plus efficace, il serait intéressant d'envisager une évolution réglementaire en citant les Installations de Stockage des Déchets Inertes comme des constructions autorisées dans le secteur Nk. Il s'agit d'une réflexion qui pourrait être intégrée à l'OAP CAEE dans la partie déchet.

### Zonage Nk – Carrière du Mont Revel (Saint-André-de-la-Roche / Tourrette-Levens)

Nous notons avec satisfaction la suppression des espaces boisés classés ainsi que les espaces naturels stricts au niveau de la commune de Saint-André-de-la-Roche concernant la carrière du Mont Revel. Ces évolutions étaient nécessaires à la poursuite de l'activité sur ce site.

L'emplacement réservé PK7 pour la création d'un parking est toujours présent ; néanmoins il se trouve désormais dans le zonage de la zone d'activités de La Vallière (UZb7). Or des bâtiments à vocation d'activité de carrière (2515. ICPE) se trouvent sur ce terrain. Nous vous suggérons ainsi de repasser ce périmètre en Nk correspondant à l'activité de carrière.

Sur la commune de Saint-André-de-la-Roche, certaines parcelles, nécessaires à l'exploitation du site, sont classées en zone Na, correspondant à un tissu naturel inconstructible. De plus, celles-ci sont concernées par des espaces boisés classés. Ces parcelles ont fait l'objet d'une demande d'autorisation de la part de l'exploitant. L'extraction projetée est d'un volume limité mais motivée par une amélioration de la perception visuelle du site et concourt à l'amélioration de la stabilité du massif dans cette zone permettant à terme d'envisager une révision partielle du PPR Mouvement de Terrain actuellement en zone rouge. Cette demande d'autorisation a été instruite par la DREAL puis soumise à enquête publique en début d'année 2018. Elle a reçu un avis favorable du commissaire enquêteur le 28 mai 2018. Nous demandons ainsi le déclassement des EBC ainsi que l'intégration au zonage Nk des parcelles suivantes : AL115, AL116 (désormais AL178 et AL179), AL119, AL120, AL121, AL122, AL123. Une carte se trouve dans l'**annexe 1** afin d'illustrer cette demande. Cette démarche permettrait de finaliser l'exploitation de la carrière et par conséquent d'optimiser l'aménagement des terrains avec une révision du PPR mouvements de terrain dans l'optique d'une création d'une Zone d'Aménagement Concerté.

### Secteur UZa1 – Les Baraques (Nice)

Nous avons noté que le secteur UZa1 interdit l'industrie ; or ce secteur regroupe des entreprises industrielles notamment liées au centre de valorisation des matériaux silico calcaire sur Nice. Les nombreux aménagements prévus sur le secteur de la Plaine du Var sont générateurs de terrassements et feront l'objet d'une valorisation des excédents silico-calcaires sur place d'où l'importance d'une telle activité.

Ce centre de valorisation, concassage, broyage matériaux est soumis au régime des installations classées pour la protection de l'environnement (2515. Broyage, concassage, criblage, ensachage, pulvérisation, nettoyage, tamisage, mélange de pierres, cailloux, minerais et autres produits minéraux naturels ou artificiels ou de déchets non dangereux inertes). Il est donc essentiel de



supprimer le paragraphe lié aux ICPE dans le règlement de la zone UZa1. Etant en zone d'activités, nous vous sollicitons afin de les autoriser sans restriction supplémentaire.

## OAP CAEE

---

Il semble également nécessaire de compléter la partie traitement des déchets, qui représente un enjeu majeur à l'échelle de la Métropole mais aussi du département. Nous sommes particulièrement attentifs au traitement des déchets inertes comme évoqué précédemment et des déchets verts. Une réflexion doit être envisagée afin de trouver des sites pour accueillir ces types d'activités essentielles pour l'environnement d'un territoire.

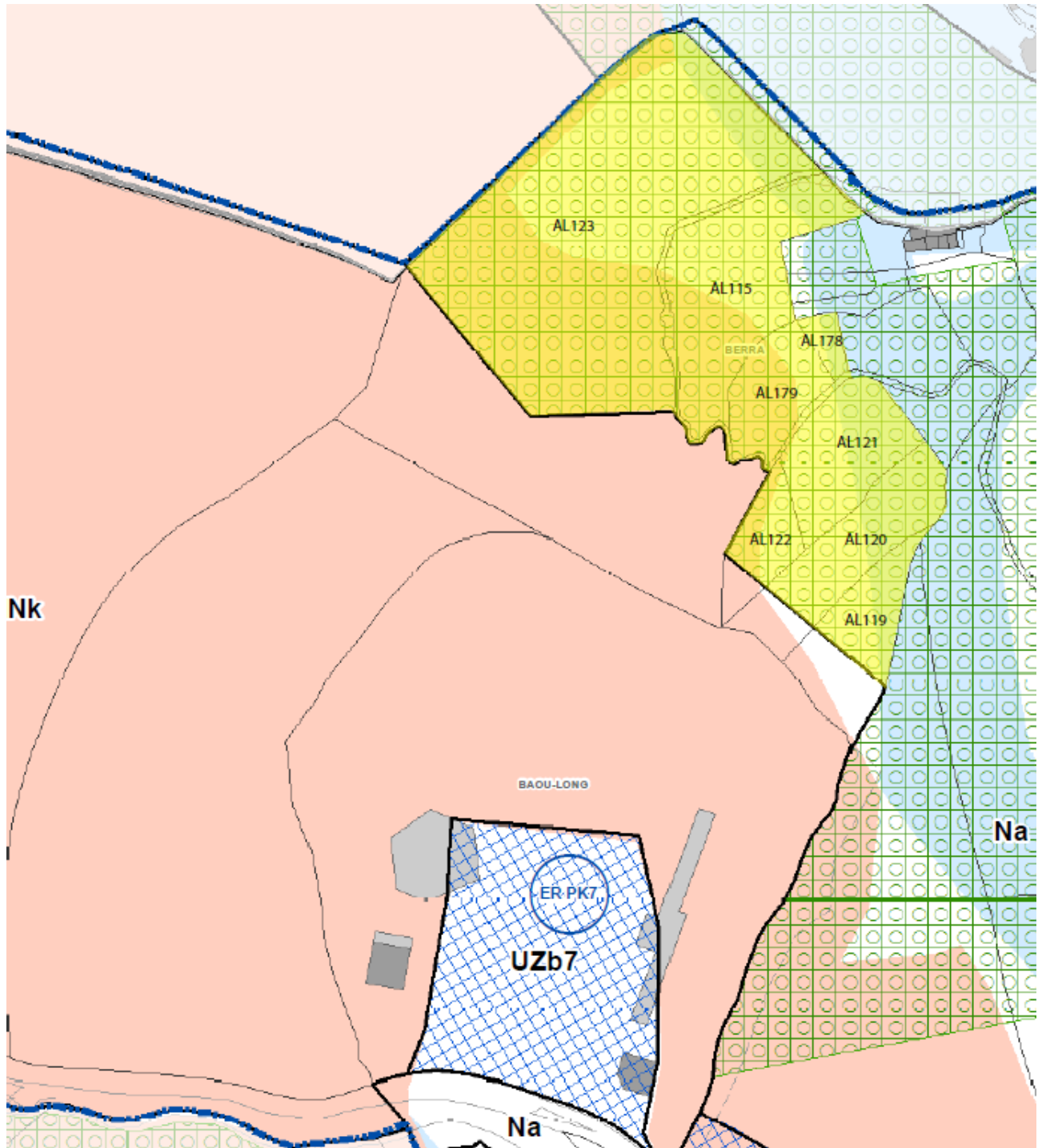
Concernant le volet énergie, nous avons quelques compléments d'informations sur les smart grids et l'action de la CCI sur cette thématique. Les smart grids, ou réseaux énergétiques intelligents, ont pour intérêt majeur de fournir des solutions et services pour adapter les moyens de production aux besoins 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 du bâtiment, le Club Smart Grids Côte d'Azur porté par la CCI Nice Côte d'Azur propose un référentiel « Smart Grids Ready » (niveau 1, « bâtiment communicant », niveau 2 « bâtiment auto-géré » et niveau 3 « bâtiment piloté ») dans un guide d'« Evaluation des bâtiments Smart Grids Ready » (comprenant une grille d'évaluation). Les fonctionnalités « Smart Grids Ready » associées à ces 3 niveaux ne sont pas des objectifs en tant que tels, mais les principes pour 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.

### 1. Carrière du Mont Revel (Saint-André-de-la-Roche)

Carte des parcelles + courrier de la Société d'Exploitation de Carrières



 Parcelles à classer en Nk et EBC à déclasser



SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DE CARRIÈRES

Carrière de Cloteirol "Le Cloteirol" • CS 20201 • 06272 Villeneuve-Loubet Cedex • Tél. 04 92 60 36 60 • Fax 04 93 77 04 90

MAIRIE DE SAINT ANDRE DE LA ROCHE  
21 boulevard du 8 mai 1945

06730 SAINT ANDRE DE LA ROCHE

Villeneuve Loubet, le 26 juillet 2017

Nos ref : ThP/SLGR/20170158  
*Envoi par voie postale et courriel*

**A l'attention de Monsieur Honoré COLOMAS**

Monsieur le Maire,

Dans le prolongement de notre renouvellement d'autorisation d'exploiter la carrière de Saint André de La Roche obtenu en avril 2017, nous avons déposé le 28 juin 2017 en Préfecture des Alpes Maritimes un dossier 2 de demande d'autorisation visant la finalisation de l'exploitation de la carrière et portant sur les parcelles dont le zonage actuel d'urbanisme n'est pas compatible avec l'activité carrière.

Comme nous l'avons évoqué ensemble lors des dernières Commissions Locales d'Information sur les carrières (CLI), ainsi que lors de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (CDNPS) dans sa formation spécialisée dite « carrières » du 20 février 2017, **la finalisation de l'exploitation de la carrière permettra d'optimiser l'aménagement des terrains et de rendre l'espace compatible avec la création d'une Zone d'Aménagement Concerté (Z.A.C.) notamment en réunissant les conditions nécessaires à la révision du Plan de Prévention des Risques de Mouvements de Terrains.**

Par courrier du 30 juin 2016 votre service de l'urbanisme nous a confirmé avoir sollicité les services de la Métropole dans le cadre du PLU métropolitain pour **classer sur la carrière en zones NZ (Naturelle Carrière), les zones actuellement classées NP (Naturelle Protégée).**

Vous trouverez ci-joint la liste des parcelles concernées par notre dossier 2 évoqué ci-dessus ainsi qu'un plan du secteur reprenant ces mêmes parcelles. Dans le même temps, il conviendra de **supprimer l'espace boisé classé** s'appliquant aujourd'hui sur ce même zonage.

Nous vous rappelons que les parcelles évoquées ont déjà fait l'objet, pour tout ou partie, d'une exploitation dans le cadre de notre autorisation préfectorale de 1987 pour une durée de 30 années, disposant alors d'un droit d'antériorité sur le PLU actuel.

Enfin, en vue de la création de la future Z.A.C., il conviendra d'anticiper dans les règles d'urbanisme l'**autorisation des Installations Classées Pour l'Environnement (I.C.P.E)**, étant rappelé que, disposant d'un droit d'antériorité sur le PLU actuel, nos installations de concassage broyage (rubrique 2515 des ICPE sans limitation de durée) seront maintenues. Pour ces mêmes raisons il conviendra de **supprimer le zonage PK7** aujourd'hui prévu sur la parcelle AL86 supportant une partie de nos installations.

Nous vous remercions par avance de l'attention que vous voudrez-bien porter à notre demande qui s'inscrit dans le projet d'aménagement souhaité pour les zones d'extraction.

Nous restons à votre entière disposition,

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de nos sincères salutations.

Thierry PANAIVA,  
Directeur



P.J.

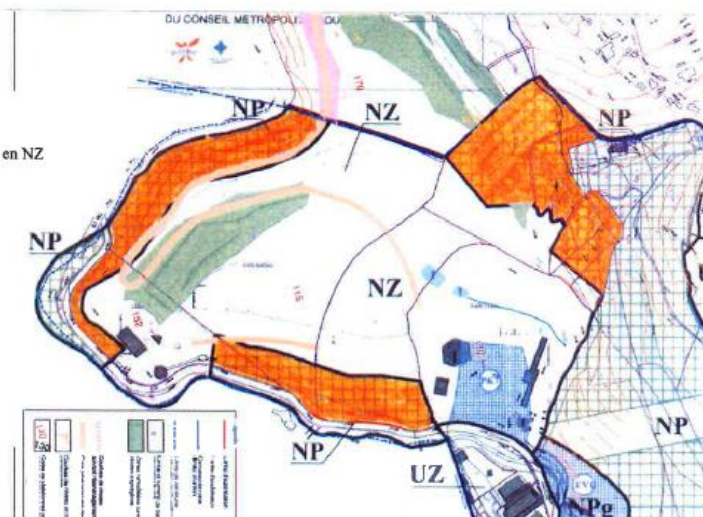
Copie par courriel à Olivier MARCUCCI, Direction Aménagement et urbanisme Métropole NCA –  
[olivier.marcucci@nicedotedazur.org](mailto:olivier.marcucci@nicedotedazur.org)

# PLU de St André sur la zone carrière :




SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DE CARRIÈRES

 Zone actuellement NP à classer en NZ



## LISTE DES PARCELLES CONCERNÉES PAR LE DOSSIER 2 DE DEMANDE D'AUTORISATION DE RENOUELEMENT DE LA CARRIERE POUR LA COMMUNE DE SAINT ANDRE DE LA ROCHE

Commune et lieu-dit	Section et numéro de parcelle	Superficie totale de la parcelle	Superficie concernée par la demande d'autorisation
SAINT ANDRE DE LA ROCHE "Berra, Baou Long, Ciançais"	AL85	2 ha 67 a 99 ca	2 ha 67 a 99 ca
	AL86	3 ha 45 a 56 ca	3 ha 45 a 56 ca
	AL115	36 a 42 ca	36 a 42 ca
	AL116 pp*	16 a 15 ca	12 a 85 ca
	AL119	18 a 55 ca	18 a 55 ca
	AL120	22 a 98 ca	22 a 98 ca
	AL121	19 a 57 ca	19 a 57 ca
	AL122	10 a 73 ca	10 a 73 ca
	AL123	2 ha 05 a 21 ca	2 ha 05 a 21 ca
	AL124	7 ha 17 a 41 ca	7 ha 17 a 41 ca
	AL125	1 ha 64 a 90 ca	1 ha 64 a 90 ca

 Parcelles actuellement classées (tout ou partie) en NP et à classer en NZ