

GI

MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME D'ANTIBES

SOMMAIRE

GI > NOTICE EXPLICATIVE	434
1 > RAPPORT DE PRESENTATION	434
2 > OBJET DE LA MISE EN COMPATIBILITE	438
3 > MODALITÉS DE MISE EN COMPATIBILITÉ	438
4 > ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PLU	438
5 > MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU	438
GII > DOCUMENTS MONTRANT LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME	439
GIIa > REGLEMENT	439
GIIb > RAPPORT DE PRESENTATION	448
GIIc > PLAN DE ZONAGE	454
GII d > LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES MODIFIES	468

GI

NOTICE EXPLICATIVE

1 > RAPPORT DE PRESENTATION

Présentation générale

Pour faire face à l'évolution prévisible des besoins en déplacement, la communauté d'agglomération Sophia Antipolis (CASA) lance son projet de bus à haut niveau de service (BHNS), **dénommé bus-tram**, dont la mise en service est prévue à l'horizon 2016. Destiné à changer en profondeur l'organisation des déplacements et à répondre aux défis du développement durable, ce nouveau dispositif assurera une desserte de proximité régulière entre le centre-ville d'Antibes et Sophia Antipolis. Le service sera assuré par un véhicule routier moderne et à grande capacité.

Afin d'être indépendant des aléas de circulation, un site propre sera aménagé pratiquement sur la totalité du parcours. Il comprendra un tronc commun de la gare SNCF (Pôle d'échanges d'Antibes) jusqu'au quartier des Trois Moulins puis deux branches :

- l'une vers le nord, vers le quartier Saint-Philippe à Biot
- et l'autre vers l'ouest, en direction de la future zone d'activités des Clausonnes à Valbonne.

Cet aménagement du bus-tram s'étend sur environ 9,5 km (dont 5,5 km en tronc commun) avec sur ce linéaire :

- **l'aménagement de 17 stations accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite** (sans compter le Pôle d'échanges d'Antibes),
- **la création de plus de 6,5 km d'itinéraires cyclables continus et sécurisés**, et la facilitation des cheminements piétonniers le long du parcours,
- **des possibilités d'interconnexion du réseau futur de bus**, en particulier à St-Philippe, à la salle omnisport, à Weisweiller, aux Terres-Blanches (et bien sûr au pôle d'échange d'Antibes et à la place de Gaulle),

- **La création de 2 parc relais** : l'un de 60 places à proximité du giratoire de la Croix-Rouge (Rue des Terriers / RD35bis) et l'autre de 200 places extensible à 300 à la salle omnisports (zone d'activité des 3 moulins), en plus des aménagements réalisés par d'autres collectivités aux abords de l'itinéraire (parcs de stationnement de la salle de spectacles, de la salle Omnisports et de la zone d'activités des Clausonnes),

- **le réaménagement et l'agrandissement du dépôt des Trois Moulins,**

- **l'acquisition d'un nouveau matériel roulant de grande capacité** (véhicule articulé) confortable, peu polluant, accessible et esthétique,

Il s'accompagne du réaménagement des infrastructures routières existantes, notamment dans le secteur de l'échangeur « Antibes » de l'A8 avec la modification du système d'échanges ainsi que sur la route des Trois Moulins qui sera mise à double-sens. Ces mesures d'accompagnement contribuent de manière très sensible au désengorgement d'Antibes-Péages

Il intègre également la requalification des espaces traversés avec, à l'occasion des arrêts la valorisation de nouveaux lieux de vie et la définition de nouvelles centralités.

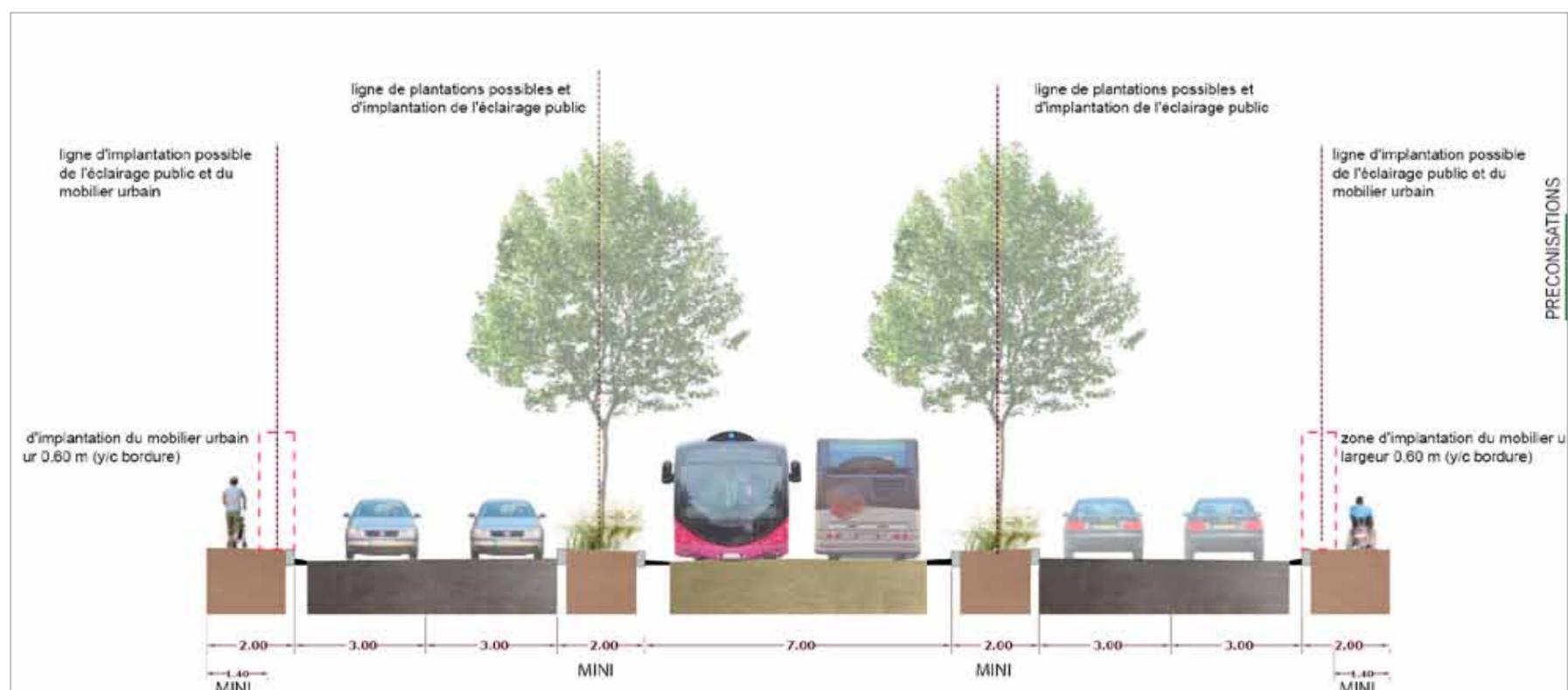
Ce projet vise à répondre à un triple objectif :

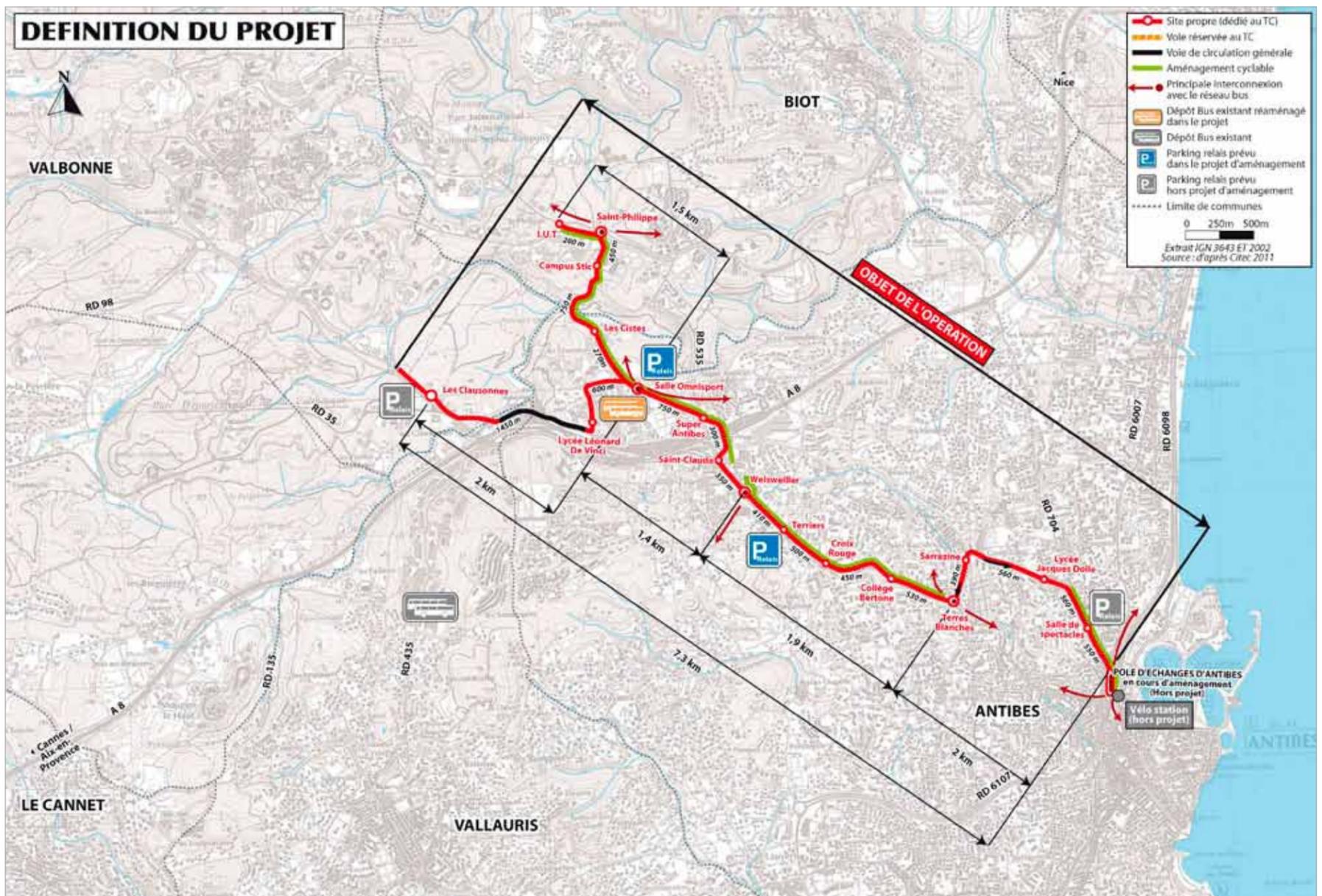
- **Faciliter les déplacements** en créant un système de transport performant et fiable
- **Préserver l'environnement** et réduire nos consommations d'énergie et la pollution de l'air
- **Pérenniser le développement** en dessinant l'agglomération de demain et en soutenant l'économie. Il s'agit de garantir l'accessibilité aux emplois, aux services, aux commerces, aux grands moyens de transport et aux secteurs d'habitat

Principes généraux d'aménagement sur le secteur de la ville d'Antibes

Le tracé retenu pour l'aménagement du Bus-tram s'appuie sur deux grands itinéraires principaux qui permettent actuellement de rejoindre Sophia Antipolis au centre d'Antibes :

- un tracé par la route de Grasse et l'avenue Rochat





La situation actuelle : des déplacements difficiles au quotidien, et une technopole sans desserte ferroviaire

La voiture dispose d'un quasi-monopole utilisée pour près des 3/4 des déplacements. Près de 9 ménages sur 10 possèdent au moins un véhicule. Ce chiffre cache des toutefois grandes disparités puisqu'il est de 68 % dans le centre d'Antibes où la marche à pied atteint près de 23 % des déplacements.

Au sein de la population active, Un tiers ne réside pas sur le territoire, et 30 % des habitants actifs ont un emploi à l'extérieur du territoire. Les perspectives d'évolution démographique et de l'emploi généreront, à échéance de 10 ans, 15 % d'augmentation de trafic sur la communauté d'agglomération dont 25 % en lien avec la technopole de Sophia Antipolis. Cela représenterait à part modale constante, 13 000 véhicules quotidiens supplémentaires, soit l'équivalent du trafic actuel sur certaines routes départementales.

La gare ferroviaire d'Antibes est particulièrement bien desservie et tous les trains (TGV, grandes lignes ou TER) s'y arrêtent. Cette situation, doit lui conférer une position clé dans la desserte, notamment de la technopole. **La technopole de Sophia Antipolis** est un pôle international de recherche et développement, générateur d'activités à forte valeur ajoutée. Elle s'étend sur 2'400 hectares et recense 1'414 entreprises et 31'000 emplois (sources: TEAM Côte d'Azur 2008. Elle n'est pourtant actuellement desservie par aucune liaison ferroviaire.

La liaison bus-tram entre Sophia Antipolis et la gare d'Antibes joue précisément ce rôle.

Une offre variée de transports collectifs existe déjà aujourd'hui, mais cette offre riche souffre cependant de plusieurs carences de fonctionnement, notamment en ce qui concerne les interconnexions. La réalisation du bus-tram sera l'occasion exemplaire de mieux structurer le réseau de la CASA en améliorant la hiérarchisation du type d'offre (lignes principales – lignes secondaires) et en définissant des points d'interconnexion entre lignes et entre réseaux.

Une réponse aux enjeux globaux comme locaux

La mise en place du Bus Tram permettra de répondre aux grands engagements nationaux et internationaux en faveur du développement durable :

- Objectif national à long terme : le facteur 4 : Dans le cadre du protocole de Kyoto, adopté en 2005, des objectifs chiffrés d'émissions de gaz à effet de serre (GES) ont été attribués à chaque pays dans le but de limiter le niveau de réchauffement climatique.

Pour la France, compte tenu de l'augmentation prévisible de sa population, l'objectif à atteindre est de diviser par 4 les émissions de GES en 2050 par rapport au niveau de référence de 1990.

- Objectif européen à moyen terme : le 3 fois 20 : Un plan climat-énergie européen, (élément de la future directive cadre « énergies renouvelables ») et adopté le 23 janvier 2008 par la Commission européenne vise un objectif européen dit 3 X 20, consistant d'ici à 2020 à :

- diminuer de 20% les émissions de gaz à effet de serre ;
- réduire de 20% la consommation d'énergie ;
- atteindre 20% d'énergies renouvelables dans le bouquet énergétique.

- Objectifs du Grenelle environnement : Les objectifs du Grenelle pour le volet Transports Urbains Le Grenelle de l'Environnement a permis le développement d'une approche nouvelle, l'écomobilité. Il a fixé des objectifs chiffrés ambitieux :

- augmenter le réseau de transport collectif en site propre :
- passer de 300 kilomètres actuels à 1500 kilomètres de transports collectifs en site propre (TCSP d'ici 2020, (tramways et lignes de bus-tram) ;
- rendre obligatoires les plans de déplacement d'entreprises dans les zones d'activités (dans le cadre des PDU) ;
- préciser l'articulation des compétences entre communes et communautés : politique de stationnement, gestion de la voirie, modes doux... ;
- mettre en place un premier appel à projets : 50 projets de TCSP d'ici 2011 : la CASA y a répondu et le projet de bus-tram a été retenu par l'Etat, pour 7,3 millions d'euros.

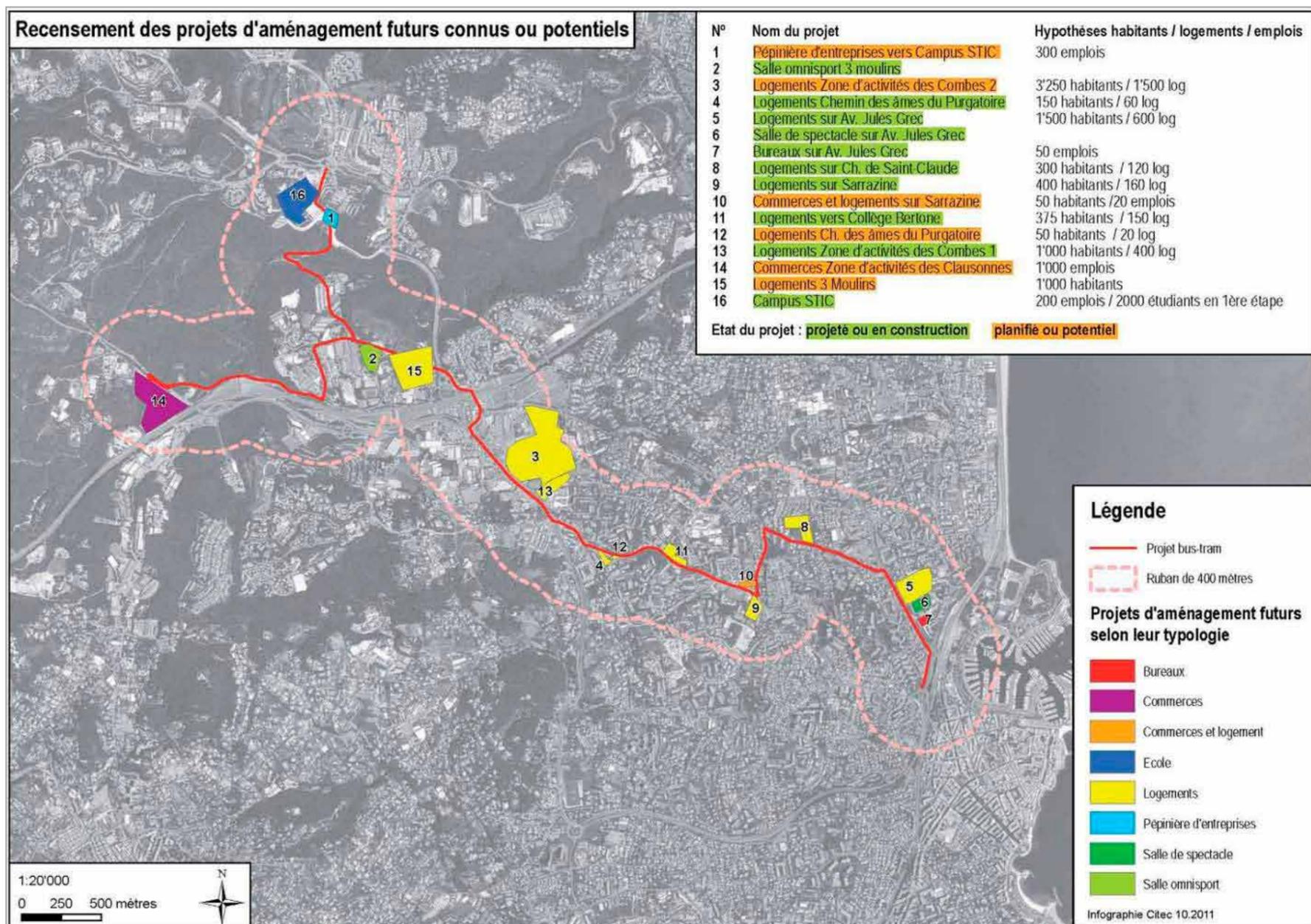
Il permettra en outre de répondre à un besoin local et concret, et notamment aux nouveaux besoins du public d'une éco mobilité :

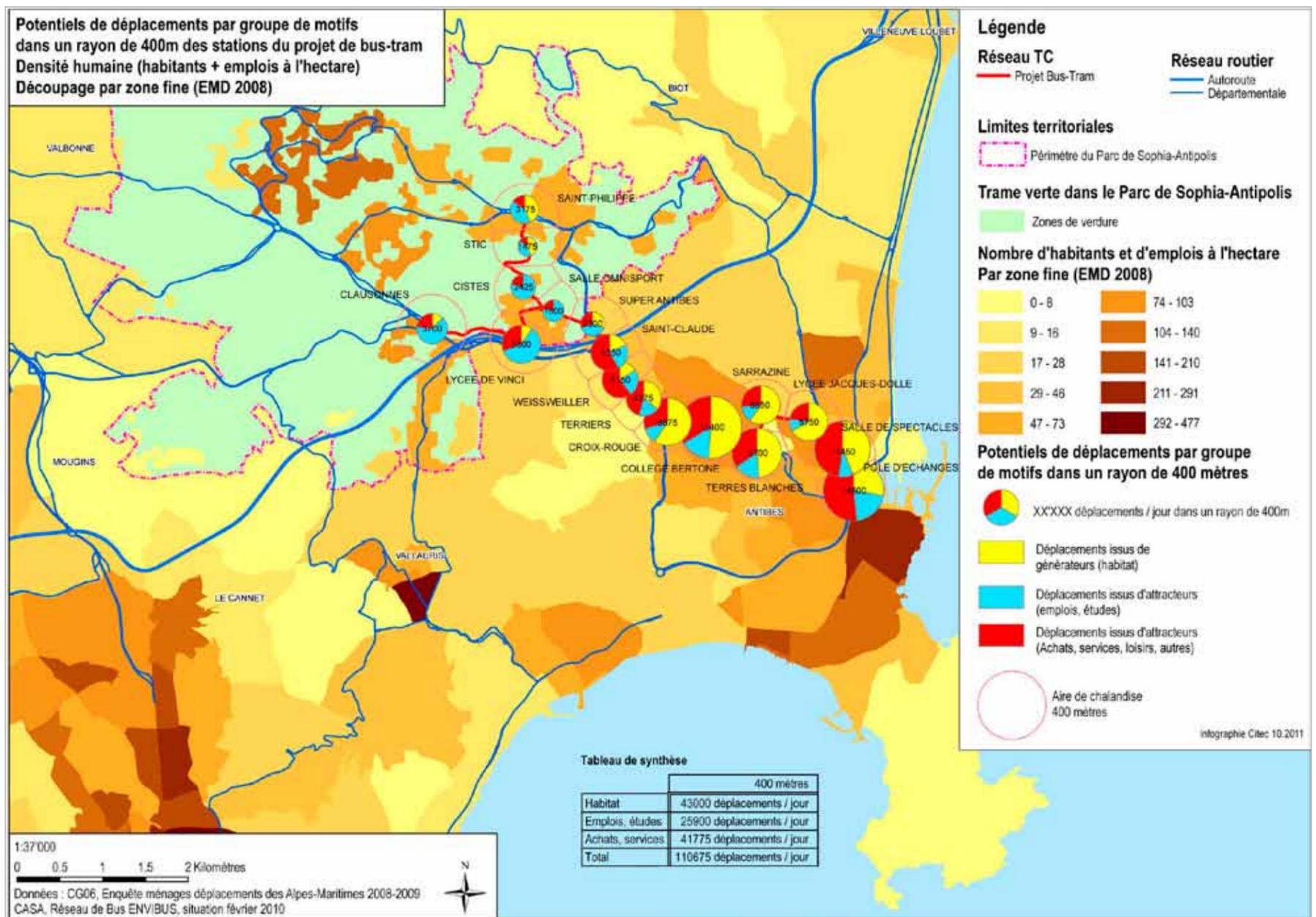
- **Le projet de Bus-tram permet d'offrir un très haut niveau de service du transport public et créer ainsi une alternative convaincante à l'usage trop exclusif de la voiture.** Pour réduire la pollution atmosphérique et économiser les ressources, la CASA développe les transports à moindre impact. Avec ce nouveau service, la marche à pieds et le vélo deviennent plus faciles et plus sûrs. La voiture est amenée à son usage optimal

Concrètement, Le Bus-tram devra apporter un saut qualitatif important en termes de fréquence (urbaine élevée, un bus-tram toutes les 6 minutes aux heures de pointe), de fiabilité (cadence et temps de parcours respectés grâce au site propre), et de confort

- **Autour de celui-ci, on améliorera la lisibilité et la fonctionnalité du réseau Envibus et inscrire le projet dans un concept multimodal et intermodal de mobilité.** L'arrivée du bus-tram sera l'occasion de moderniser et de réorganiser le réseau de transports publics par une simplification du réseau actuel et en combinant les différents réseaux entre eux pour créer un concept cohérent et continu comme une chaîne de déplacement coordonnée.

- **Etre un levier structurant d'aménagement du territoire.** La création d'un bus-tram représente une occasion importante de transformation de la ville. Son arrivée permettra de repenser et de réaménager de nombreux espaces publics ainsi que de créer de nouveaux lieux de vie (places, centralités de quartiers) tout au long du tracé.





L'analyse des zones de desserte de l'itinéraire projeté du bus-tram révèle des potentiels de demande locale importants le long du couloir du bus-tram:

- 14'500 habitants d'Antibes résident à moins de 400 mètres d'une station du bus-tram
- **4'600 employés** travaillent dans un rayon de 400 mètres d'une station du bus-tram sur la commune d'Antibes, et 1'590 étudiants disposent de leur lieu d'étude dans le même rayon.

Ce potentiel de voyageurs inclut les usagers actuels du train en rabattement par bus.

Une approche en terme de volumes de déplacements permet de déterminer un potentiel total de **110'675 déplacements par jour dont 40% pour des motifs de type habitat, 23% pour le travail et les études et 37% pour les motifs d'achats, services, loisirs le long du tracé retenu.**

A long terme, horizon 2036, le trafic routier continue de croître avec une augmentation des dysfonctionnements actuels. Le réseau actuel se trouve à saturation et l'augmentation est essentiellement acceptée par le demi-diffuseur de Biot que l'on considère en service à cet horizon. Avec l'arrivée de ce demi diffuseur de Biot, l'avenue Jules Grec connaît une évolution significative passant de 22 500 véh/jour à 28 500 véh/jour (+ 25%) et la route de Grasse augmente légèrement.

La réalisation du bus-tram permet, par un report modal en faveur des transports en commun et des aménagements du réseau routier, de contenir l'évolution des trafics au niveau actuel voir de le réduire sur certains axes (route de Grasse notamment).

2 > OBJET DE LA MISE EN COMPATIBILITE

L'opération s'inscrit sur les communes d'Antibes, Biot, Valbonne et Vallauris. L'objet de la présente section concerne la commune d'Antibes, dont le Plan Local d'Urbanisme (PLU) en vigueur a été approuvé au 13 Mai 2011. Le présent dossier s'appuie sur cette version du PLU.

L'analyse des documents indique que le document d'urbanisme actuellement en vigueur est incompatible avec la présente opération.

Le présent dossier est dressé en vue de mettre en compatibilité le Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Antibes.

3 > MODALITÉS DE MISE EN COMPATIBILITÉ

La mise en compatibilité des documents de planification urbaine est régie par les articles L.123-16 et R.123-23 du Code de l'urbanisme.

L'article L.123-16 prévoit que : « La déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ».

A l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du PLU, accompagné du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur (ou de la commission d'enquête), ainsi que du procès verbal de la réunion de l'examen conjoint de l'ensemble des personnes publiques associées, sont soumis pour avis, par le Préfet, au conseil de la communauté d'agglomération sophia antipolis

La commune concernée dispose alors d'un délai de deux mois pour donner son avis ; à défaut, ce dernier est réputé favorable.

Conformément à l'article L.123-16 du Code de l'urbanisme, l'arrêté de DUP de l'opération emporte approbation des nouvelles dispositions du PLU.

4 > ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PLU

La mise en compatibilité consiste à prendre en compte l'opération dans les diverses pièces composant le dossier du PLU opposable de la commune d'Antibes

Ce dossier est composé notamment des pièces suivantes :

- Le **règlement** du PLU d'Antibes comprend un document écrit et des documents graphiques qui définissent le zonage et les règles d'occupation et d'utilisation des sols applicables à chaque terrain et qui assurent un cadre juridique pour tout projet d'ensemble qui souhaite être développé sur un site. Ce projet de mise en compatibilité du PLU intéresse les pièces écrites et aux documents graphiques suivantes :
 - Le règlement des zones urbaines « UC » et « UD », qui définit les conditions de constructions et d'aménagement des zones précitées et présentées dans
 - Le plan « zonage et autres prescriptions » définit notamment le zonage et diverses servitudes d'urbanisme applicables à chaque terrain (emplacements réservés de voirie, emplacements réservés aux équipements publics, localisations préférentielles pour équipements, etc...), jardins à créer ou à protéger...
- Le **rapport de présentation**, document écrit qui expose le diagnostic et les orientations du PLU au regard des enjeux environnementaux, démographiques, socioéconomiques du territoire. Il expose l'état initial de l'environnement, et analyse les incidences des options du P.L.U. sur leur évolution puis présente les mesures prises pour leur préservation et leur mise en valeur. Enfin, il détermine les perspectives d'évolution des parties urbanisées en présentant un phasage de l'ouverture à l'urbanisation et en prenant en compte les objectifs de diversité de l'habitat.

On notera que le rapport de présentation fait déjà état d'un projet de TCSP (Transport en Commun en Site Propre) sur la commune d'Antibes comme faisant partie du PDU (Plan de Déplacements Urbains).

- **La liste des Emplacements réservés, qui représente** l'ensemble des opérations « déclarées d'utilité publique » par la commune, on les retrouve sur le plan de zonage, et cette liste contient les zones de préemption, les zones d'aménagements concertés, les routes et carrefours à créer ou à élargir ; les équipements publics ; les parcs ou espaces verts que la commune désire réaliser dans le futur. Cette liste précise aussi les organismes publics bénéficiaires, c'est à dire l'Etat, la Région, le Département ou la commune ou la communauté.

L'opération du Bus - tram est située en zones UC, UD, UM, US, UZ et N du PLU d'Antibes.

Les zones U désignent les zones urbaines, secteurs déjà urbanisés et les secteurs où les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter.

La zone N est une zone spécialisée couvrant des espaces naturels à protéger ou à mettre en valeur en raison de leur qualité et de leur intérêt historique ou écologique ou de leur caractère d'espace naturel.

Des modifications sont nécessaires au titre du règlement des zones UC et UD afin d'autoriser des murs de soutènement de plus de 2 mètres.

Le projet intéresse des Espaces Boisés Classés faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L130.1 du code de l'urbanisme. Une modification du document graphique du règlement « zonage et autres prescriptions » s'avère nécessaire afin de soustraire des emprises nécessaires au projet les espaces boisés classés correspondants.

La superficie des EBC mise en jeu dans cette mise en compatibilité est d'environ 14 870m². Toutefois, selon la définition des caractéristique géométriques du projet qui sera effectivement réalisé, les zones de délaissé et talus techniques pourront faire l'objet d'un reclassement en EBC dans les futures révisions du document d'urbanisme à l'initiative de la ville d'Antibes. Un ajustement dans le règlement et pièces graphiques associées permettra d'identifier la nouvelle superficie des Espaces Boisés Classés de la commune.

En outre, la liste des emplacements réservés présente déjà des emplacements d'infrastructures dédiés à la mise en place d'un TCSP et au bénéfice de la Communauté d'Agglomération de la Sophia Antipolis. Ces emplacements sont simplement modifiés afin d'intégrer les emprises supplémentaires nécessaires au projet actuel.

La modification des emplacements réservés nécessite une modification de la liste et des références de ces emplacements, mentionnée au titre de l'annexe spécifiquement dédiée.

On précisera également que le projet intéresse des « jardins à créer ou à protéger », mentionnés au titre du rapport de présentation conformément à l'article L123-1-5 du code de l'Urbanisme sans que cela n'induisse d'incompatibilité avec le projet.

Le présent dossier a donc pour objet de mettre à l'enquête publique, conjointement avec l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet, la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme d'Antibes concernant le réaménagement et la création de voiries dans le cadre de la mise en place du Bus-Tram Antibes -Sophia de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP)

5 > MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU

En conclusion, le PLU opposable nécessite une mise en compatibilité des documents suivants :

Règlement

Rapport de présentation

Document graphique du règlement « zonage et autres prescriptions »

Annexes : Liste des emplacements réservés

Documents montrant la mise en compatibilité du PLU :

- Extrait du rapport de présentation
- Extrait du Règlement
- Extrait du plan de zonage 1/50 du PLU opposable / du PLU modifié mis en compatibilité
- Extrait de la liste des emplacements réservés

GII

**DOCUMENTS MONTRANT LA MISE
EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME**

GIIA

REGLEMENT

11.5 Les matériaux de façade

L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts (parpaings, briques creuses, agglomérés divers ...) est interdit.

Si elles ne sont pas protégées par des vitrages anti-effractions, les devantures seront protégées par des volets roulants à grande maille. Les volets roulants pleins sont interdits, à l'exception des boucharies, des poissonneries et des boutiques de primeurs

11.6 Capteurs solaires thermiques et photovoltaïques

Les capteurs solaires thermiques et photovoltaïques seront intégrés dans la composition architecturale.

11.7 Les clôtures

Elles doivent être constituées d'une grille ou grillage à maille carrée sur mur bahut de 0,80 mètre de hauteur pouvant atteindre dans les voies en pente une hauteur maximale de 1,20 mètre, doublé d'une haie vive.

La hauteur totale (mur bahut + grille ou grillage) ne doit pas excéder 1,80 mètre. Le portail doit être en ferronnerie simple, ou en bois peint (le blanc est exclu). De part et d'autre du portail, sont admis des éléments en maçonnerie formant piliers et incorporant notamment les niches à compteur, boîte à lettres, portier électrique, les dimensions maximales de l'ensemble ne devant pas excéder 2,20 mètres de hauteur.

Toutefois, pour des raisons de sécurité, la hauteur totale maximale (mur bahut + grille ou grillage) des clôtures des équipements scolaires et des services publics ou d'intérêt public est portée à 3 mètres, celle des équipements sportifs extérieurs à 4,5 mètres. Ces clôtures seront constituées de grilles ou grillages à mailles carrées.

De part et d'autre des voies piétonnes, les clôtures seront constituées d'une grille ou d'un grillage à maille carrée d'une hauteur n'excédant pas 2,50 mètres de hauteur et doublées d'une haie végétale ou d'un clayage en bois.

Dans les zones de risque d'inondation d'aléa fort et modéré, seules sont autorisées les clôtures sans mur bahut à condition d'assurer le libre écoulement des crues.

11.8 Les murs de soutènement

Les murs de soutènement sont autorisés à condition d'avoir une hauteur maximale de 2 mètres et que la profondeur de terres retenues soit au moins égale à leur hauteur.

11.9 Éléments du paysage agreste

Les réservoirs d'eaux cylindriques issues des exploitations horticoles ou maraîchères doivent être conservés.

ARTICLE UC 12 - STATIONNEMENT

12.1 Mode de calcul

10.2.11 Dans tous les secteurs UC

- la hauteur absolue des constructions pourra être majorée de 1 mètre sur la totalité du bâtiment dans le cas de rez-de-chaussée destiné au commerce, à l'artisanat, aux bureaux, à l'hébergement hôtelier et aux services publics ou d'intérêt collectif,
- lorsqu'une nouvelle construction vient s'accrocher à une construction existante implantée en limite séparative, la hauteur de cette nouvelle construction pourra être portée à celle du bâtiment mitoyen existant,
- les constructions et installations en toiture liées à l'énergie renouvelable n'excédant pas deux mètres n'entrent pas dans le calcul des hauteurs précitées.

10.3 L'ensemble des dispositions précitées est sans objet pour les constructions annexes nécessaires au fonctionnement et à la gestion des services publics ou d'intérêt collectif et pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif dont la hauteur ne pourra excéder, dans tous les cas de figure, 5/3 de la hauteur absolue autorisée dans le secteur (exemple : secteur UCb1 =< à 30 mètres).

ARTICLE UC 11 - ASPECT EXTERIEUR

11.1 Principe général

Les constructions faisant l'objet d'une protection particulière et répertoriées par un symbole (étoile) dans le document graphique ne peuvent être démolies ; les travaux susceptibles d'entraîner une modification des caractéristiques esthétiques ou historiques de ces constructions sont interdits à l'exception des travaux de sécurité et de salubrité.

11.2 Forme urbaine

Dans les secteurs UCa2 et UCa3, sauf en rez-de-chaussée, les façades ne devront pas excéder 45 mètres de longueur.

11.3 L'architecture et la volumétrie

Les pastiches d'architecture typique, étrangers à la région, sont interdits.

La définition volumétrique et architecturale des constructions doit obligatoirement être compatible avec les bâtiments principaux riverains.

Les façades latérales et postérieures doivent être traitées avec le même soin que la façade principale.

Les occultations des baies des logements pourront être exigées par des persiennes, coulissantes ou battantes.

11.4 Les ajouts et bâtiments annexes

Les murs et les toitures de ces bâtiments doivent être traités avec des matériaux d'aspect identique à ceux du corps du bâtiment principal.

Les antennes paraboliques seront implantées le plus discrètement possible, elles seront de couleur uni-forme, mate.

11.5 Les matériaux de façade

L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts (parpaings, briques creuses, agglomérés divers ...) est interdit.

Si elles ne sont pas protégées par des vitrages anti-effractions, les devantures seront protégées par des volets roulants à grande maille. Les volets roulants pleins sont interdits, à l'exception des boucheries, des poissonneries et des boutiques de primeurs

11.6 Capteurs solaires thermiques et photovoltaïques

Les capteurs solaires thermiques et photovoltaïques seront intégrés dans la composition architecturale.

11.7 Les clôtures

Elles doivent être constituées d'une grille ou grillage à maille carrée sur mur bahut de 0,80 mètre de hauteur pouvant atteindre dans les voies en pente une hauteur maximale de 1,20 mètre, doublé d'une haie vive.

La hauteur totale (mur bahut + grille ou grillage) ne doit pas excéder 1,80 mètre. Le portail doit être en ferronnerie simple, ou en bois peint (le blanc est exclu). De part et d'autre du portail, sont admis des éléments en maçonnerie formant piliers et incorporant notamment les niches à compteur, boîte à lettres, portier électrique, les dimensions maximales de l'ensemble ne devant pas excéder 2,20 mètres de hauteur.

Toutefois, pour des raisons de sécurité, la hauteur totale maximale (mur bahut + grille ou grillage) des clôtures des équipements scolaires et des services publics ou d'intérêt public est portée à 3 mètres, celle des équipements sportifs extérieurs à 4,5 mètres. Ces clôtures seront constituées de grilles ou grillages à mailles carrées.

De part et d'autre des voies piétonnes, les clôtures seront constituées d'une grille ou d'un grillage à maille carrée d'une hauteur n'excédant pas 2,50 mètres de hauteur et doublées d'une haie végétale ou d'un clayage en bois.

Dans les zones de risque d'inondation d'aléa fort et modéré, seules sont autorisées les clôtures sans mur bahut à condition d'assurer le libre écoulement des crues.

11.8 Les murs de soutènement

Les murs de soutènement sont autorisés à condition d'avoir une hauteur maximale de 2 mètres et que la profondeur de terres retenues soit au moins égale à leur hauteur. **Les travaux liés aux aménagements d'un site propre pour le bus-tram de la CASA sont toutefois exemptés de cette disposition.**

11.9 Éléments du paysage agreste

Les réservoirs d'eaux cylindriques issues des exploitations horticoles ou maraîchères doivent être conservés.

ARTICLE UC 12 - STATIONNEMENT

12.1 Mode de calcul

10.2.11 Dans tous les secteurs UC

- la hauteur absolue des constructions pourra être majorée de 1 mètre sur la totalité du bâtiment dans le cas de rez-de-chaussée destiné au commerce, à l'artisanat, aux bureaux, à l'hébergement hôtelier et aux services publics ou d'intérêt collectif,
- lorsqu'une nouvelle construction vient s'accoler à une construction existante implantée en limite séparative, la hauteur de cette nouvelle construction pourra être portée à celle du bâtiment mitoyen existant,
- les constructions et installations en toiture liées à l'énergie renouvelable n'excédant pas deux mètres n'entrent pas dans le calcul des hauteurs précitées.

10.3 L'ensemble des dispositions précitées est sans objet pour les constructions annexes nécessaires au fonctionnement et à la gestion des services publics ou d'intérêt collectif et pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif dont la hauteur ne pourra excéder, dans tous les cas de figure, 5/3 de la hauteur absolue autorisée dans le secteur (exemple : secteur UCb1 =< à 30 mètres).

ARTICLE UC 11 - ASPECT EXTERIEUR

11.1 Principe général

Les constructions faisant l'objet d'une protection particulière et répertoriées par un symbole (étoile) dans le document graphique ne peuvent être démolies ; les travaux susceptibles d'entraîner une modification des caractéristiques esthétiques ou historiques de ces constructions sont interdits à l'exception des travaux de sécurité et de salubrité.

11.2 Forme urbaine

Dans les secteurs UCa2 et UCa3, sauf en rez-de-chaussée, les façades ne devront pas excéder 45 mètres de longueur.

11.3 L'architecture et la volumétrie

Les pastiches d'architecture typique, étrangers à la région, sont interdits.

La définition volumétrique et architecturale des constructions doit obligatoirement être compatible avec les bâtiments principaux riverains.

Les façades latérales et postérieures doivent être traitées avec le même soin que la façade principale.

Les occultations des baies des logements pourront être exigées par des persiennes, coulissantes ou battantes.

11.4 Les ajouts et bâtiments annexes

Les murs et les toitures de ces bâtiments doivent être traités avec des matériaux d'aspect identique à ceux du corps du bâtiment principal.

Les antennes paraboliques seront implantées le plus discrètement possible, elles seront de couleur uni-forme, mate.

11.6 Les matériaux de façade

L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts (parpaings, briques creuses, agglomérés divers ...) est interdit.

Les occultations des baies de logements se feront prioritairement par des persiennes, coulissantes ou battantes.

11.7 Les capteurs solaires thermiques ou photovoltaïques

Les capteurs solaires thermiques et photovoltaïques seront intégrés dans la composition architecturale.

11.8 Les murs de soutènement

Les murs de soutènement sont autorisés à condition d'avoir une hauteur maximale de 2 mètres et que la profondeur de terres retenues soit au moins égale à leur hauteur. Les restanques existantes devront être conservés.

11.9 Éléments du paysage agreste

Les réservoirs d'eaux cylindriques issues des exploitations horticoles ou maraîchères doivent être conservés.

ARTICLE UD 12 - STATIONNEMENT

12.1 Mode de calcul

Le résultat des besoins en matière de stationnement est obtenu au prorata des surfaces de plancher hors œuvre nette décrites ci-dessous, arrondies à l'entier supérieur.

La règle applicable aux constructions ou établissements non prévus ci-dessous, est celle à laquelle ces établissements sont les plus directement assimilables. Le nombre de places de stationnement doit en outre correspondre aux besoins estimés du fonctionnement et de la fréquentation.

Dans tous les cas, un minimum de 5 % arrondis à l'entier supérieur de places de stationnement pour personnes à mobilité réduite sera exigé.

12.2 Besoins en matière de stationnement

Les aires de stationnement et leurs zones de manœuvre doivent être réalisées en dehors des voies ouvertes à la circulation.

- 12.2.1** Dans les secteurs UDa, UDb, UDc et UDd, il est notamment exigé :
 - pour les constructions destinées à l'habitation : 2 places automobile par logement réalisé, dont le quart est destiné à l'accueil des visiteurs, arrondi à l'entier supérieur (ces emplacements doivent être distincts, identifiés et facilement accessibles) ; toutefois, cette règle est sans objet pour les travaux de transformation ou réhabilitation de bâtiments affectés à des logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat,
 - pour les constructions destinées aux bureaux et à l'artisanat : 1 place automobile pour 40 m² de surface de plancher hors œuvre nette,

ARTICLE UD 11 - ASPECT EXTERIEUR

11.1 Principe général

Les constructions faisant l'objet d'une protection particulière et répertoriées par un symbole (étoile) dans le document graphique ne peuvent être démolies ; les travaux susceptibles d'entraîner une modification des caractéristiques esthétiques ou historiques de ces constructions sont interdites à l'exception des travaux de sécurité et de salubrité.

Les talus et murs de soutènement à créer doivent s'intégrer dans le paysage, notamment dans le relief préexistant.

11.2 Annexes

Elles seront obligatoirement intégrées ou attenantes au bâtiment principal, à l'exception des pools house, locaux techniques de piscine, club-house et serres d'agrément.

11.3 Clôtures

Elles doivent être constituées d'une grille ou grillage à maille carrée sur mur bahut de 0,50 mètre de hauteur maximum doublé d'une haie vive. La hauteur totale (mur bahut + grille ou grillage) ne doit pas excéder 1,80 mètre. Le portail doit être en ferronnerie simple, ou en bois peint (le blanc est exclu). De part et d'autre du portail, sont admis des éléments en maçonnerie formant piliers et incorporant notamment les niches à compteur, boîte à lettre, portier électrique, les dimensions maximales de l'en-semble ne devant pas excéder 2,20 mètres de hauteur.

Toutefois, pour des raisons de sécurité, la hauteur totale maximale (mur bahut + grille ou grillage) des clôtures des équipements scolaires et des services publics ou d'intérêt public est portée à 3 mètres, celle des équipements sportifs extérieurs à 4,5 mètres. Ces clôtures seront constituées de grilles ou grillages à mailles carrées.

De part et d'autre des voies piétonnes, les clôtures seront constituées d'une grille ou d'un grillage à maille carrée d'une hauteur n'excédant pas 2,50 mètres de hauteur et doublées d'une haie végétale ou d'un clayage en bois.

Dans les zones de risque d'inondations d'aléa fort et modéré, seules sont autorisées les clôtures sans mur-bahut à condition d'assurer le libre écoulement des crues.

11.4 L'architecture et la volumétrie

Les pastiches d'architecture typique, étrangers à la région, sont interdits.

Les façades latérales et postérieures doivent être traitées avec le même soin que la façade principale.

11.5 Les ajouts et bâtiments annexes

Les murs et les toitures de ces bâtiments doivent être traités avec des matériaux d'aspect identique à ceux du corps du bâtiment principal.

Les antennes paraboliques seront implantées le plus discrètement possible, elles seront de couleur uni-forme, mate.

11.6 Les matériaux de façade

L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts (parpaings, briques creuses, agglomérés divers ...) est interdit.

Les occultations des baies de logements se feront prioritairement par des persiennes, coulissantes ou battantes.

11.7 Les capteurs solaires thermiques ou photovoltaïques

Les capteurs solaires thermiques et photovoltaïques seront intégrés dans la composition architecturale.

11.8 Les murs de soutènement

Les murs de soutènement sont autorisés à condition d'avoir une hauteur maximale de 2 mètres et que la profondeur de terres retenues soit au moins égale à leur hauteur. **Les travaux liés aux aménagements d'un site propre pour le bus-tram de la CASA sont toutefois exemptés de cette disposition.** Les restanques existantes devront être conservés.

11.9 Éléments du paysage agreste

Les réservoirs d'eaux cylindriques issues des exploitations horticoles ou maraîchères doivent être conservés.

ARTICLE UD 12 - STATIONNEMENT

12.1 Mode de calcul

Le résultat des besoins en matière de stationnement est obtenu au prorata des surfaces de plancher hors œuvre nette décrites ci-dessous, arrondies à l'entier supérieur.

La règle applicable aux constructions ou établissements non prévus ci-dessous, est celle à laquelle ces établissements sont les plus directement assimilables. Le nombre de places de stationnement doit en outre correspondre aux besoins estimés du fonctionnement et de la fréquentation.

Dans tous les cas, un minimum de 5 % arrondis à l'entier supérieur de places de stationnement pour personnes à mobilité réduite sera exigé.

12.2 Besoins en matière de stationnement

Les aires de stationnement et leurs zones de manœuvre doivent être réalisées en dehors des voies ouvertes à la circulation.

12.2.1 Dans les secteurs UDa, UDb, UDc et UDd, il est notamment exigé :

- pour les constructions destinées à l'habitation : 2 places automobile par logement réalisé, dont le quart est destiné à l'accueil des visiteurs, arrondi à l'entier supérieur (ces emplacements doivent être distincts, identifiés et facilement accessibles) ; toutefois, cette règle est sans objet pour les travaux de transformation ou réhabilitation de bâtiments affectés à des logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat,
- pour les constructions destinées aux bureaux et à l'artisanat : 1 place automobile pour 40 m² de surface de plancher hors œuvre nette,

ARTICLE UD 11 - ASPECT EXTERIEUR

11.1 Principe général

Les constructions faisant l'objet d'une protection particulière et répertoriées par un symbole (étoile) dans le document graphique ne peuvent être démolies ; les travaux susceptibles d'entraîner une modification des caractéristiques esthétiques ou historiques de ces constructions sont interdites à l'exception des travaux de sécurité et de salubrité.

Les talus et murs de soutènement à créer doivent s'intégrer dans le paysage, notamment dans le relief préexistant.

11.2 Annexes

Elles seront obligatoirement intégrées ou attenantes au bâtiment principal, à l'exception des pools house, locaux techniques de piscine, club-house et serres d'agrément.

11.3 Clôtures

Elles doivent être constituées d'une grille ou grillage à maille carrée sur mur bahut de 0,50 mètre de hauteur maximum doublé d'une haie vive. La hauteur totale (mur bahut + grille ou grillage) ne doit pas excéder 1,80 mètre. Le portail doit être en ferronnerie simple, ou en bois peint (le blanc est exclu). De part et d'autre du portail, sont admis des éléments en maçonnerie formant piliers et incorporant notamment les niches à compteur, boîte à lettre, portier électrique, les dimensions maximales de l'ensemble ne devant pas excéder 2,20 mètres de hauteur.

Toutefois, pour des raisons de sécurité, la hauteur totale maximale (mur bahut + grille ou grillage) des clôtures des équipements scolaires et des services publics ou d'intérêt public est portée à 3 mètres, celle des équipements sportifs extérieurs à 4,5 mètres. Ces clôtures seront constituées de grilles ou grillages à mailles carrées.

De part et d'autre des voies piétonnes, les clôtures seront constituées d'une grille ou d'un grillage à maille carrée d'une hauteur n'excédant pas 2,50 mètres de hauteur et doublées d'une haie végétale ou d'un clayage en bois.

Dans les zones de risque d'inondations d'aléa fort et modéré, seules sont autorisées les clôtures sans mur-bahut à condition d'assurer le libre écoulement des crues.

11.4 L'architecture et la volumétrie

Les pastiches d'architecture typique, étrangers à la région, sont interdits.

Les façades latérales et postérieures doivent être traitées avec le même soin que la façade principale.

11.5 Les ajouts et bâtiments annexes

Les murs et les toitures de ces bâtiments doivent être traités avec des matériaux d'aspect identique à ceux du corps du bâtiment principal.

Les antennes paraboliques seront implantées le plus discrètement possible, elles seront de couleur uniforme, mate.

<p>Ville d'Antibes Plan Local d'Urbanisme</p>	<p>79</p>	<p style="text-align: center;">CHAPITRE IX : ZONE US</p> <p style="text-align: center;">Secteurs à dominante sportives</p> <p>La zone US comprend deux secteurs : USa, USb.</p> <p>ARTICLE US 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES</p> <p>1.1 En dehors des zones exposées à des risques d'incendie de forêts et/ou de mouvements de terrain, sont interdites toutes les occupations et utilisations du sol ci-après :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les constructions destinées à l'habitation hormis celles visées à l'article US 2, - les constructions destinées à l'industrie, - les constructions destinées à l'artisanat, - les constructions destinées à la fonction d'entrepôt, - les constructions destinées au commerce hormis celles visées à l'article US 2, - les constructions destinées aux bureaux hormis celles visées à l'article US 2, - les constructions destinées à l'hébergement hôtelier, - les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif hormis celles visées à l'article US 2, - les constructions destinées à l'exploitation agricole ou forestière, - les serres, - les constructions destinées à l'habitation légère de loisirs, - les affouillements et les exhaussements du sol à l'exception de ceux visés à l'article US 2, - les installations classées à l'exception de celles visées à l'article US 2, - les caravanes isolées, - les terrains aménagés pour l'accueil des campeurs et des caravanes, - les parcs résidentiels de loisirs, - les dépôts de véhicules, - les garages collectifs de caravanes, - les carrières, - les parcs d'attractions. <p>1.2 Dans les zones soumises à des risques d'incendie de forêts et/ou de mouvements de terrain, sont interdites toutes les occupations et utilisations du sol ci-dessus énumérées à l'article US 1, ainsi que toutes les occupations et utilisations du sol interdites par le règlement des plans de prévention des risques naturels.</p> <p>ARTICLE US 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES</p> <p>2.1 En dehors des zones exposées à des risques d'incendie de forêts et/ou de mouvements de terrain, sont admises sous conditions particulières les occupations et utilisations du sol suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif liées au fonctionnement des activités sportives ou de loisirs, - les constructions destinées à l'habitation nécessaires au fonctionnement et à la surveillance des activités et installations autorisées dans la zone ou le secteur, - les affouillements et les exhaussements de sol indispensables aux constructions et installations admises dans la zone, ainsi qu'à leur desserte, - les constructions annexes nécessaires au fonctionnement et à la gestion des services publics ou d'intérêt collectif (transformateur E.D.F., poste de refoulement, vélo-station, abribus, mobilier urbain, local poubelles, boîtes aux lettres, bassin de rétention d'eaux pluviales enterré...).
---	-----------	--

Règlement
Mai 2011

<p>Ville d'Antibes Plan Local d'Urbanisme</p>	<p>79</p>	<p style="text-align: center;">CHAPITRE IX : ZONE US</p> <p style="text-align: center;">Secteurs à dominante sportives</p> <p>La zone US comprend deux secteurs : USa, USb.</p> <p>ARTICLE US 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES</p> <p>1.1 En dehors des zones exposées à des risques d'incendie de forêts et/ou de mouvements de terrain, sont interdites toutes les occupations et utilisations du sol ci-après :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les constructions destinées à l'habitation hormis celles visées à l'article US 2, - les constructions destinées à l'industrie, - les constructions destinées à l'artisanat, - les constructions destinées à la fonction d'entrepôt, - les constructions destinées au commerce hormis celles visées à l'article US 2, - les constructions destinées aux bureaux hormis celles visées à l'article US 2, - les constructions destinées à l'hébergement hôtelier, - les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif hormis celles visées à l'article US 2, - les constructions destinées à l'exploitation agricole ou forestière, - les serres, - les constructions destinées à l'habitation légère de loisirs, - les affouillements et les exhaussements du sol à l'exception de ceux visés à l'article US 2, - les installations classées à l'exception de celles visées à l'article US 2, - les caravanes isolées, - les terrains aménagés pour l'accueil des campeurs et des caravanes, - les parcs résidentiels de loisirs, - les dépôts de véhicules, - les garages collectifs de caravanes, - les carrières, - les parcs d'attractions. <p>1.2 Dans les zones soumises à des risques d'incendie de forêts et/ou de mouvements de terrain, sont interdites toutes les occupations et utilisations du sol ci-dessus énumérées à l'article US 1, ainsi que toutes les occupations et utilisations du sol interdites par le règlement des plans de prévention des risques naturels.</p> <p>ARTICLE US 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES</p> <p>2.1 En dehors des zones exposées à des risques d'incendie de forêts et/ou de mouvements de terrain, sont admises sous conditions particulières les occupations et utilisations du sol suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif liées au fonctionnement des activités sportives ou de loisirs (notamment les constructions et installations liées au service de transport public...), - les constructions destinées à l'habitation nécessaires au fonctionnement et à la surveillance des activités et installations autorisées dans la zone ou le secteur, - les affouillements et les exhaussements de sol indispensables aux constructions et installations admises dans la zone, ainsi qu'à leur desserte, - les constructions annexes nécessaires au fonctionnement et à la gestion des services publics ou d'intérêt collectif (transformateur E.D.F., poste de refoulement, vélo-station, abribus, mobilier urbain, local poubelles, boîtes aux lettres, bassin de rétention d'eaux pluviales enterré...).
---	-----------	--

Règlement
Mai 2011

<p>Ville d'Antibes Plan Local d'Urbanisme</p>	<p>80</p>	<ul style="list-style-type: none"> - les installations classées liées et nécessaires aux activités et installations existantes et autorisées dans le secteur, - en secteur U5a, les constructions destinées au commerce liées aux activités autorisées dans la zone, - les constructions destinées aux bureaux liées aux activités autorisées dans la zone. <p>2.2 Dans les zones exposées à des risques d'incendie de forêts et/ou de mouvements de terrain sont admises les occupations et utilisations du sol ci-dessus énumérées à l'article US 2 soumises à des conditions particulières, sous réserve qu'elles soient autorisées par le règlement des plans de prévention des risques naturels et qu'elles respectent les prescriptions desdits plans ainsi que les travaux et aménagements destinés à pallier ces risques.</p> <p>US 3 - ACCES ET VOIRIE</p> <p>Pour être constructible un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée. Les caractéristiques des accès et des voies doivent être adaptées à l'opération et satisfaisant aux exigences de sécurité, de défense contre l'incendie, de ramassage des ordures ménagères.</p> <p>Lorsque le terrain est riverain de deux ou plusieurs voies publiques ou privées ouvertes à la circulation publique, l'accès sur celle de ces voies qui présenterait une gêne ou un risque pour la circulation ou les usagers est interdit.</p> <p>Les voies publiques ou en servitude privée assurant la desserte du terrain devront avoir des caractéristiques adaptées avec un minimum de 4,50 mètres de largeur utile et praticable. Par ailleurs, un cheminement piéton d'une largeur de 1,20 mètre devra être prévu lors de la réalisation d'ensembles d'habitation collectifs ainsi que pour les établissements recevant du public.</p> <p>Les voies se terminant en impasse devront être aménagées de telle sorte que les véhicules puissent faire demi-tour.</p> <p>Le débouché des voies privées sur les voies publiques devra être aménagé par des pans coupés de visibilité.</p> <p>ARTICLE US 4 - DESSERTE PAR LES RESEAUX</p> <p>4.1 Eau potable</p> <p>Les constructions ou utilisations du sol requérant l'eau potable doivent être raccordées au réseau public d'eau potable.</p> <p>4.2 Eaux usées</p> <p>Les constructions doivent être raccordées au réseau public d'eaux usées suivant les modalités définies par le règlement du service de l'assainissement collectif.</p> <p>A défaut de réseau public ou lorsque le raccordement s'avérerait techniquement impossible, un dispositif d'assainissement individuel en conformité avec la réglementation sanitaire en vigueur, est autorisé suivant les modalités définies par le règlement du service d'assainissement non collectif.</p> <p>Les rejets des eaux usées dans le réseau d'eaux pluviales sont interdits, et inversement.</p> <p>Le rabattage de nappe et de drainage est strictement interdit dans le réseau d'eaux usées.</p>
		<p>Règlement Mai 2011</p>

<p>Ville d'Antibes Plan Local d'Urbanisme</p>	<p>80</p>	<ul style="list-style-type: none"> - les installations classées liées et nécessaires aux activités et installations existantes et autorisées dans le secteur, - en secteur U5a, les constructions destinées au commerce liées aux activités autorisées dans la zone, - les constructions destinées aux bureaux liées aux activités autorisées dans la zone. <p>2.2 Dans les zones exposées à des risques d'incendie de forêts et/ou de mouvements de terrain sont admises les occupations et utilisations du sol ci-dessus énumérées à l'article US 2 soumises à des conditions particulières, sous réserve qu'elles soient autorisées par le règlement des plans de prévention des risques naturels et qu'elles respectent les prescriptions desdits plans ainsi que les travaux et aménagements destinés à pallier ces risques.</p> <p>US 3 - ACCES ET VOIRIE</p> <p>Pour être constructible un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée. Les caractéristiques des accès et des voies doivent être adaptées à l'opération et satisfaisant aux exigences de sécurité, de défense contre l'incendie, de ramassage des ordures ménagères.</p> <p>Lorsque le terrain est riverain de deux ou plusieurs voies publiques ou privées ouvertes à la circulation publique, l'accès sur celle de ces voies qui présenterait une gêne ou un risque pour la circulation ou les usagers est interdit.</p> <p>Les voies publiques ou en servitude privée assurant la desserte du terrain devront avoir des caractéristiques adaptées avec un minimum de 4,50 mètres de largeur utile et praticable. Par ailleurs, un cheminement piéton d'une largeur de 1,20 mètre devra être prévu lors de la réalisation d'ensembles d'habitation collectifs ainsi que pour les établissements recevant du public.</p> <p>Les voies se terminant en impasse devront être aménagées de telle sorte que les véhicules puissent faire demi-tour.</p> <p>Le débouché des voies privées sur les voies publiques devra être aménagé par des pans coupés de visibilité.</p> <p>ARTICLE US 4 - DESSERTE PAR LES RESEAUX</p> <p>4.1 Eau potable</p> <p>Les constructions ou utilisations du sol requérant l'eau potable doivent être raccordées au réseau public d'eau potable.</p> <p>4.2 Eaux usées</p> <p>Les constructions doivent être raccordées au réseau public d'eaux usées suivant les modalités définies par le règlement du service de l'assainissement collectif.</p> <p>A défaut de réseau public ou lorsque le raccordement s'avérerait techniquement impossible, un dispositif d'assainissement individuel en conformité avec la réglementation sanitaire en vigueur, est autorisé suivant les modalités définies par le règlement du service d'assainissement non collectif.</p> <p>Les rejets des eaux usées dans le réseau d'eaux pluviales sont interdits, et inversement.</p> <p>Le rabattage de nappe et de drainage est strictement interdit dans le réseau d'eaux usées.</p>
		<p>Règlement Mai 2011</p>

Ville d'Antibes Plan Local d'Urbanisme	81	<p>4.3 Eaux pluviales</p> <p>La collecte et l'écoulement des eaux pluviales et de ruissellement doivent être assurés dans des conditions conformes au règlement d'assainissement pluvial en vigueur.</p> <p>ARTICLE US 5 - CARACTERISTIQUES DES TERRAINS</p> <p>Non réglementé.</p> <p>ARTICLE US 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES</p> <p>Les constructions doivent s'implanter (telles que définies à l'article 8.3 des dispositions générales) à une distance au moins égale à 5 mètres de l'alignement des voies ou de la limite qui s'y substitue en cas d'élargissement.</p> <p>La règle ci-dessus énumérée à l'article US 6 est sans objet pour les constructions annexes nécessaires au fonctionnement et à la gestion des services publics ou d'intérêt collectif (transformateur E.D.F., poste de refoulement, vélo-station, abribus, mobilier urbain, local poubelles, boîtes aux lettres, bassin de rétention d'eaux pluviales enterré...).</p> <p>ARTICLE US 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES</p> <p>Les bâtiments doivent s'implanter (tel que défini à l'article 8.3 des dispositions générales) à une distance des limites séparatives au moins égale à leur hauteur calculée de l'égout du toit au sol naturel ou projeté dans le cas des excavations, avec un minimum de 5 mètres.</p> <p>La règle ci-dessus énumérée à l'article US 7 est sans objet pour les constructions annexes nécessaires au fonctionnement et à la gestion des services publics ou d'intérêt collectif (transformateur E.D.F., poste de refoulement, vélo-station, abribus, mobilier urbain, local poubelles, boîtes aux lettres, bassin de rétention d'eaux pluviales enterré...).</p> <p>ARTICLE US 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE</p> <p>Non réglementé.</p> <p>ARTICLE US 9 - EMPRISE AU SOL</p> <p>Non réglementé.</p>	Règlement Mai 2011
---	----	---	-----------------------

Ville d'Antibes Plan Local d'Urbanisme	81	<p>4.3 Eaux pluviales</p> <p>La collecte et l'écoulement des eaux pluviales et de ruissellement doivent être assurés dans des conditions conformes au règlement d'assainissement pluvial en vigueur.</p> <p>ARTICLE US 5 - CARACTERISTIQUES DES TERRAINS</p> <p>Non réglementé.</p> <p>ARTICLE US 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES</p> <p>Les constructions doivent s'implanter (telles que définies à l'article 8.3 des dispositions générales) à une distance au moins égale à 5 mètres de l'alignement des voies ou de la limite qui s'y substitue en cas d'élargissement.</p> <p>La règle ci-dessus énumérée à l'article US 6 est sans objet pour les constructions annexes nécessaires au fonctionnement et à la gestion des services publics ou d'intérêt collectif (transformateur E.D.F., poste de refoulement, vélo-station, abribus, mobilier urbain, local poubelles, boîtes aux lettres, bassin de rétention d'eaux pluviales enterré...).</p> <p>ARTICLE US 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES</p> <p>Les bâtiments doivent s'implanter (tel que défini à l'article 8.3 des dispositions générales) à une distance des limites séparatives au moins égale à leur hauteur calculée de l'égout du toit au sol naturel ou projeté dans le cas des excavations, avec un minimum de 5 mètres.</p> <p>La règle ci-dessus énumérée à l'article US 7 est sans objet pour les constructions annexes nécessaires au fonctionnement et à la gestion des services publics ou d'intérêt collectif (transformateur E.D.F., poste de refoulement, vélo-station, abribus, mobilier urbain, local poubelles, boîtes aux lettres, bassin de rétention d'eaux pluviales enterré...).</p> <p>ARTICLE US 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE</p> <p>Non réglementé.</p> <p>ARTICLE US 9 - EMPRISE AU SOL</p> <p>Non réglementé.</p>	Règlement Mai 2011
---	----	---	-----------------------

Ville d'Antibes Plan Local d'Urbanisme	82
ARTICLE US 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS	
10.1 Conditions de mesure	
La hauteur absolue de toute construction est mesurée du sol naturel ou excavé, à l'exception de l'excavation nécessaire à l'aménagement de la rampe d'accès au parking en sous-sol, au point le plus haut à l'égout du toit.	
10.2 Hauteur absolue	
10.2.1 Secteur USa - les hauteurs maximales ne doivent pas dépasser 9 mètres, - Toutefois, pour les constructions à usage d'équipements collectifs tels que les stades tribunes, les gymnases, les salles de sports, etc la hauteur maximale est limitée à 18 mètres à l'égout du toit.	
10.2.2 Secteur USb - les hauteurs maximales ne doivent pas dépasser 5 mètres.	
ARTICLE US 11 - ASPECT EXTERIEUR	
Sans objet.	
ARTICLE US 12 - STATIONNEMENT	
Le stationnement des véhicules doit correspondre aux besoins liés au fonctionnement et à la fréquentation des constructions et installations, et être assuré en dehors des voies publiques ou privées, sur des emplacements prévus à cet effet.	
ARTICLE US 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS, ESPACES BOISES CLASSES	
Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre de haute tige pour quatre places, les arbres étant répartis librement.	
Nota : Exemple d'arbres de haute tige : chêne blanc, cyprès chauve, érable, marronnier, sophora, ginko, platane micocoulier, chêne rouge, tilleul, cède, pins, séquoia, phœnix, eucalyptus, catalpa, palownia, sorbiers, chêne vert, if, olivier, cyprès, acacias, arbre de judée, magnolias, amandiers, cerisiers à fleurs, agrumes, arbousiers, figuiers.	
ARTICLE US 14 - POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL	
Non réglementé.	
	Règlement Mai 2011

Ville d'Antibes Plan Local d'Urbanisme	82
ARTICLE US 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS	
10.1 Conditions de mesure	
La hauteur absolue de toute construction est mesurée du sol naturel ou excavé, à l'exception de l'excavation nécessaire à l'aménagement de la rampe d'accès au parking en sous-sol, au point le plus haut à l'égout du toit.	
10.2 Hauteur absolue	
10.2.1 Secteur USa - les hauteurs maximales ne doivent pas dépasser 9 mètres, - Toutefois, pour les constructions à usage d'équipements collectifs tels que les stades tribunes, les gymnases, les salles de sports, etc la hauteur maximale est limitée à 18 mètres à l'égout du toit.	
10.2.2 Secteur USb - les hauteurs maximales ne doivent pas dépasser 5 mètres.	
ARTICLE US 11 - ASPECT EXTERIEUR	
Sans objet.	
ARTICLE US 12 - STATIONNEMENT	
Le stationnement des véhicules doit correspondre aux besoins liés au fonctionnement et à la fréquentation des constructions et installations, et être assuré en dehors des voies publiques ou privées, sur des emplacements prévus à cet effet.	
ARTICLE US 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS, ESPACES BOISES CLASSES	
Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre de haute tige pour quatre places, les arbres étant répartis librement.	
Nota : Exemple d'arbres de haute tige : chêne blanc, cyprès chauve, érable, marronnier, sophora, ginko, platane micocoulier, chêne rouge, tilleul, cède, pins, séquoia, phœnix, eucalyptus, catalpa, palownia, sorbiers, chêne vert, if, olivier, cyprès, acacias, arbre de judée, magnolias, amandiers, cerisiers à fleurs, agrumes, arbousiers, figuiers.	
ARTICLE US 14 - POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL	
Non réglementé.	
	Règlement Mai 2011

Ville d'Antibes
Plan Local d'Urbanisme

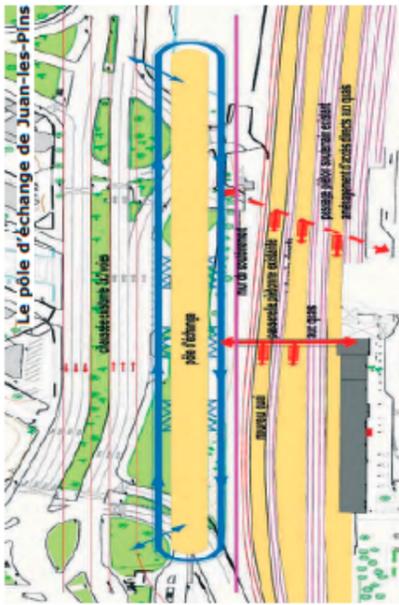
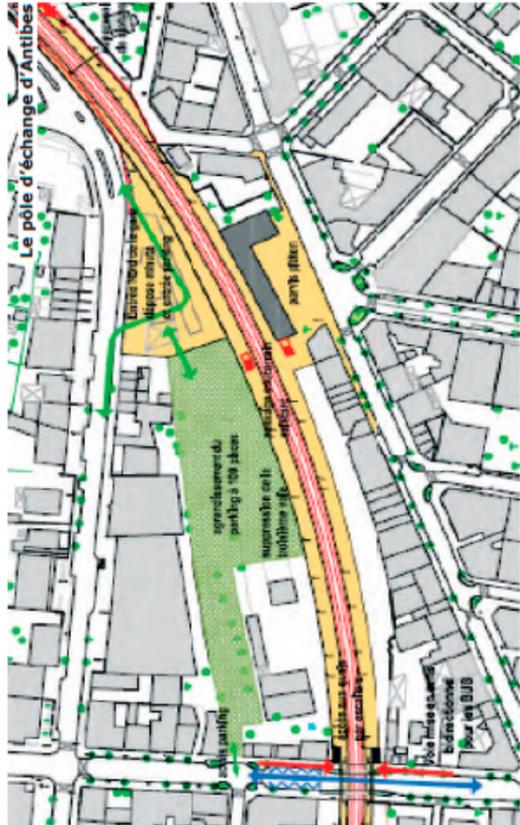
30

I.3.b.4- Les projets de transport collectif

Le P.D.U. de la communauté d'agglomération de Sophia Antipolis a été approuvé le 5 mai 2008.

Le programme d'actions prévoit notamment pour la commune d'Antibes :

- la création d'une ligne expresse entre Antibes et le parc de Sophia-Antipolis,
- la réalisation d'un transport en commun en site propre (T.C.S.P.) depuis la gare d'Antibes vers la technopôle en passant par les secteurs de la Croix Rouge, Les Trois Moulins, les Clausonnes, Le Fugueiret, Les Lucioles, Les Cistes et Garbejaire,
- la création de pôles d'échange aux gares ferroviaires d'Antibes (centre ville et Juan-les-Pins), avec la création d'un vélostation à la gare du centre ville,
- la réalisation d'un parking relai au quartier des Bastides et la création d'un parking relai lié au T.C.S.P. au quartier de la Croix Rouge.

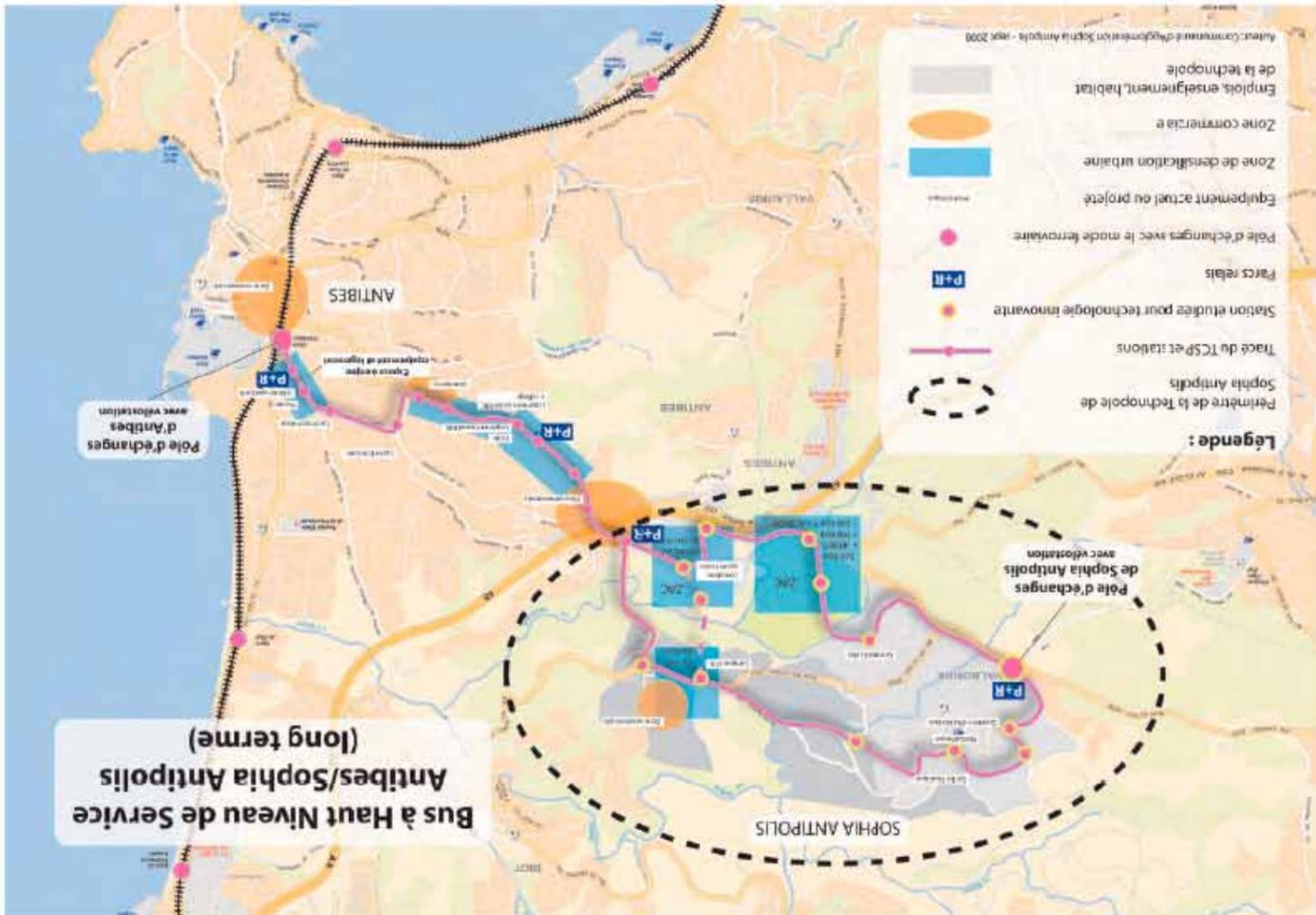
Rapport de présentation
Mai 2011

Ville d'Antibes
Plan Local d'Urbanisme

31

Bus à Haut Niveau de Service (long terme)

Antibes/Sophia Antipolis



Legende :

- Périmètre de la Technopôle de Sophia Antipolis
- Trace du TCSPEt stations
- Station étudiée pour technologie innovante
- Parcs relais
- Pôle d'échanges avec le mode ferroviaire
- Equipement actuel ou projeté
- Zone de densification urbaine
- Zone commerciale
- Emplois, enseignement, habitat de la technopôle

Auteur: Communauté d'agglomération Sophia Antipolis - mars 2008

Rapport de présentation
Mai 2011

Le bus-tram Antibes-Sophia Antipolis

Le contexte : une réponse aux enjeux globaux comme locaux

- La mise en place du Bus Tram permettra de répondre aux grands engagements nationaux et internationaux en faveur du développement durable :
- Objectif national à long terme : le facteur 4 : Dans le cadre du protocole de Kyoto, adopté en 2005, des objectifs chiffrés d'émissions de gaz à effet de serre (GES) ont été attribués à chaque pays dans le but de limiter le niveau de réchauffement climatique.
 - Pour la France, compte tenu de l'augmentation prévisible de sa population, l'objectif à atteindre est de diviser par 4 les émissions de GES en 2050 par rapport au niveau de référence de 1990.
 - Objectif européen à moyen terme : le 3 fois 20 : Un plan climat-énergie européen, (élément de la future directive cadre « énergies renouvelables ») et adopté le 23 janvier 2008 par la Commission européenne vise un objectif européen dit 3 X 20, consistant d'ici à 2020 à :
 - diminuer de 20% les émissions de gaz à effet de serre ;
 - réduire de 20% la consommation d'énergie ;
 - atteindre 20% d'énergies renouvelables dans le bouquet énergétique.
 - Objectifs du Grenelle environnement : Les objectifs du Grenelle pour le volet Transports Urbains Le Grenelle de l'Environnement a permis le développement d'une approche nouvelle, l'écomobilité. Il a fixé des objectifs chiffrés ambitieux :
 - augmenter le réseau de transport collectif en site propre ;
 - passer de 300 kilomètres actuels à 1500 kilomètres de transports collectifs en site propre (TCSP) d'ici 2020, (tramways et lignes de bus-tram) ;
 - rendre obligatoires les plans de déplacement d'entreprises dans les zones d'activités (dans le cadre des PDU) ;
 - préciser l'articulation des compétences entre communes et communautés : politique de stationnement, gestion de la voirie, modes doux... ;
 - mettre en place un premier appel à projets : 50 projets de TCSP d'ici 2011 : la CASA y a répondu et le projet de bus-tram a été retenu par l'Etat, pour 7,3 millions d'euros.

La situation actuelle : des déplacements difficiles au quotidien, et une technopole sans desserte ferroviaire

La voiture dispose d'un quasi-monopole utilisée pour près des 3/4 des déplacements. Près de 9 ménages sur 10 possèdent au moins un véhicule. Ce chiffre cache des toutefois grandes disparités puisqu'il est de 68 % dans le centre d'Antibes où la marche à pied atteint près de 23 % des déplacements.

Au sein de la population active, Un tiers ne réside pas sur le territoire, et 30 % des habitants actifs ont un emploi à l'extérieur du territoire. Les perspectives d'évolution démographique et de l'emploi généreront, à échéance de 10 ans, 15 % d'augmentation de trafic sur la communauté d'agglomération dont 25 % en lien avec la technopole de Sophia Antipolis. Cela représenterait à part modale constante, 13 000 véhicules quotidiens supplémentaires, soit l'équivalent du trafic actuel sur certaines routes départementales.

La gare ferroviaire d'Antibes est particulièrement bien desservie et tous les trains (TGV, grandes lignes ou TER) s'y arrêtent. Cette situation, doit lui conférer une position clé dans la desserte, notamment de la technopole. **La technopole de Sophia Antipolis** est un pôle international de recherche et développement, générateur d'activités à forte valeur ajoutée. Elle s'étend sur 2'400 hectares et recense 1'414 entreprises et 31'000 emplois (sources: TEAM Côte d'Azur 2008). Elle n'est pourtant actuellement desservie par aucune liaison ferroviaire.

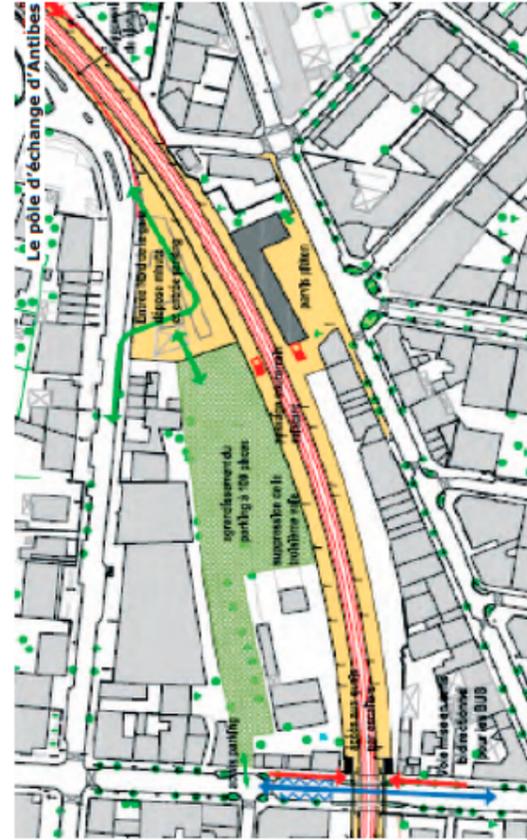
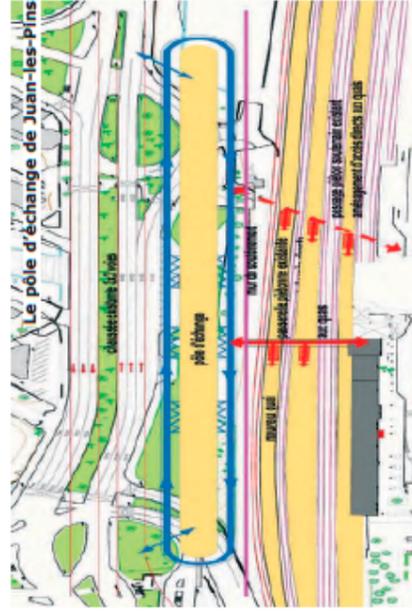
La liaison bus-tram entre Sophia Antipolis et la gare d'Antibes joue précisément ce rôle.

I.3.b.4- Les projets de transport collectif

Le P.D.U de la communauté d'agglomération de Sophia Antipolis a été approuvé le 5 mai 2008.

Le programme d'actions prévoit notamment pour la commune d'Antibes :

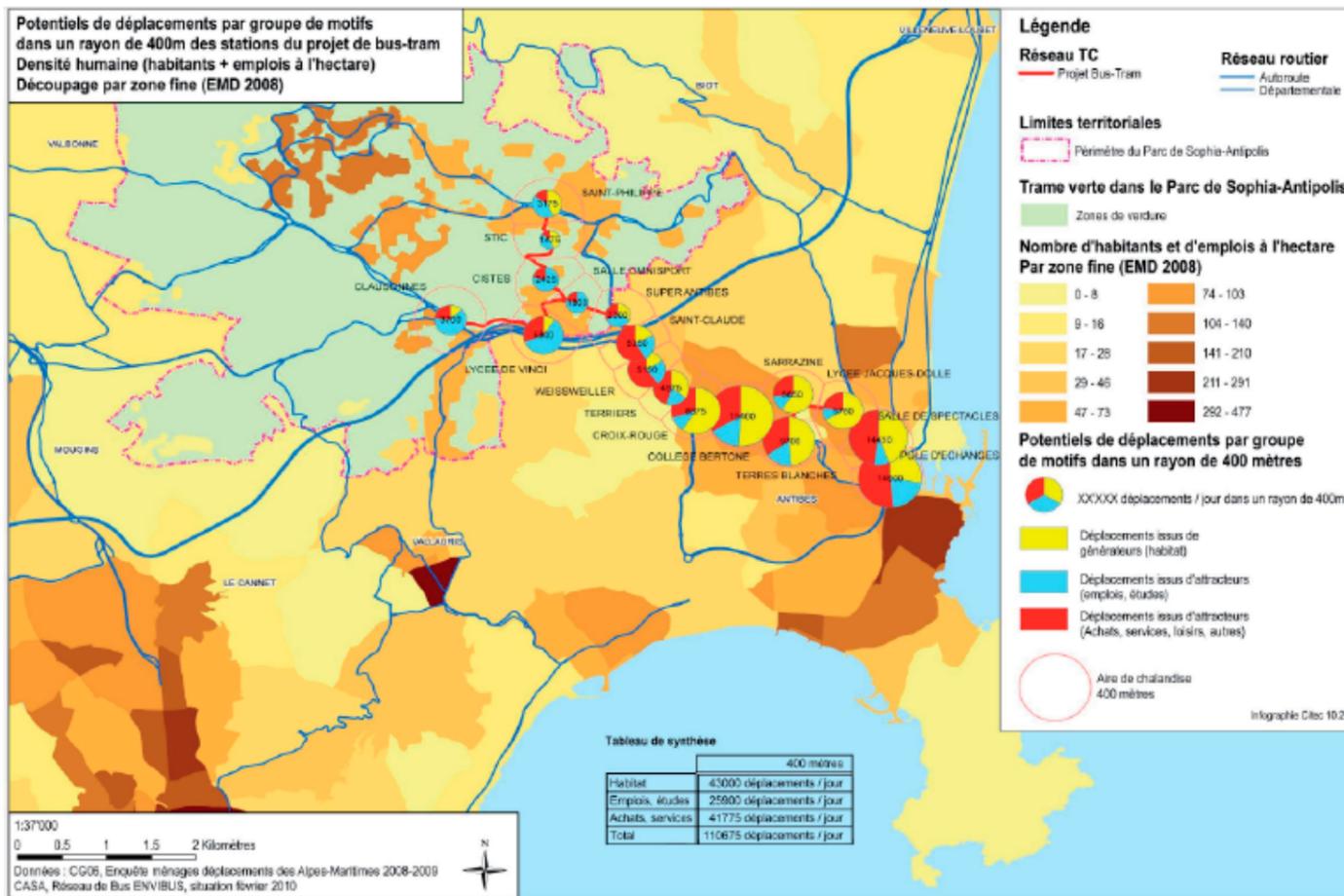
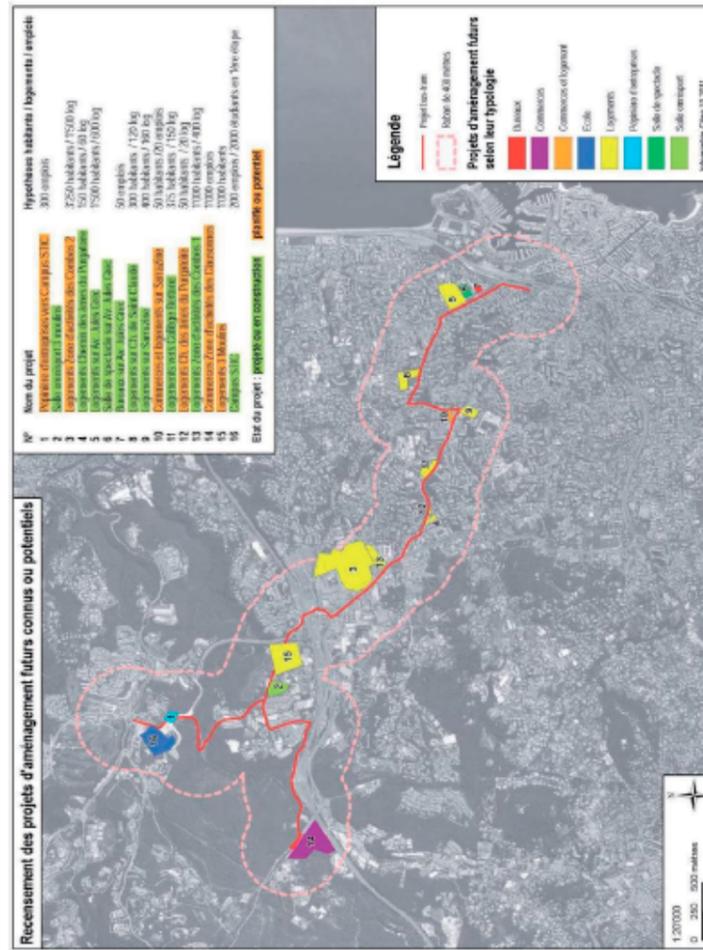
- la création d'une ligne expresse entre Antibes et le parc de Sophia-Antipolis,
- la réalisation d'un transport en commun en site propre (T.C.S.P.) depuis la gare d'Antibes vers la technopôle en passant par les secteurs de la Croix Rouge, Les Trois Moulins, les Clausonnes, Le Fugueiret, Les Lucioles, Les Cistes et Garbejaire,
- la création de pôles d'échange aux gares ferroviaires d'Antibes (centre ville et Juan-les-Pins), avec la création d'un vélostation à la gare du centre ville,
- la réalisation d'un parking relai au quartier des Bastides et la création d'un parking relai lié au T.C.S.P. au quartier de la Croix Rouge.



Une offre variée de transports collectifs existe déjà aujourd'hui, mais cette offre riche souffre cependant de plusieurs carences de fonctionnement, notamment en ce qui concerne les interconnexions. La réalisation du bus-tram sera l'occasion exemplaire de mieux structurer le réseau de la CASA en améliorant la hiérarchisation du type d'offre (lignes principales - lignes secondaires) et en définissant des points d'interconnexion entre lignes et entre réseaux.

Il permettra en outre de répondre à un besoin local et concret, et notamment aux nouveaux besoins du public d'une éco mobilité :

- **Le projet de Bus-tram permet d'offrir un très haut niveau de service du transport public et créer ainsi une alternative convaincante à l'usage trop exclusif de la voiture.** Pour réduire la pollution atmosphérique et économiser les ressources, la CASA développe les transports à moindre impact. Avec ce nouveau service, la marche à pieds et le vélo deviennent plus faciles et plus sûrs. La voiture est amenée à son usage optimal
- Concrètement, Le Bus-tram devra apporter un saut qualitatif important en termes de fréquence (urbaine élevée, un bus-tram toutes les 6 minutes aux heures de pointe), de fiabilité (cadence et temps de parcours respectés grâce au site propre), et de confort
- **Autour de celui-ci, on améliorera la lisibilité et la fonctionnalité du réseau Enibus et inscrira le projet dans un concept multimodal et intermodal de mobilité.** L'arrivée du bus-tram sera l'occasion de moderniser et de réorganiser le réseau de transports publics par une simplification du réseau actuel et en combinant les différents réseaux entre eux pour créer un concept cohérent et continu comme une chaîne de déplacement coordonnée.
- **Etre un levier structurant d'aménagement du territoire.** La création d'un bus-tram représente une occasion importante de transformation de la ville. Son arrivée permettra de repenser et de réaménager de nombreux espaces publics ainsi que de créer de nouveaux lieux de vie (places, centralités de quartiers) tout au long du tracé.



L'analyse des zones de desserte de l'itinéraire projeté du bus-tram révèle des potentiels de demande locale importants le long du couloir du bus-tram :

- 14'500 habitants d'Antibes résident à moins de 400 mètres d'une station du bus-tram
- 4'600 employés travaillent dans un rayon de 400 mètres d'une station du bus-tram sur la commune d'Antibes, et 1'590 étudiants disposent de leur lieu d'étude dans le même rayon.

Ce potentiel de voyageurs inclut les usagers actuels du train en rabattement par bus. Une approche en terme de volumes de déplacements permet de déterminer un potentiel total de **110'675 déplacements par jour dont 40% pour des motifs de type habitat, 23% pour le travail et les études et 37% pour les motifs d'achats, services, loisirs le long du tracé retenu.**

A long terme, horizon 2036, le trafic routier continue de croître avec une augmentation des dysfonctionnements actuels. Le réseau actuel se trouve à saturation et l'augmentation est essentiellement acceptée par le demi-diffuseur de Biot que l'on considère en service à cet horizon. Avec l'arrivée de ce demi-diffuseur de Biot, l'avenue Jules Grec connaît une évolution significative passant de 22 500 véh/jour à 28 500 véh/jour (+ 25%) et la route de Grasse augmente légèrement.

La réalisation du bus-tram permet, par un report modal en faveur des transports en commun et des aménagements du réseau routier, de contenir l'évolution des trafics au niveau actuel voir de le réduire sur certains axes (route de Grasse notamment).

Le projet : présentation

Le projet, **dénommé bus-tram**, dont la mise en service est prévue à l'horizon 2016 est destiné à changer en profondeur l'organisation des déplacements et à répondre aux défis du développement durable. Ce nouveau dispositif assurera une desserte de proximité régulière entre le centre-ville d'Antibes et Sophia Antipolis. Le service sera assuré par un véhicule routier moderne et à grande capacité.

Afin d'être indépendant des aléas de circulation, un site propre sera aménagé pratiquement sur la totalité du parcours. Il comprendra un tronçon commun de la gare SNCF (Pôle d'échanges d'Antibes) jusqu'au quartier des Trois Moulins puis deux branches :

- l'une vers le nord, vers le quartier Saint-Philippe à Biot
- et l'autre vers l'ouest, en direction de la future zone d'activités des Clausonnes à Valbonne.

Cet aménagement du bus-tram s'étend sur environ 9.5 km (dont 5.5 km en tronçon commun) avec sur ce linéaire :

- **l'aménagement de 17 stations accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite** (sans compter le Pôle d'échanges d'Antibes),
- **la création de plus de 6.5 km d'itinéraires cyclables continus et sécurisés**, et la facilitation des cheminements piétonniers le long du parcours,
- **des possibilités d'interconnexion du réseau futur de bus**, en particulier à St-Philippe, à la salle omnisport, à Weisweiler, aux Terres-Blanches (et bien sûr au pôle d'échange d'Antibes et à la place de Gaulle),
- **La création de 2 parc relais** : l'un de 60 places à proximité du giratoire de la Croix-Rouge (Rue des Terriers / RD35bis) et l'autre de 200 places extensible à 300 à la salle omnisports (zone d'activité des 3 moulins), en plus des aménagements réalisés par d'autres collectivités aux abords de l'itinéraire (parcs de stationnement de la salle de spectacles, de la salle Omnisports et de la zone d'activités des Clausonnes),
- **le réaménagement et l'agrandissement du dépôt des Trois Moulins,**
- **l'acquisition d'un nouveau matériel roulant de grande capacité** (véhicule articulé) confortable, peu polluant, accessible et esthétique.,

Il s'accompagne du réaménagement des infrastructures routières existantes, notamment dans le secteur de l'échangeur « Antibes » de l'A8 avec la modification du système d'échanges ainsi que sur la route des Trois Moulins qui sera mise à double-sens. Ces mesures d'accompagnement contribuent de manière très sensible au désengorgement d'Antibes-Péages

Il intègre également la requalification des espaces traversés avec, à l'occasion des arrêts la valorisation de nouveaux lieux de vie et la définition de nouvelles centralités.

Ce projet vise à répondre à un triple objectif :

- **Faciliter les déplacements** en créant un système de transport performant et fiable
- **Préserver l'environnement** et réduire nos consommations d'énergie et la pollution de l'air
- **Pérenniser le développement** en dessinant l'agglomération de demain et en soutenant l'économie. Il s'agit de garantir l'accessibilité aux emplois, aux services, aux commerces, aux grands moyens de transport et aux secteurs d'habitat

Principes généraux d'aménagement sur le secteur de la ville d'Antibes

Le tracé retenu pour l'aménagement du Bus-tram s'appuie sur deux grands itinéraires principaux qui permettent actuellement de rejoindre Sophia Antipolis au centre d'Antibes :

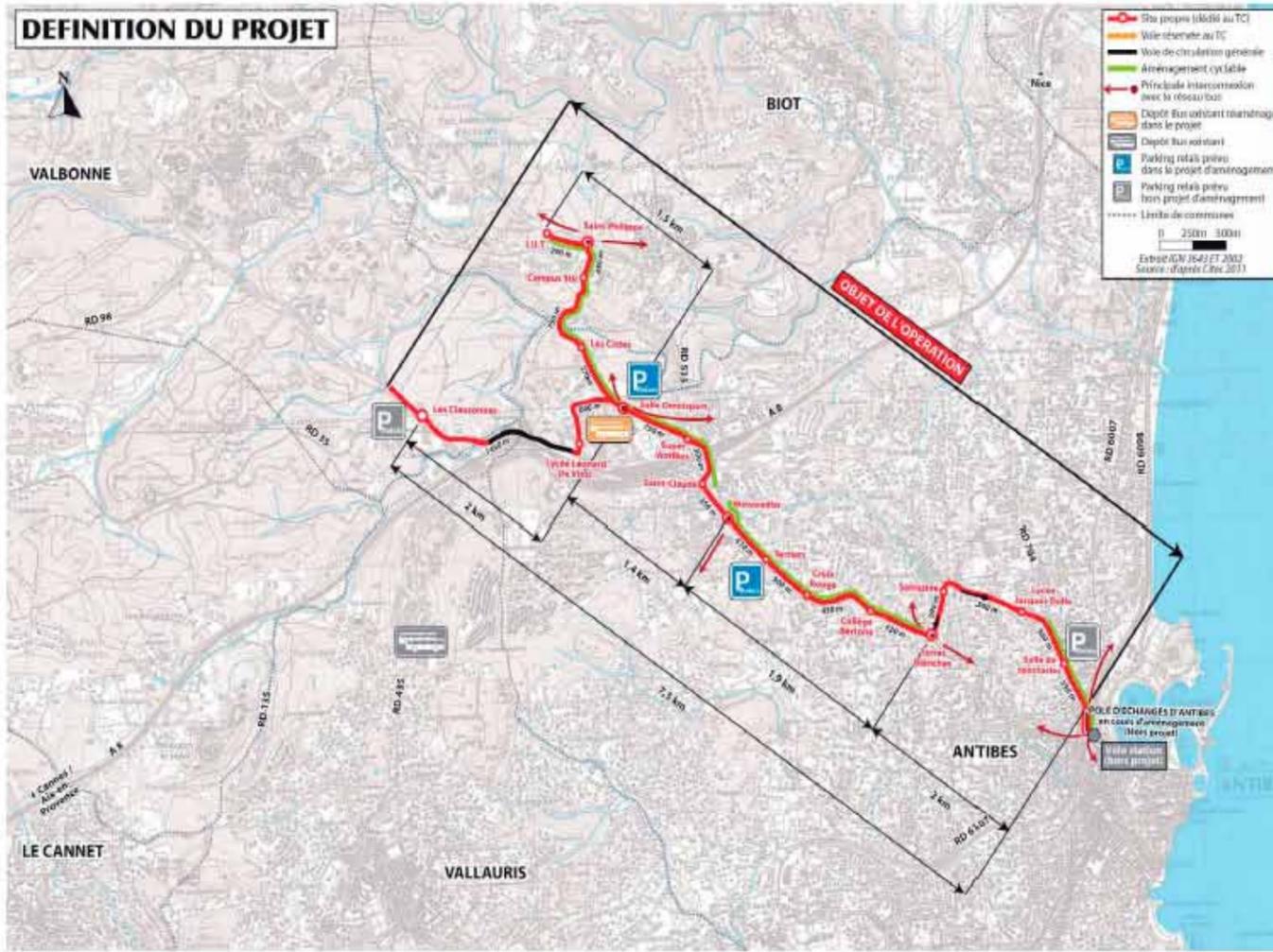
- un tracé par la route de Grasse et l'avenue Rochat
- un tracé par le chemin de Saint Claude et l'avenue Jules Grec.

Quantitativement, le potentiel d'habitants desservis à moins de 400 m de distance est de 9'600 pour le chemin de Saint Claude et 15'500 habitants pour la Route de Grasse.

Le tracé adopté cumule les avantages des deux corridors de desserte. Le parcours est plus long (environ 500 m de plus) que le trajet le plus court possible entre le Pôle d'Echanges d'Antibes et le franchissement de l'autoroute mais permet une nettement meilleure desserte du territoire traversé.

PROFILS TYPES
C1 - central 2 x 2 voies
voies à large avec 2 voies de circulation ou plus de voies dédiées au bus-proximité - voirie alignée sur trottoir et zone cyclable





V.1.a - LES ESPACES BOISÉS CLASSÉS

Ceux-ci sont classés au titre de l'article L.130-1 du code de l'urbanisme. Ils représentent une surface de 315,1 hectares soit 11.8% du territoire communal. Il convient d'y ajouter les jardins à créer ou à protéger inscrits aussi sur le plan de zonage et qui représentent une superficie de 82,4 hectares. Ainsi, les espaces naturels protégés représentent 14.8% de la superficie totale communale soit 397.5 hectares.

Ils sont de nature à assurer et à conforter la protection :

- des espaces naturels remarquables tels qu'ils ont été identifiés et décrits précédemment,
- des boisements les plus significatifs de la commune, classés pour la plupart en zone naturelle (Na).

Ils concernent plus particulièrement :

- la pointe du Cap,
- le bois de la Garoupe,
- la pinède de Juan-les-Pins,
- Le Fort Carré,
- le vallon de la Valmasque,
- les collines de Pimeau et de Pierrefeu.

La ripisylve des vallons est protégée par ce classement.

Il concerne plus particulièrement :

- le vallon de la Valmasque,
- le vallon de Saint-Maymes et du Madé.

Les parcs et jardins les plus remarquables sont également protégés comme la Pinède, le parc Vilmorin, le parc Exflora, la Bastide du Roy, le parc Thuret.

Les espaces boisés au cœur des zones d'habitat ainsi que les parcs et jardins remarquables ont pour objet de maintenir des boisements de qualité dans le tissu urbain, afin de constituer des coupures d'urbanisation comme au Cap d'Antibes ou à préserver des boisements interstitiels, limitant une minéralisation excessive et aérant le tissu urbain plus ou moins dense.

V.1.b - LES ESPACES AGRICOLES

L'étalement urbain a contribué à la disparition progressive des espaces agricoles et horticoles. C'est pour cette raison qu'il n'existe aucune zone agricole spécifique délimitée dans le cadre du P.L.U. Toutefois, des installations horticoles restent encore incluses dans le tissu urbain.

La municipalité a décidé de protéger les exploitations existantes qui souhaitent assurer leur pérennité. Aussi, pour ces établissements, les règles des différentes zones concernées permettent leur maintien et leur développement en autorisant les constructions et installations nécessaires à leur évolution et en leur offrant des possibilités d'implantation adaptées à leurs caractéristiques.

V.1.c - LA MAÎTRISE ET LA GESTION ÉCONOME DE L'ESPACE

Les dispositions réglementaires du plan local d'urbanisme répondent à l'exigence de la commune de limiter fortement l'étalement urbain.

Son urbanisation a été strictement contrôlée dans les espaces déjà urbanisés.

Cette exigence répond parfaitement à la maîtrise et à la gestion économe des espaces par :

- la maîtrise de la forme et de la fonction urbaine,
- l'instauration de secteurs de reconstruction urbaine,
- la maîtrise de l'urbanisation et l'équilibre entre végétal et bâti en secteur pavillonnaire et diffus.

Les dispositions réglementaires retenues maintiennent et confortent la fonction urbaine d'Antibes.

V.1.1.a - LES ESPACES BOISÉS CLASSÉS

Ceux-ci sont classés au titre de l'article L.130-1 du code de l'urbanisme. Ils représentent une surface de 313,6 hectares soit 11,7% du territoire communal. Il convient d'y ajouter les jardins à créer ou à protéger inscrits aussi sur le plan de zonage et qui représentent une superficie de 82,4 hectares. Ainsi, les espaces naturels protégés représentent 14,7% de la superficie totale communale soit 396,0 hectares.

Ils sont de nature à assurer et à conforter la protection :

- des espaces naturels remarquables tels qu'ils ont été identifiés et décrits précédemment,
- des boisements les plus significatifs de la commune, classés pour la plupart en zone naturelle (Na).

Ils concernent plus particulièrement :

- la pointe du Cap,
- le bois de la Garoupe,
- la pinède de Juan-les-Pins,
- Le Fort Carré,
- le vallon de la Valmasque,
- les collines de Pimeau et de Pierrefeu.

La ripisylve des vallons est protégée par ce classement.

Il concerne plus particulièrement :

- le vallon de la Valmasque,
- le vallon de Saint-Maymes et du Madé.

Les parcs et jardins les plus remarquables sont également protégés comme la Pinède, le parc Vilmorin, le parc Exflora, la Bastide du Roy, le parc Thuret.

Les espaces boisés au cœur des zones d'habitat ainsi que les parcs et jardins remarquables ont pour objet de maintenir des boisements de qualité dans le tissu urbain, afin de constituer des coupures d'urbanisation comme au Cap d'Antibes ou à préserver des boisements interstitiels, limitant une minéralisation excessive et aérant le tissu urbain plus ou moins dense.

V.1.1.b - LES ESPACES AGRICOLES

L'étalement urbain a contribué à la disparition progressive des espaces agricoles et horticoles. C'est pour cette raison qu'il n'existe aucune zone agricole spécifique délimitée dans le cadre du P.L.U. Toutefois, des installations horticoles restent encore incluses dans le tissu urbain.

La municipalité a décidé de protéger les exploitations existantes qui souhaitent assurer leur pérennité. Aussi, pour ces établissements, les règles des différentes zones concernées permettent leur maintien et leur développement en autorisant les constructions et installations nécessaires à leur évolution et en leur offrant des possibilités d'implantation adaptées à leurs caractéristiques.

V.1.1.c - LA MAÎTRISE ET LA GESTION ÉCONOME DE L'ESPACE

Les dispositions réglementaires du plan local d'urbanisme répondent à l'exigence de la commune de limiter fortement l'étalement urbain.

Son urbanisation a été strictement contrôlée dans les espaces déjà urbanisés.

Cette exigence répond parfaitement à la maîtrise et à la gestion économe des espaces par :

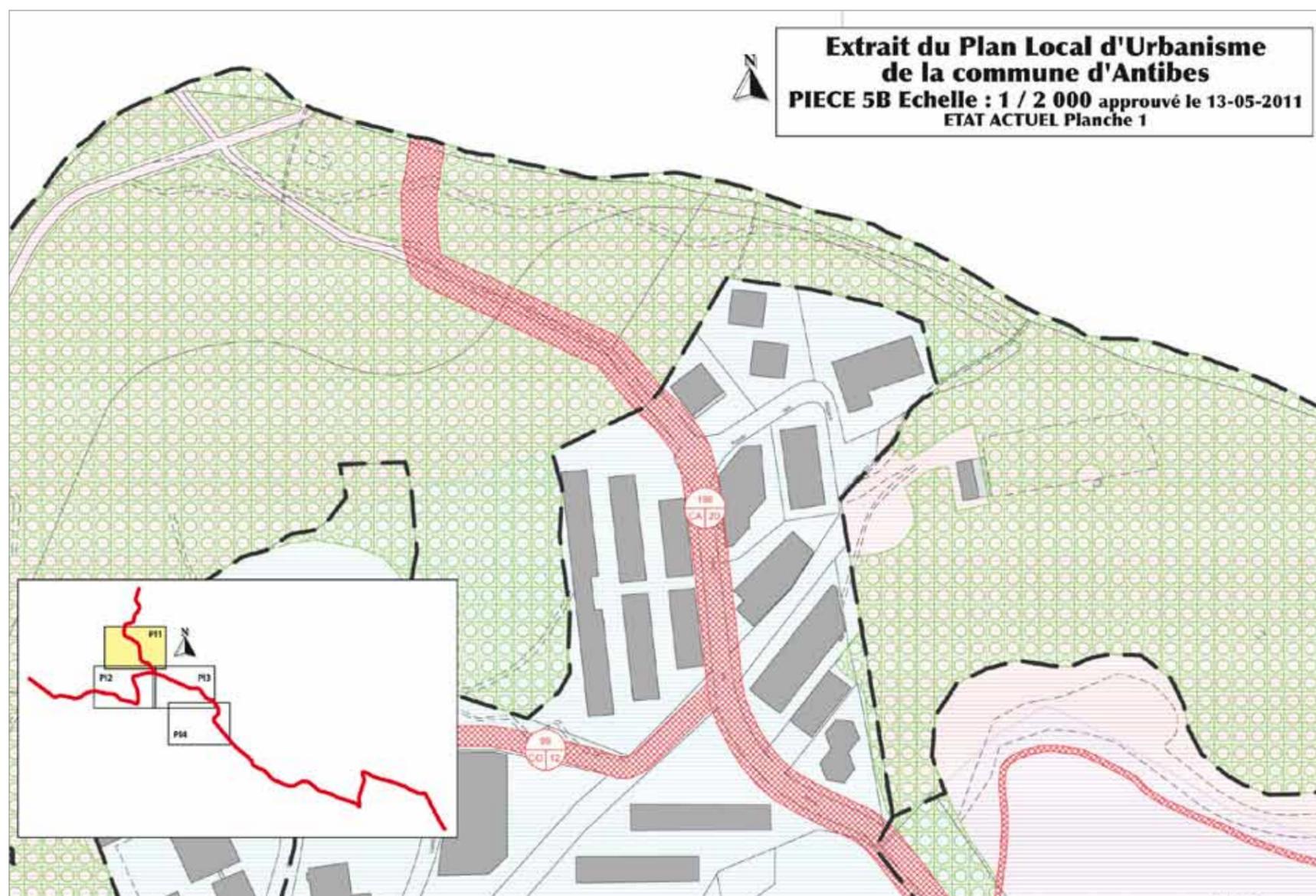
- la maîtrise de la forme et de la fonction urbaine,
- l'instauration de secteurs de reconstruction urbaine,
- la maîtrise de l'urbanisation et l'équilibre entre végétal et bâti en secteur pavillonnaire et diffus.

Les dispositions réglementaires retenues maintiennent et confortent la fonction urbaine d'Antibes.

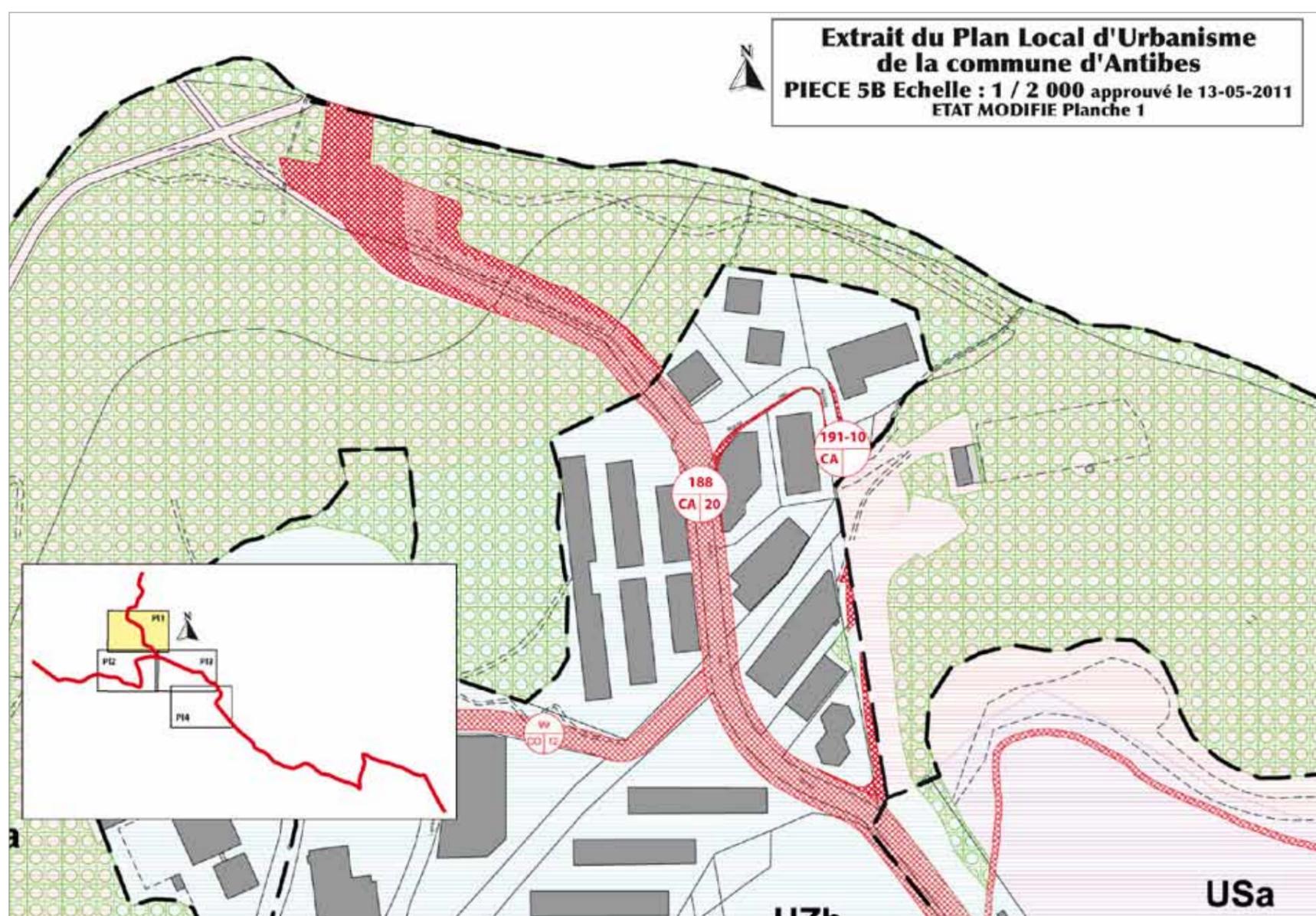
GIIC

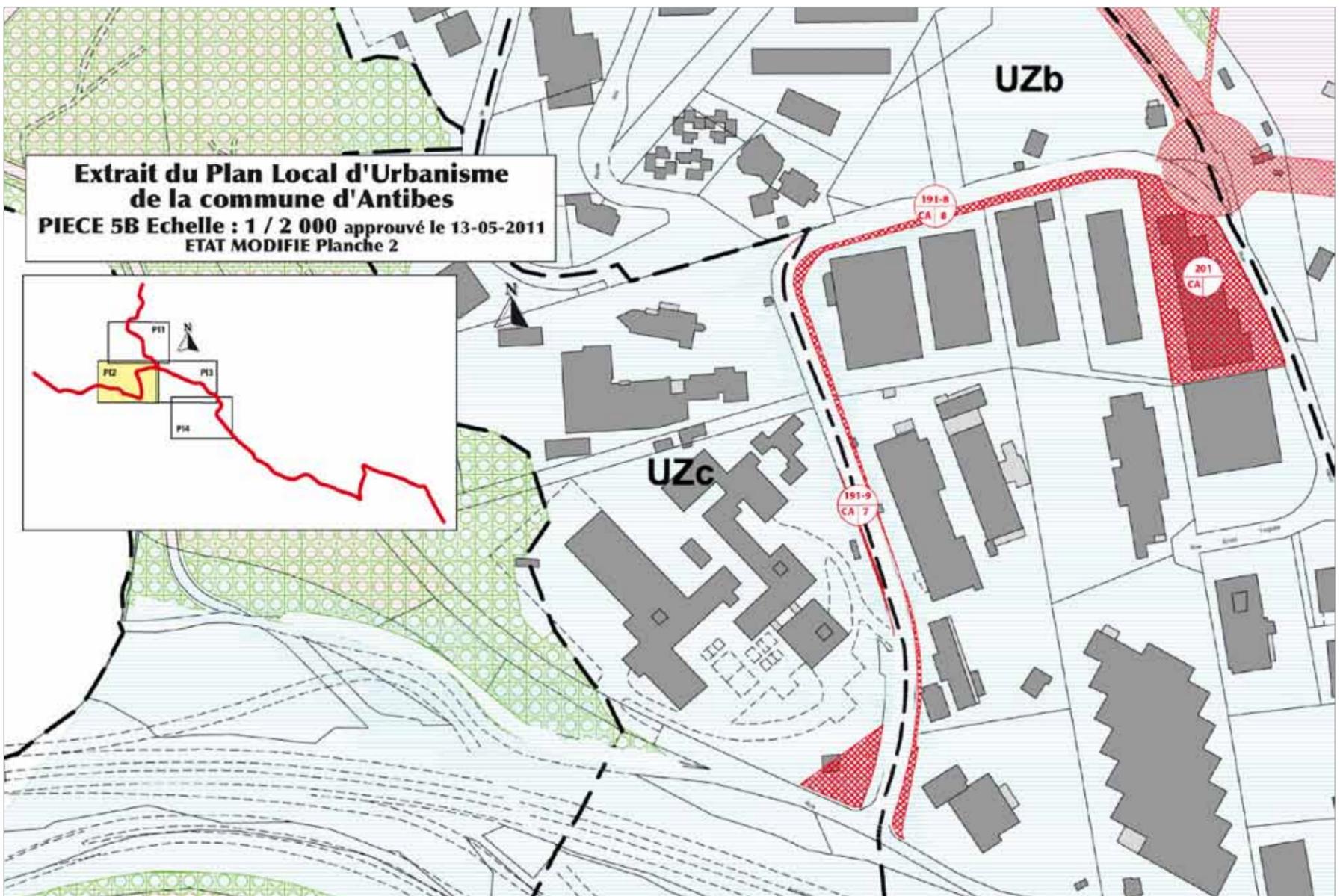
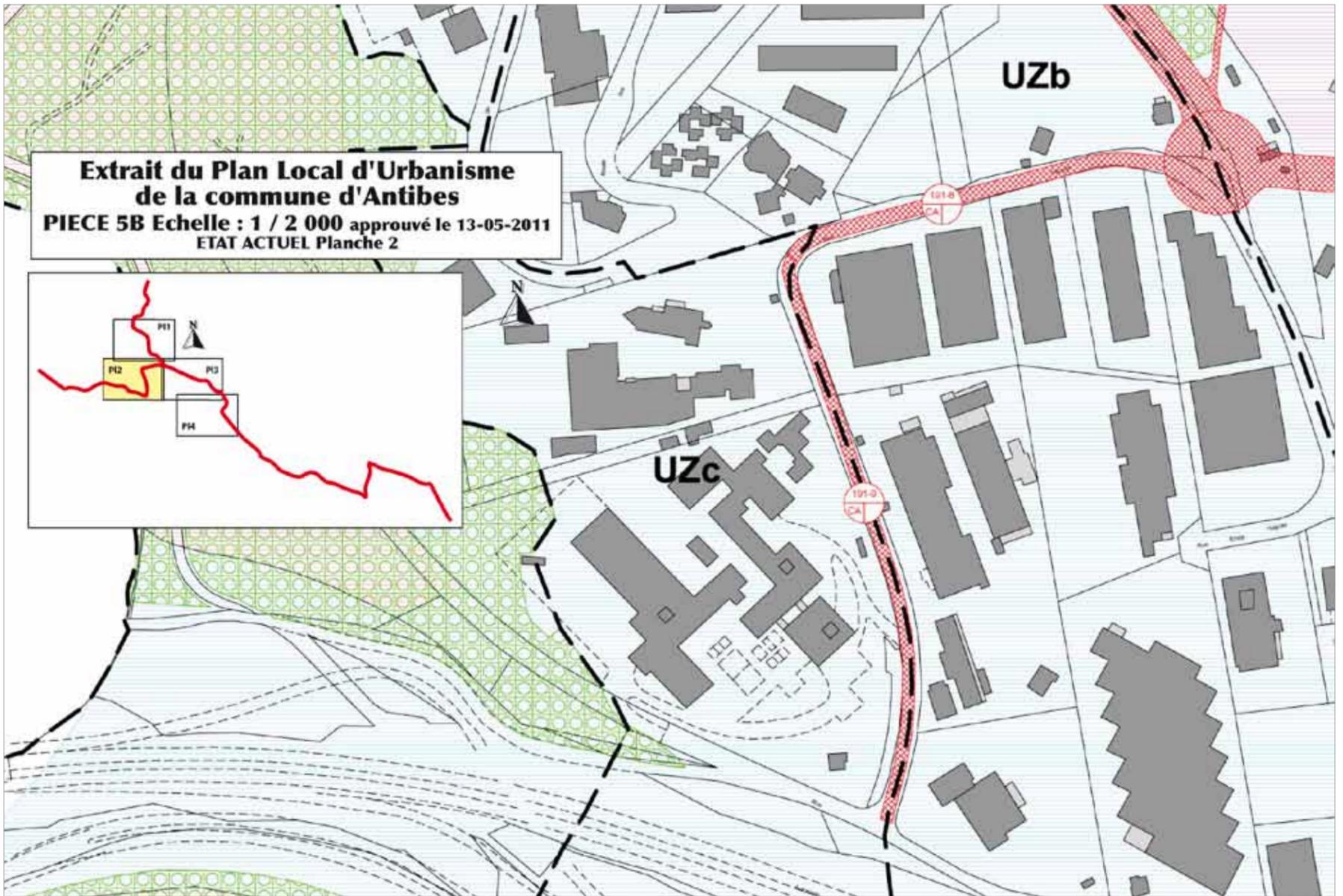
PLAN DE ZONAGE

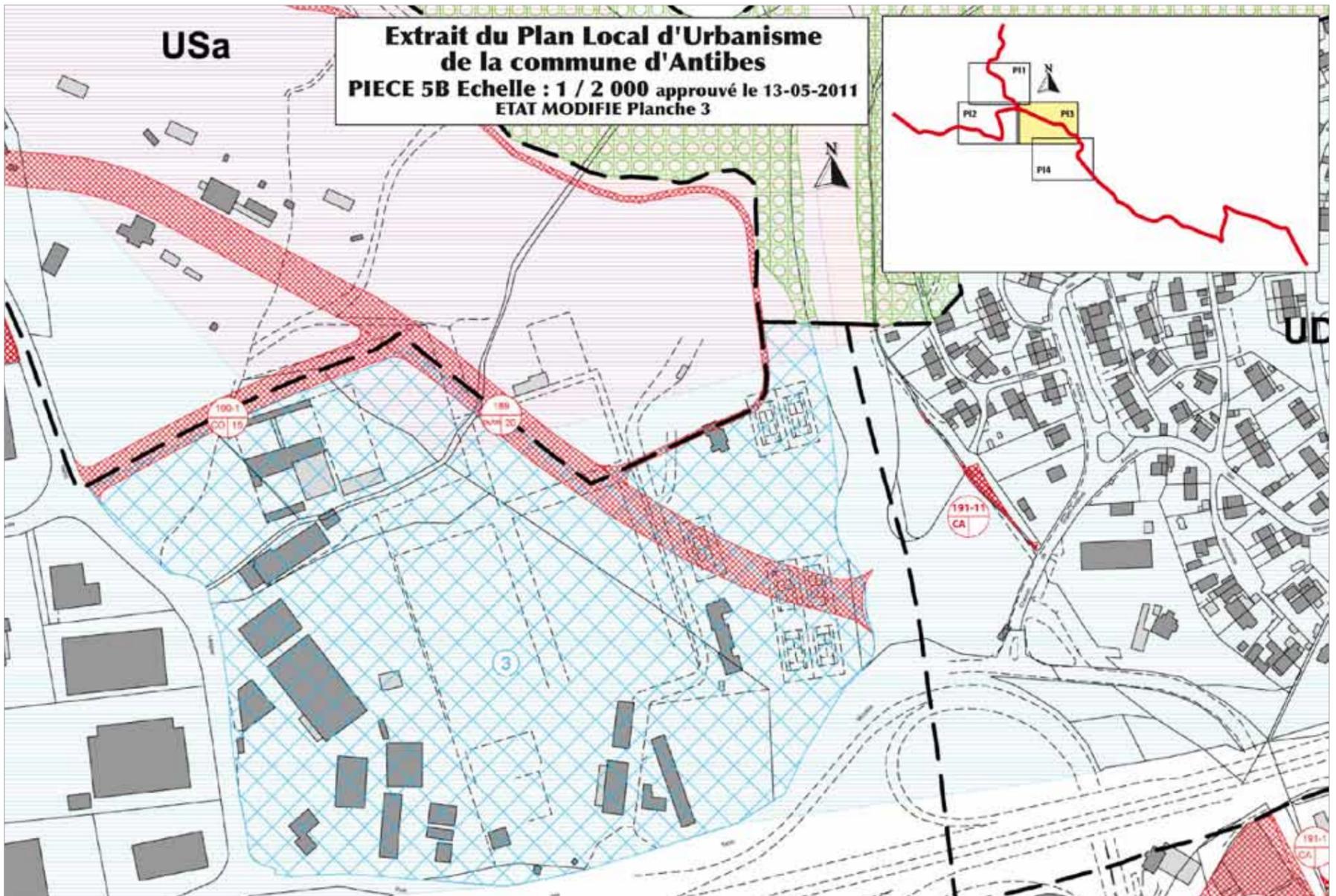
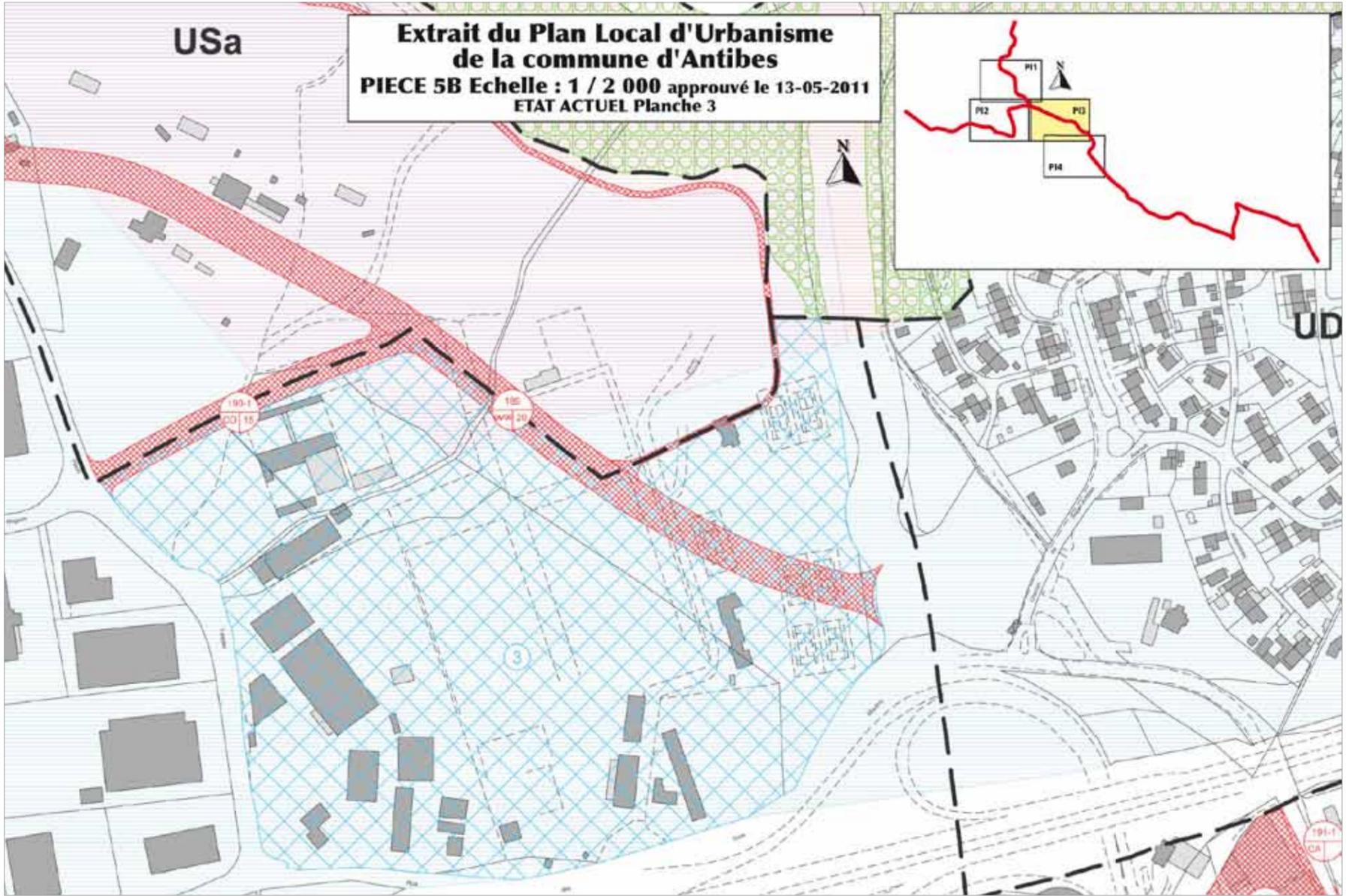
Extrait du plan de zonage. Etat actuel

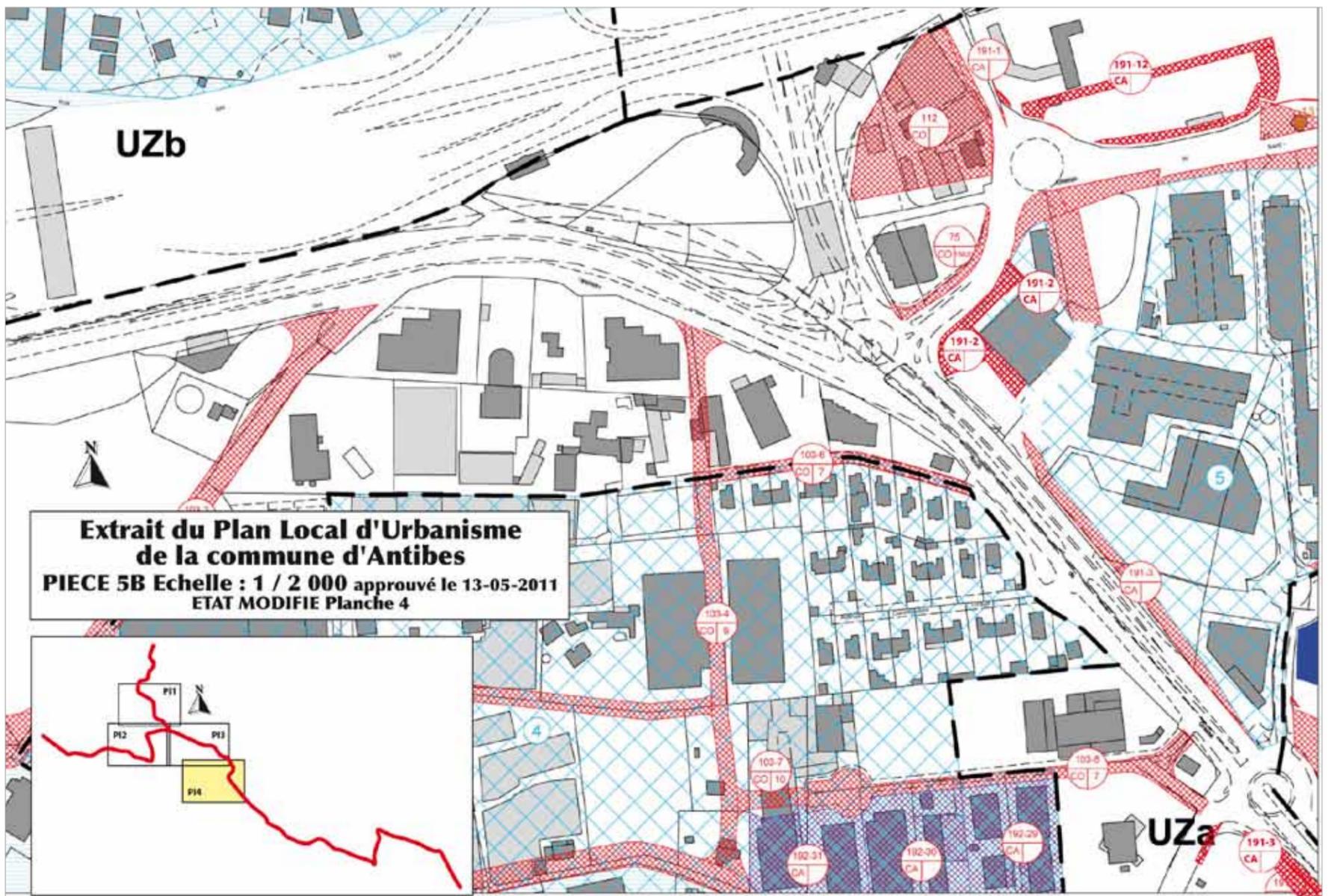
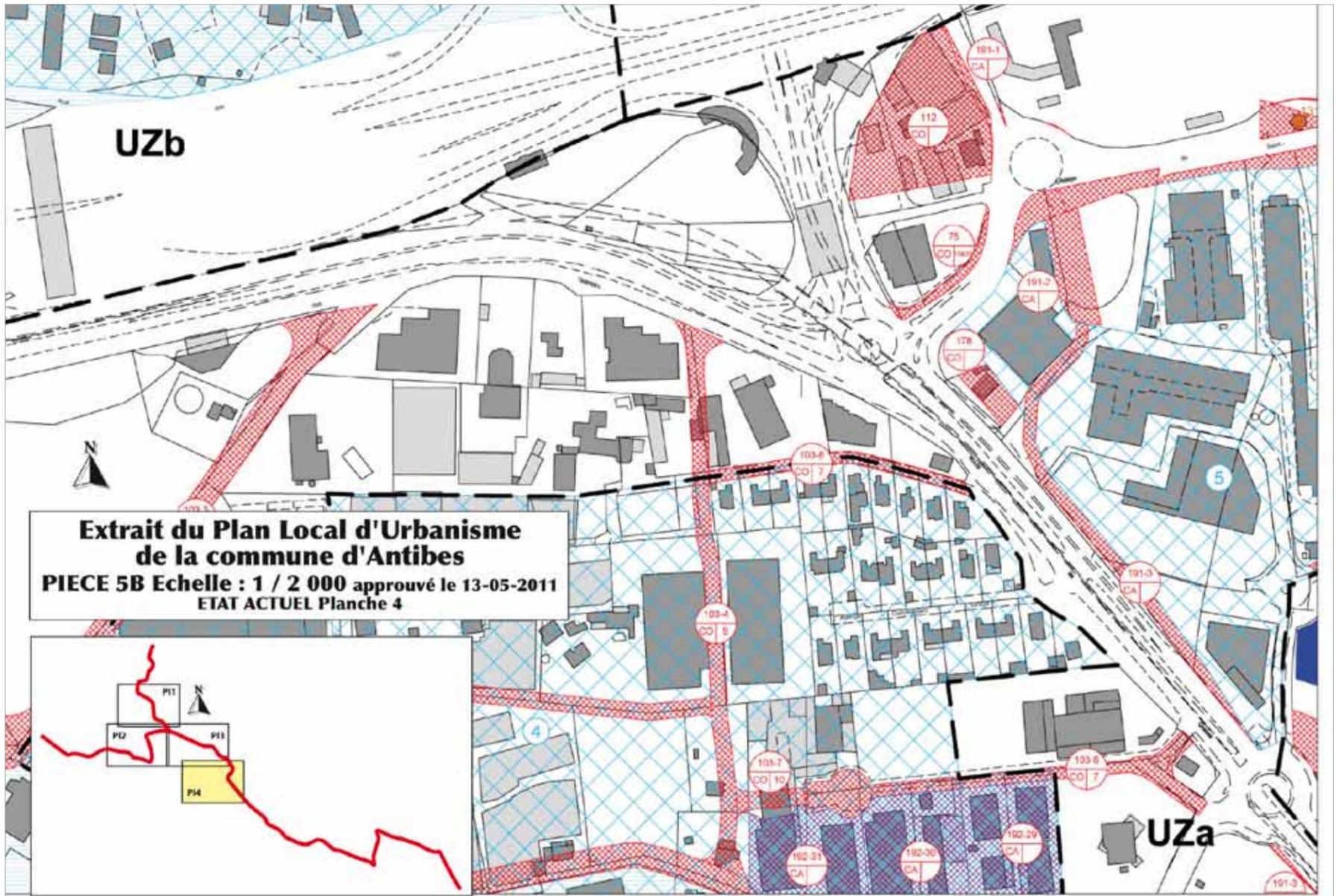


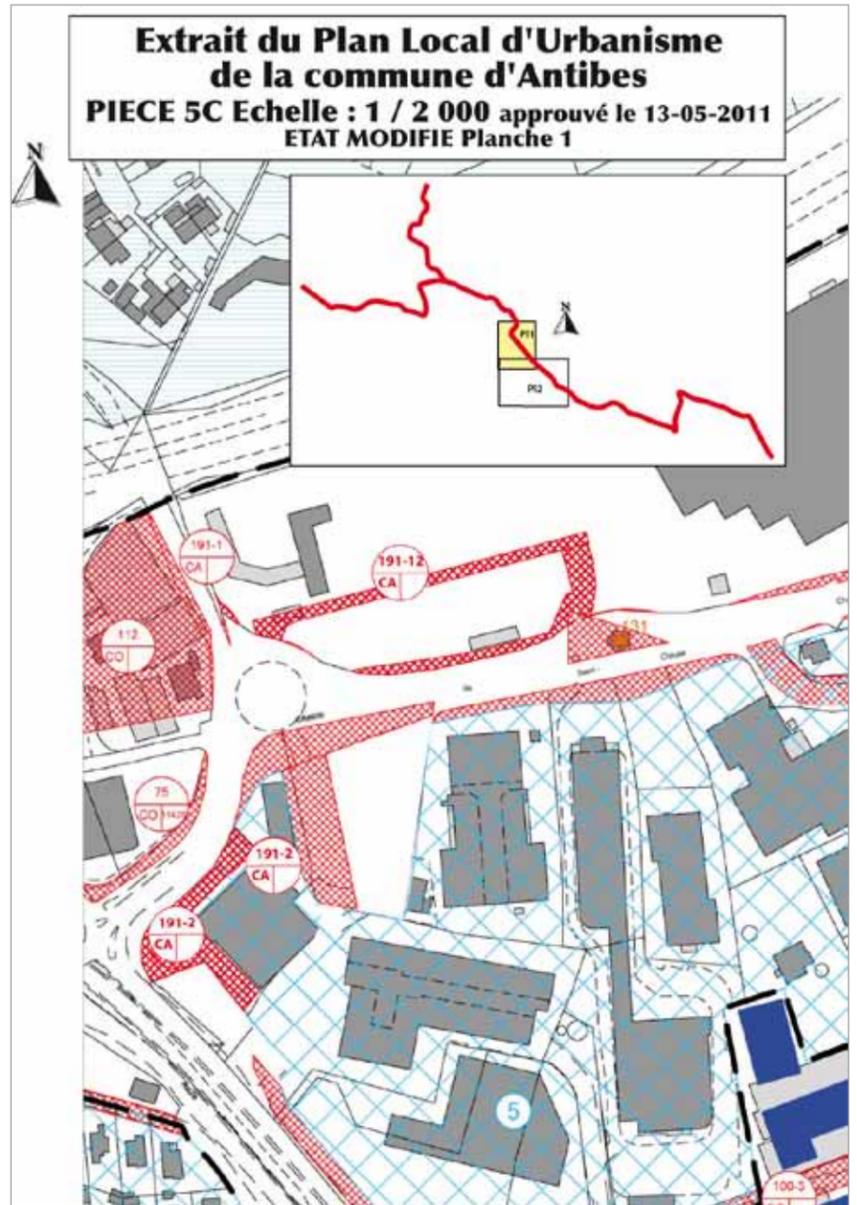
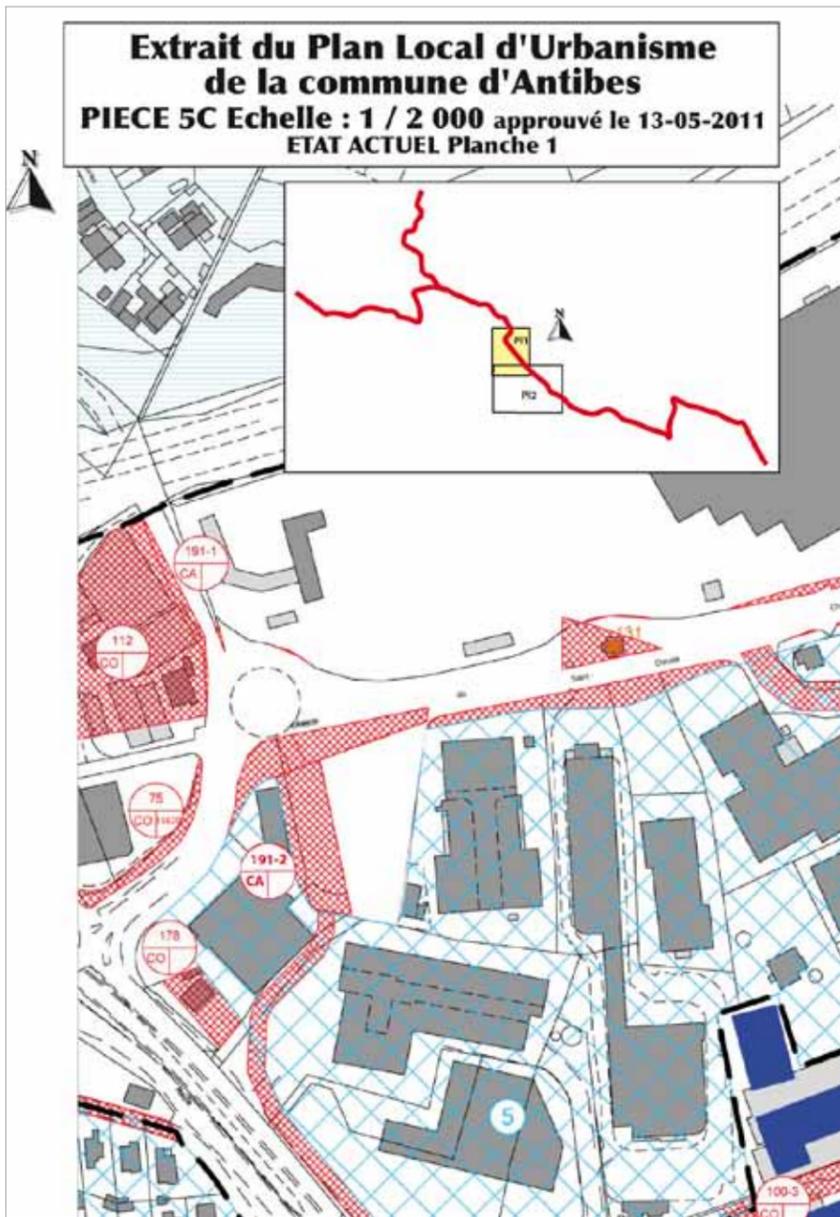
Extrait du plan de zonage. Etat modifié

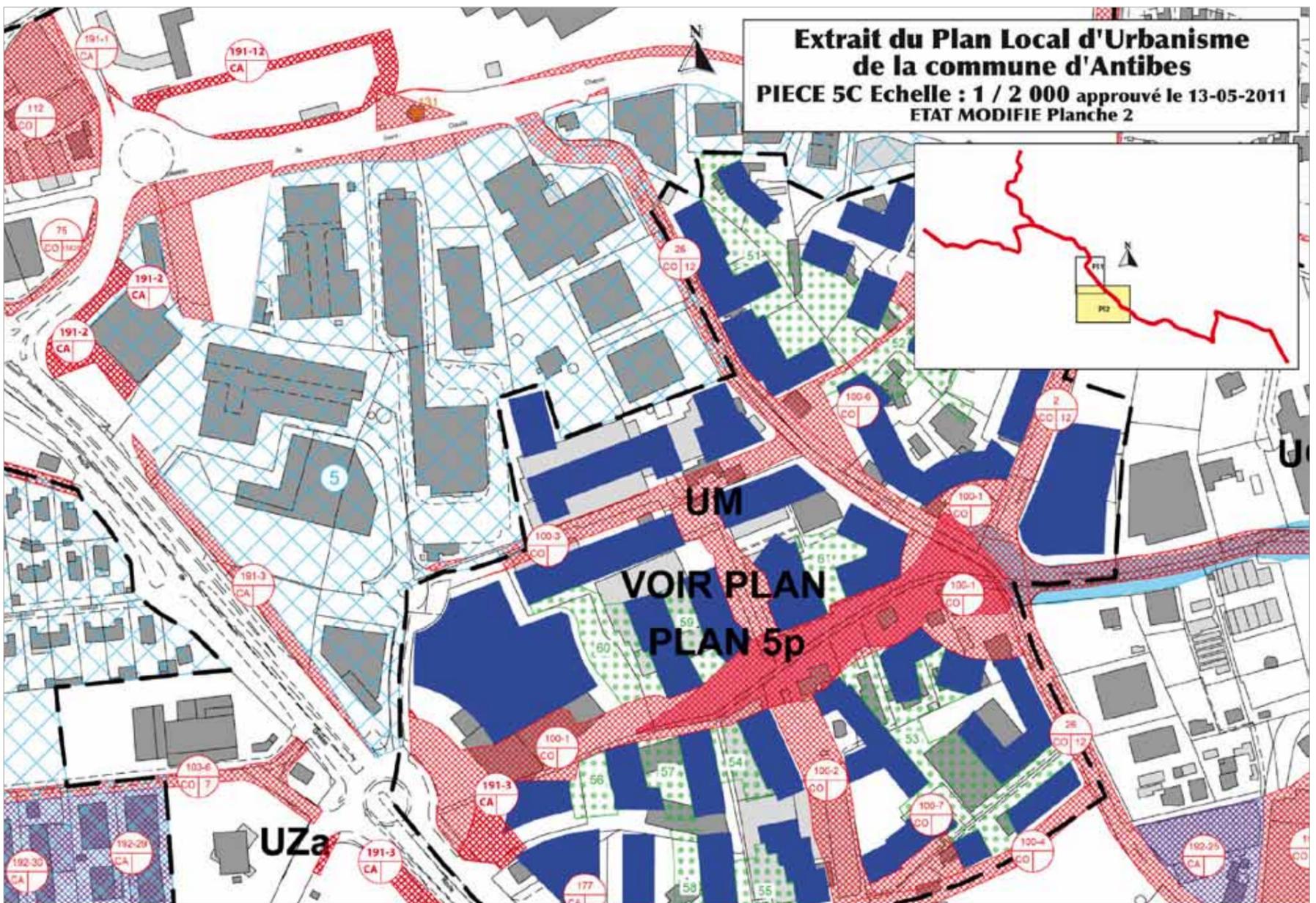
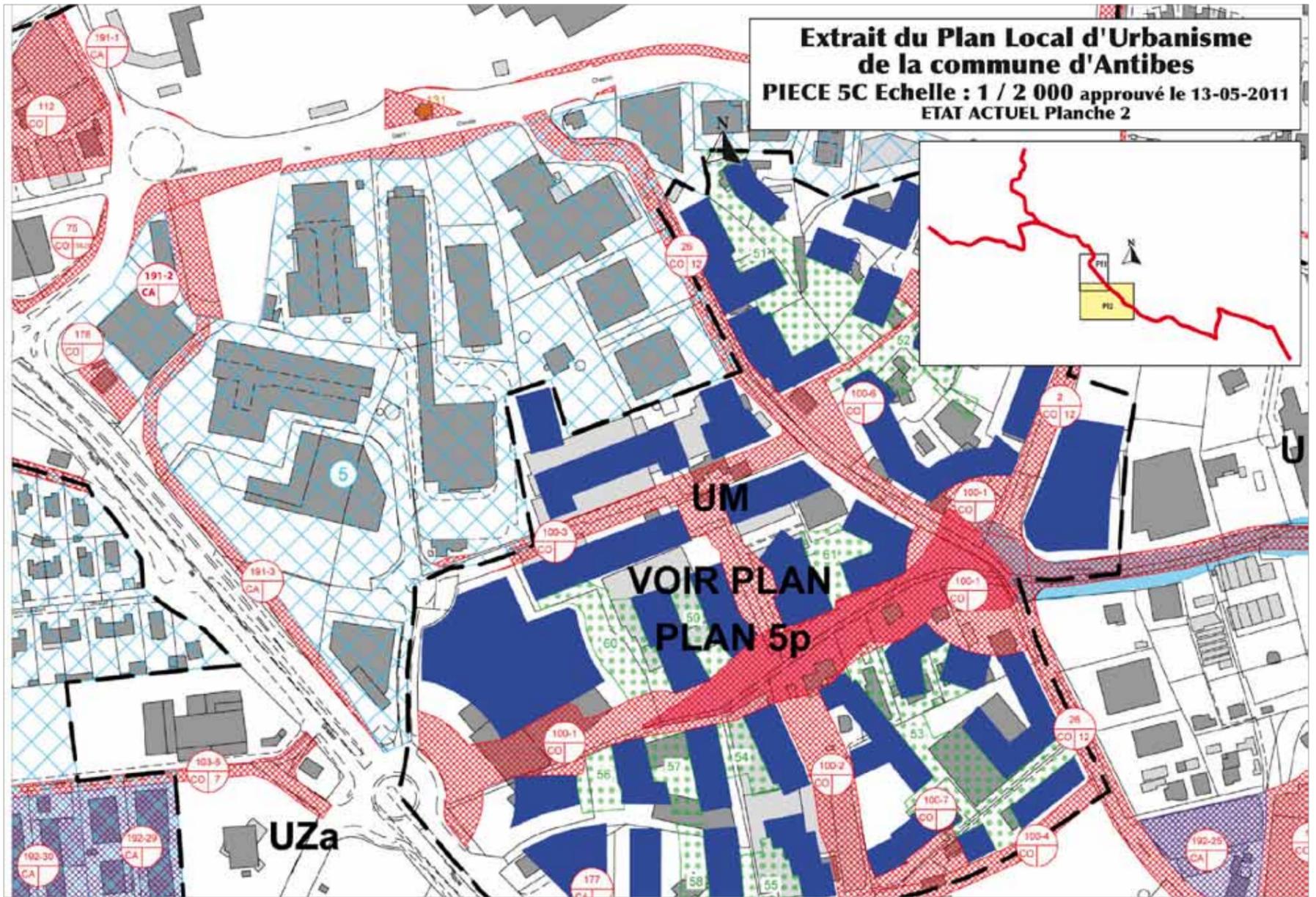


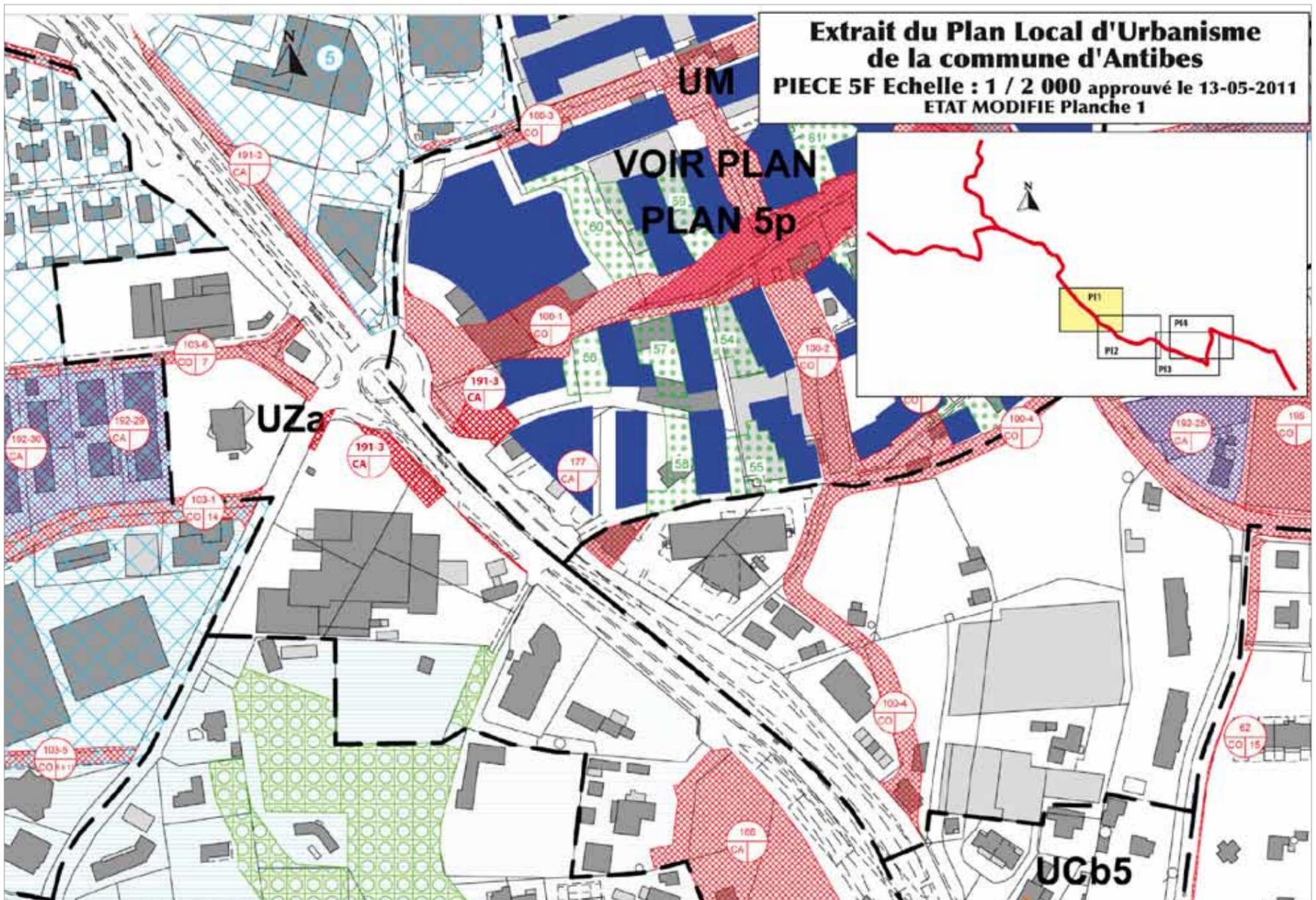
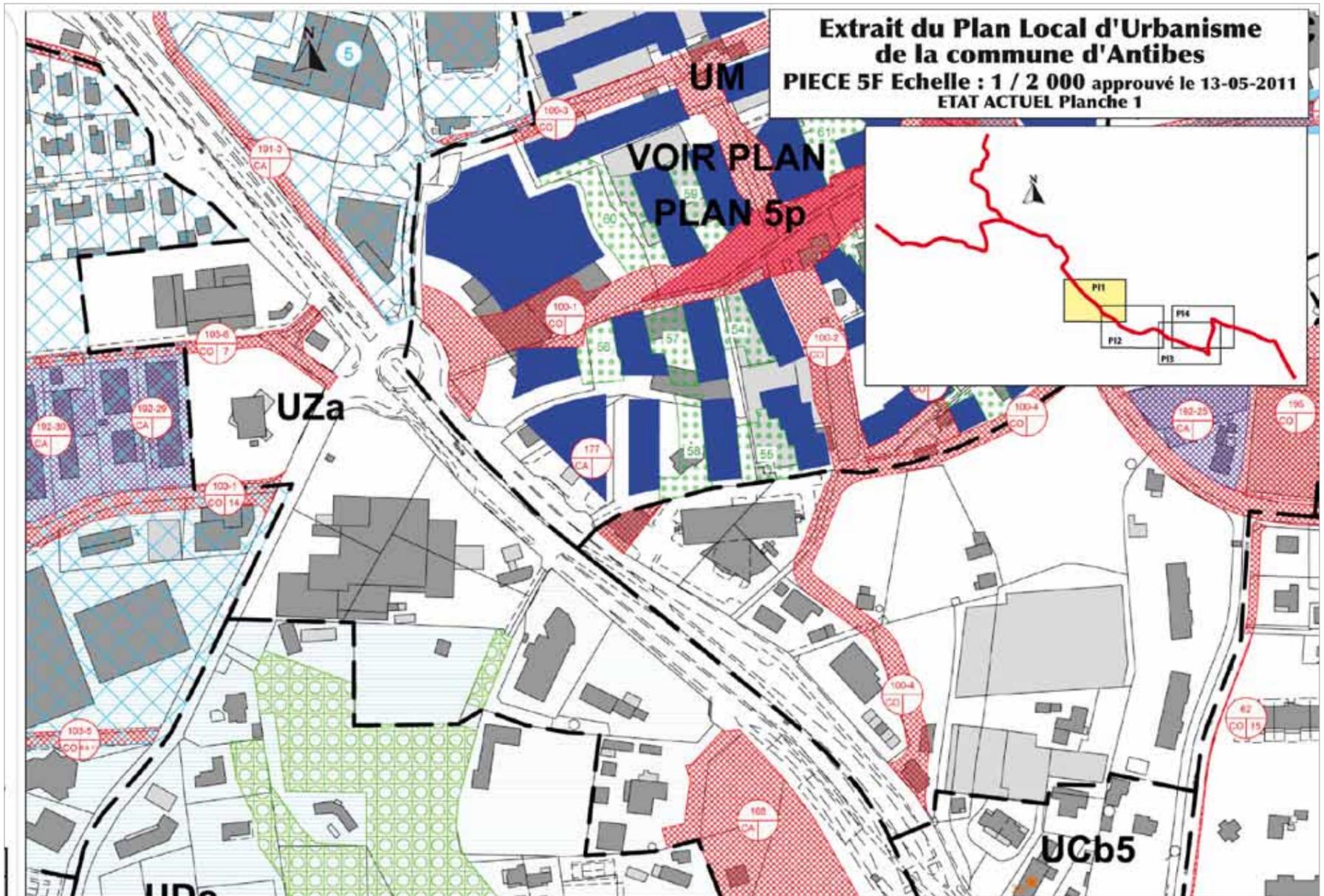


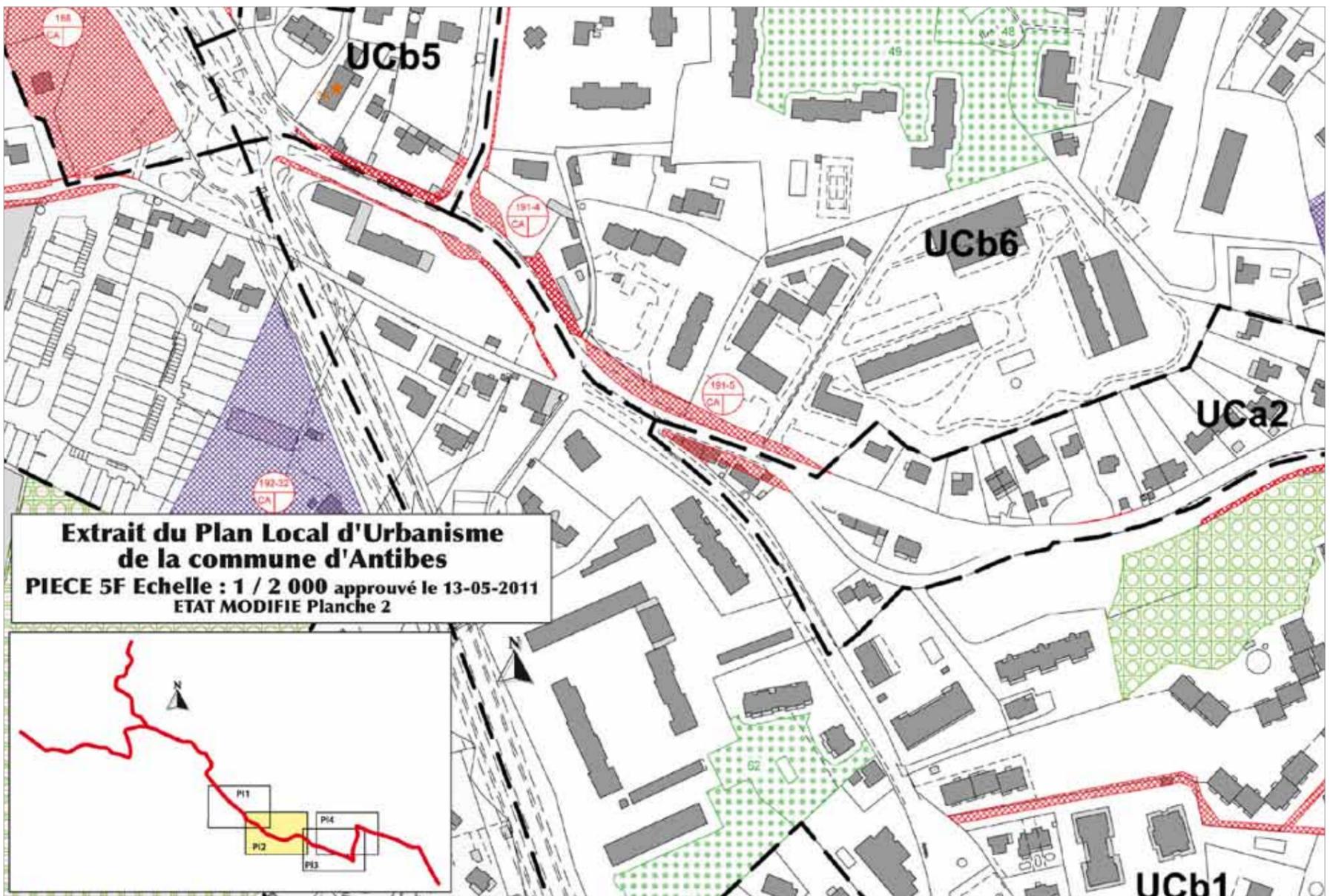
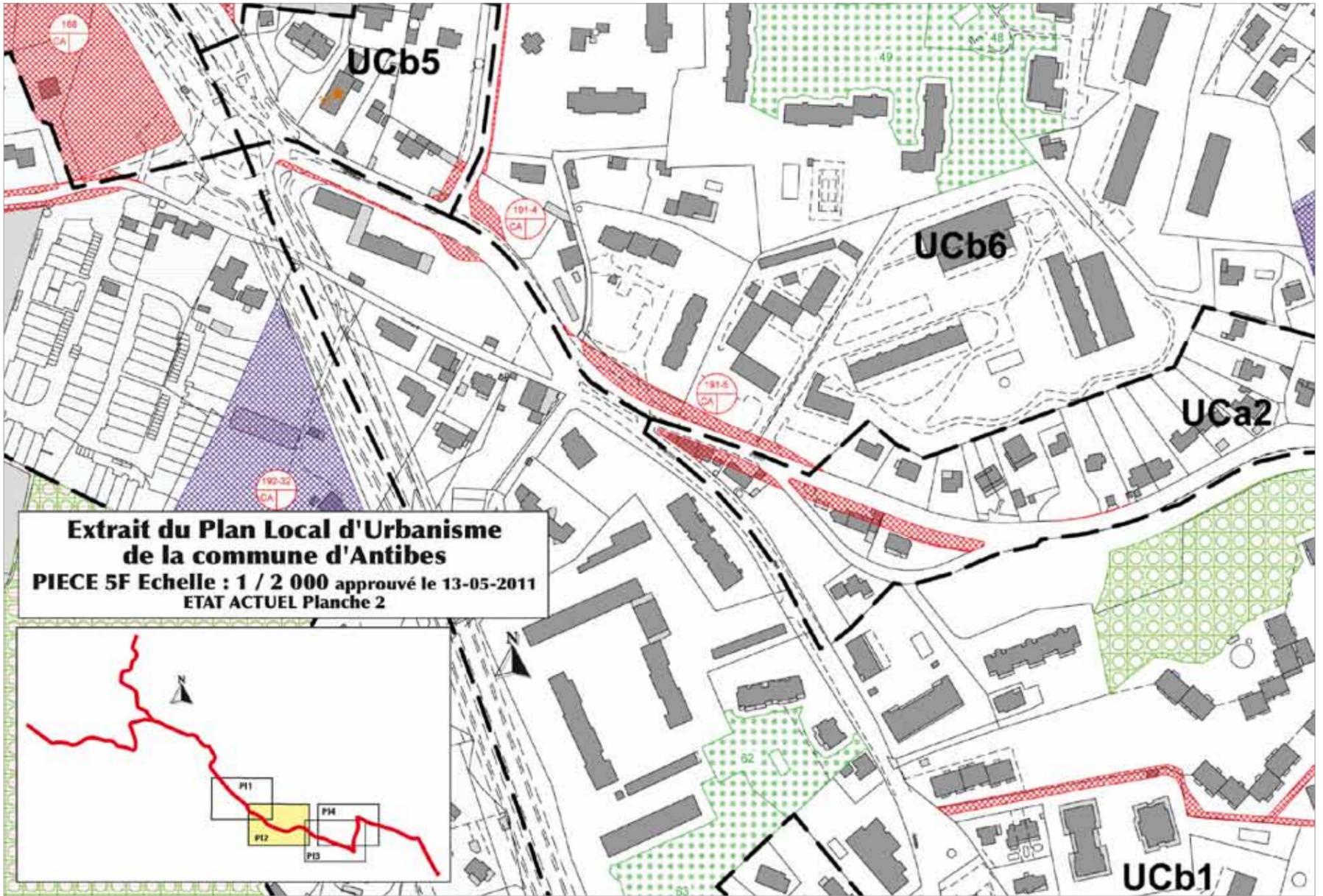


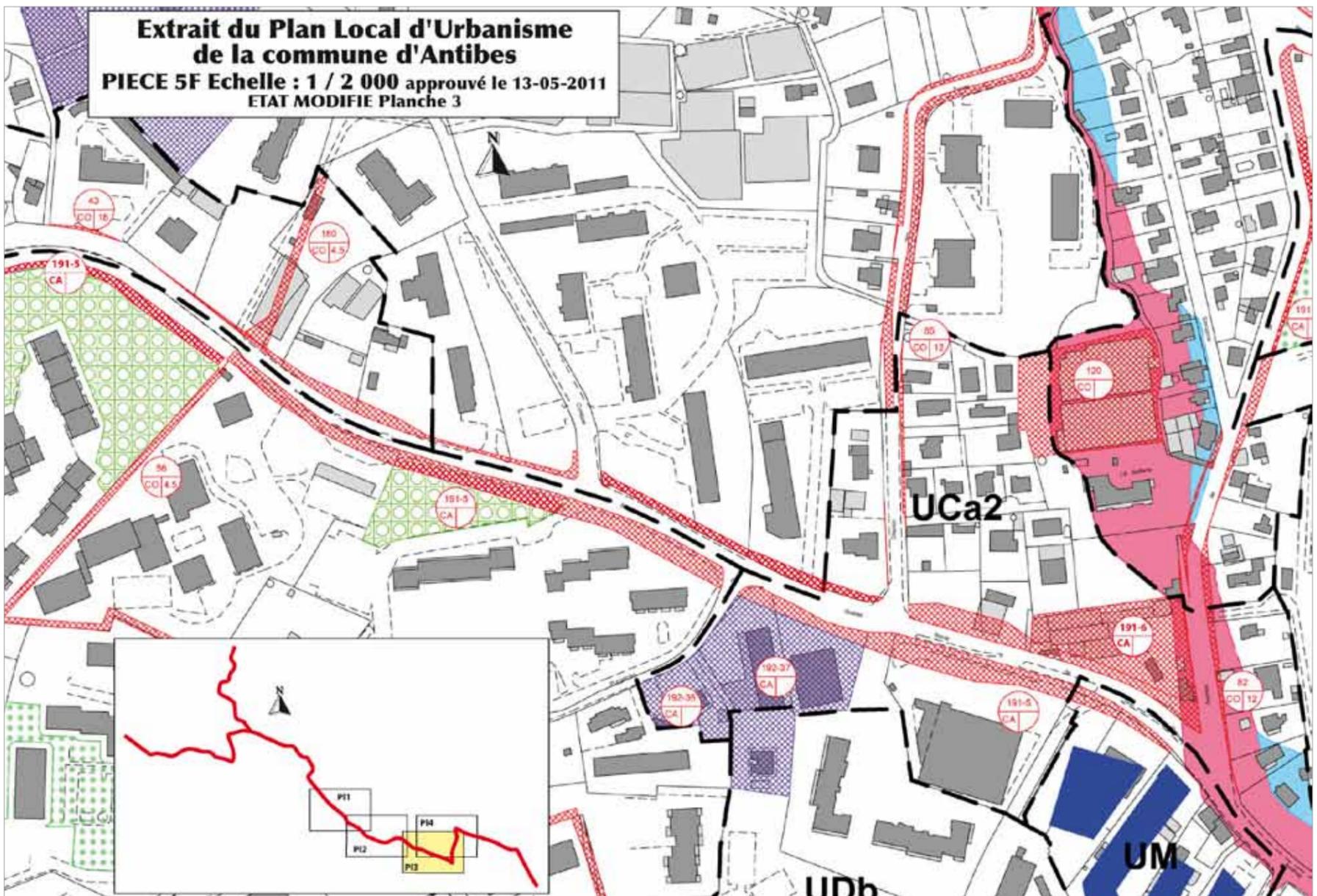
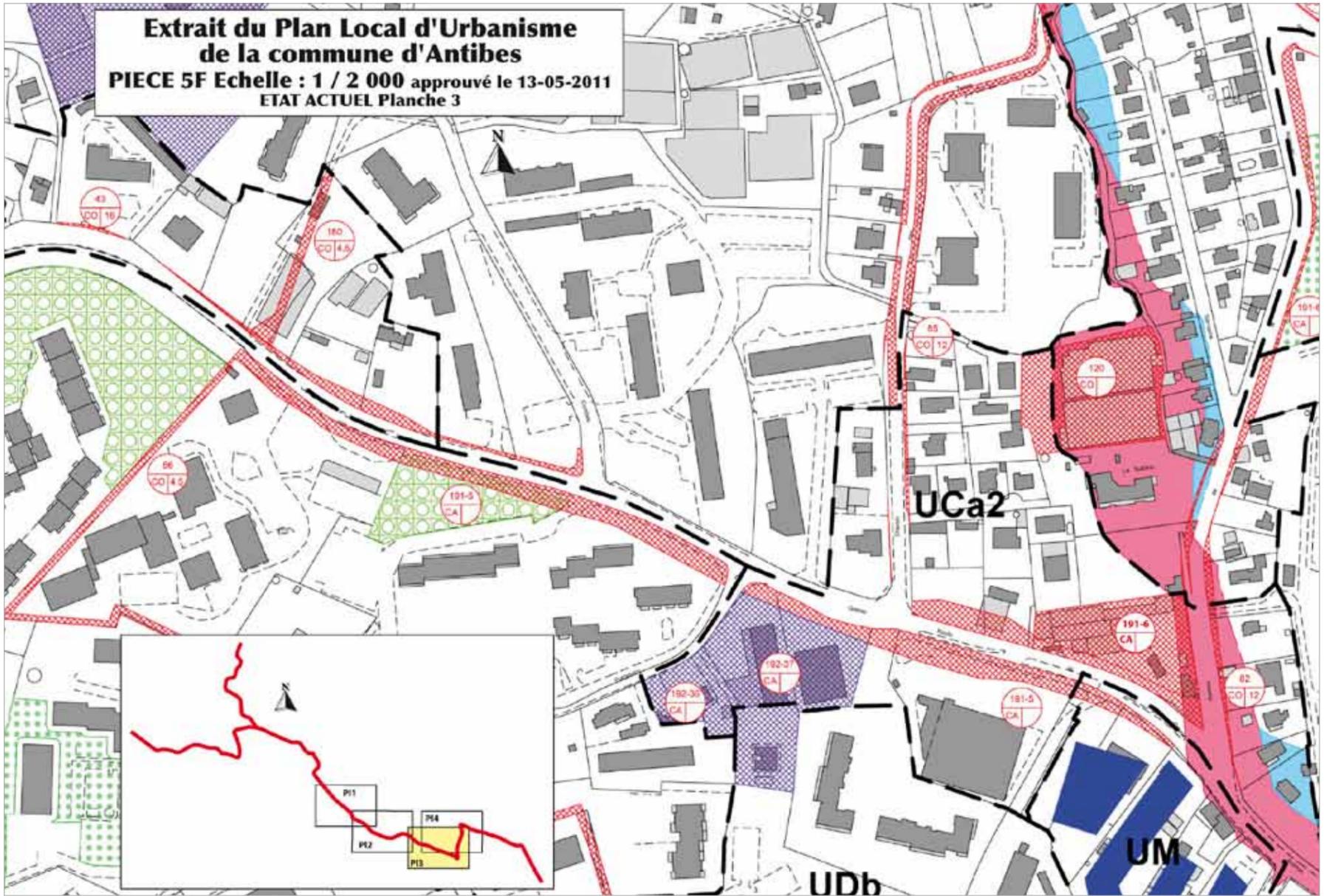


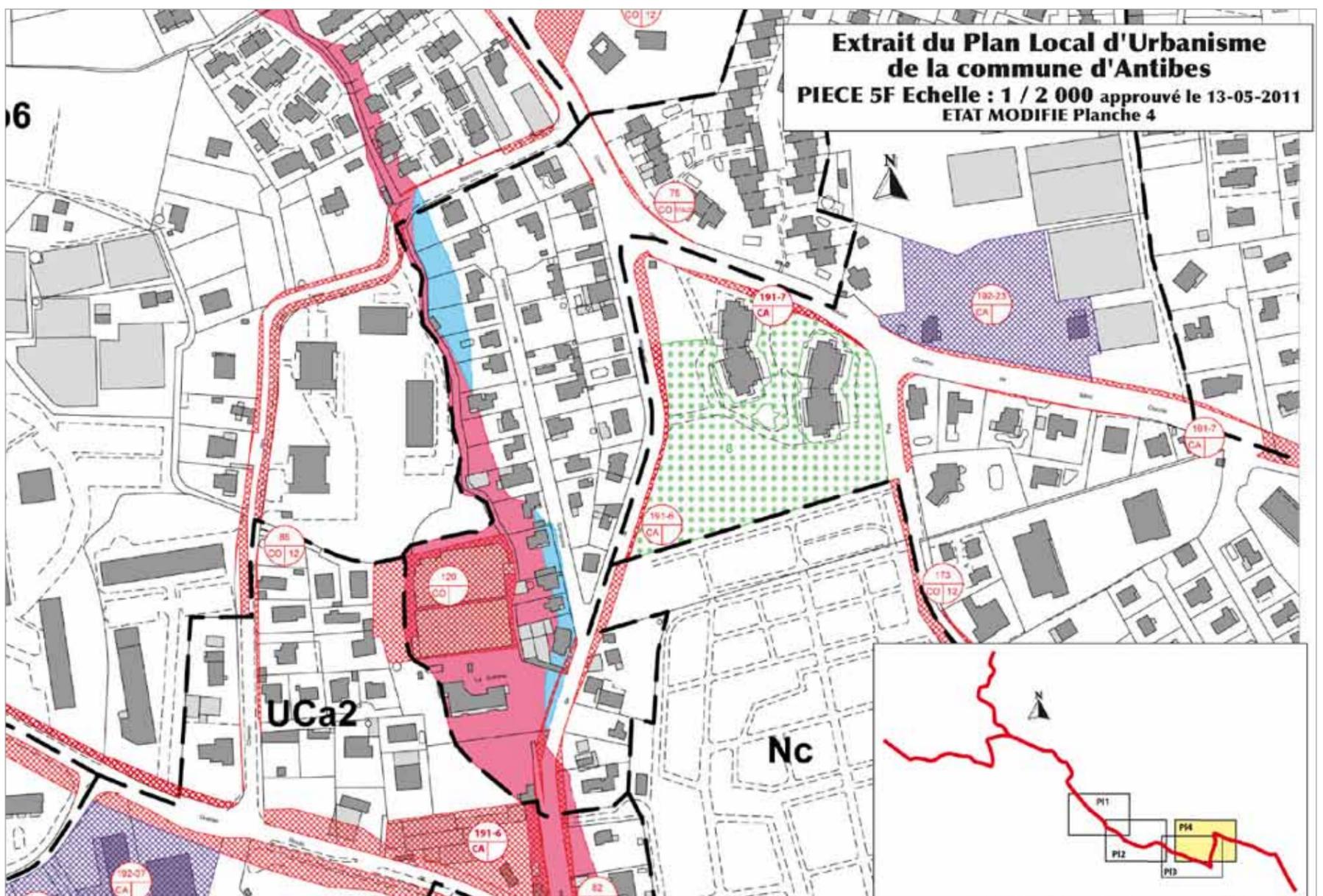
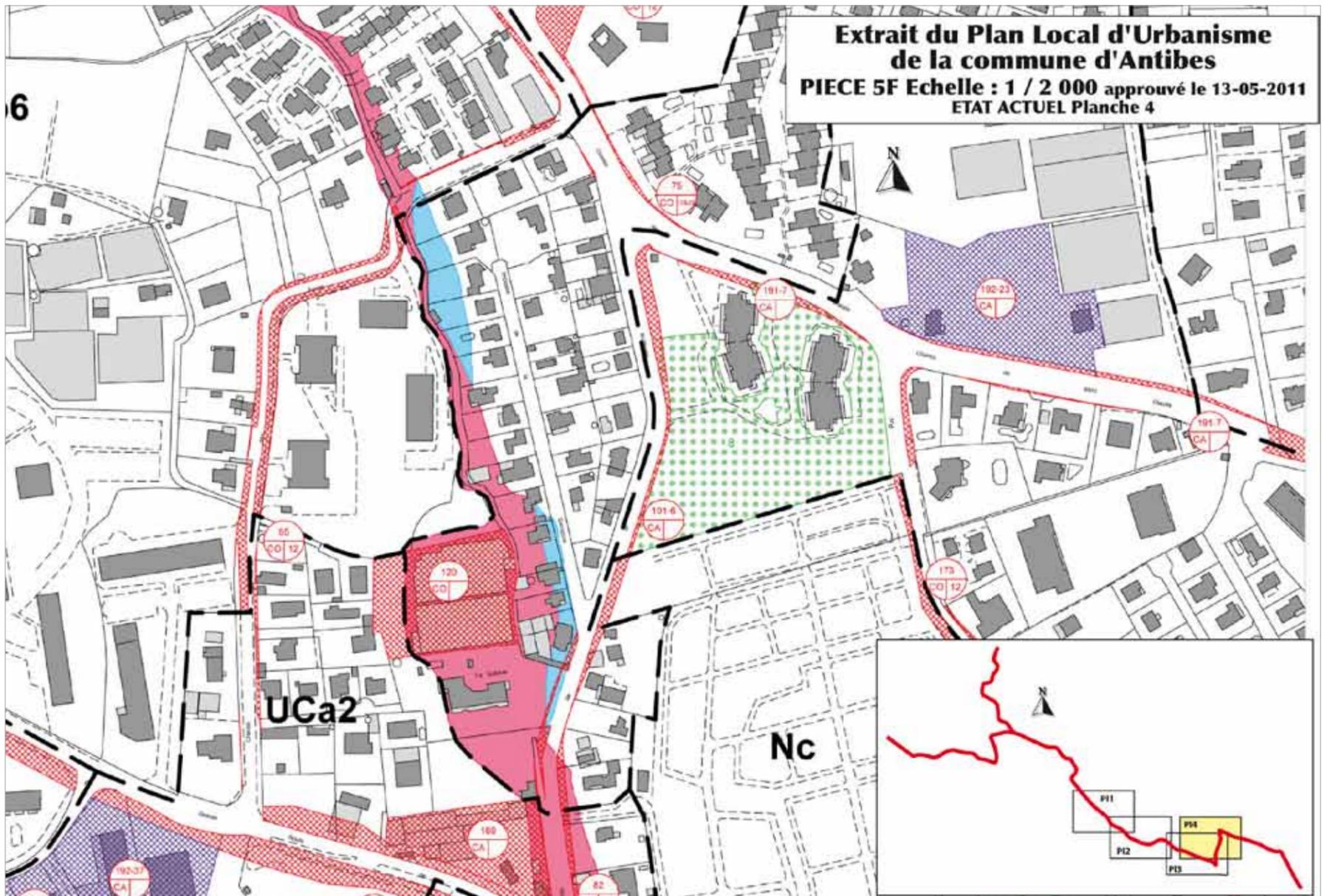


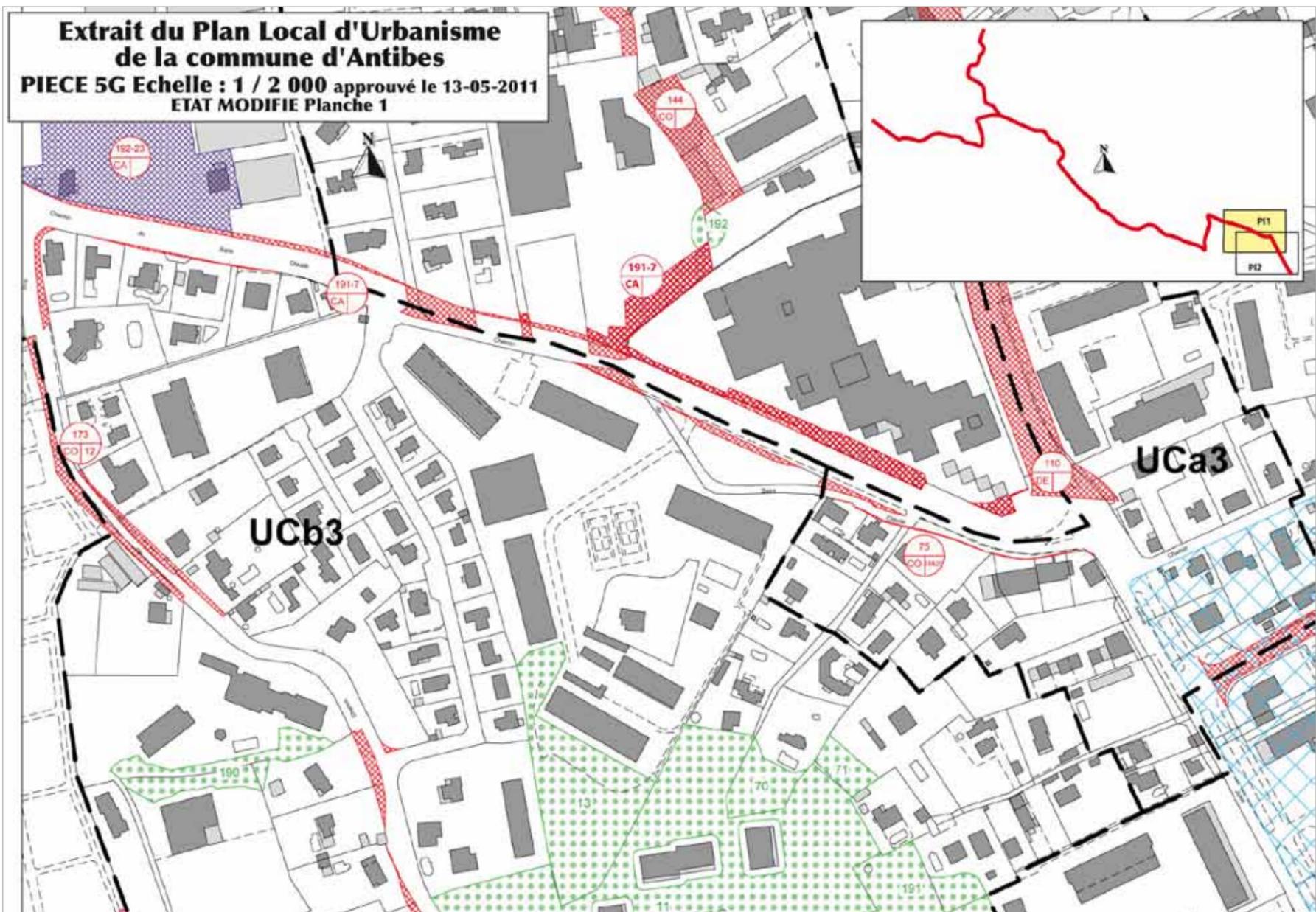
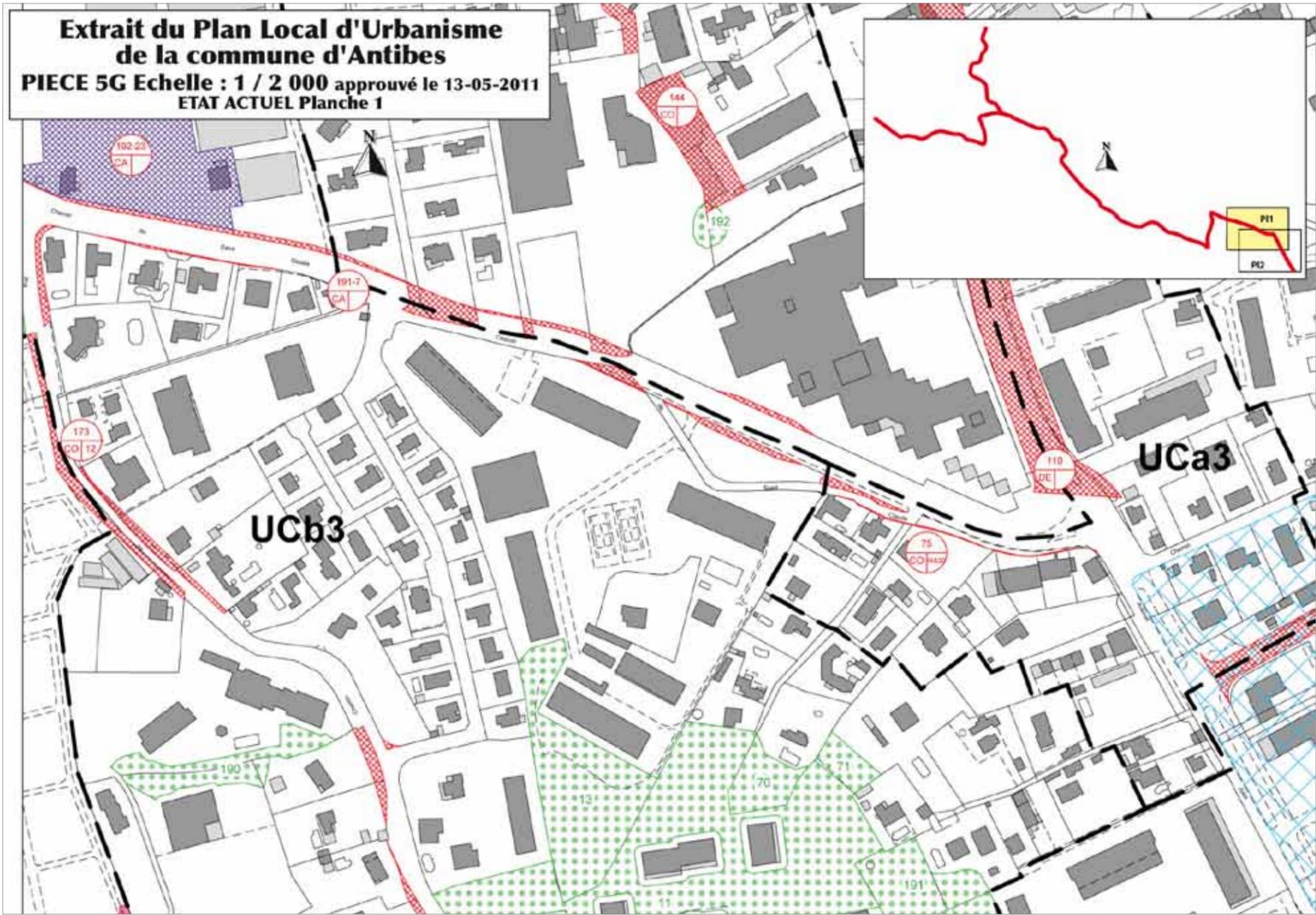


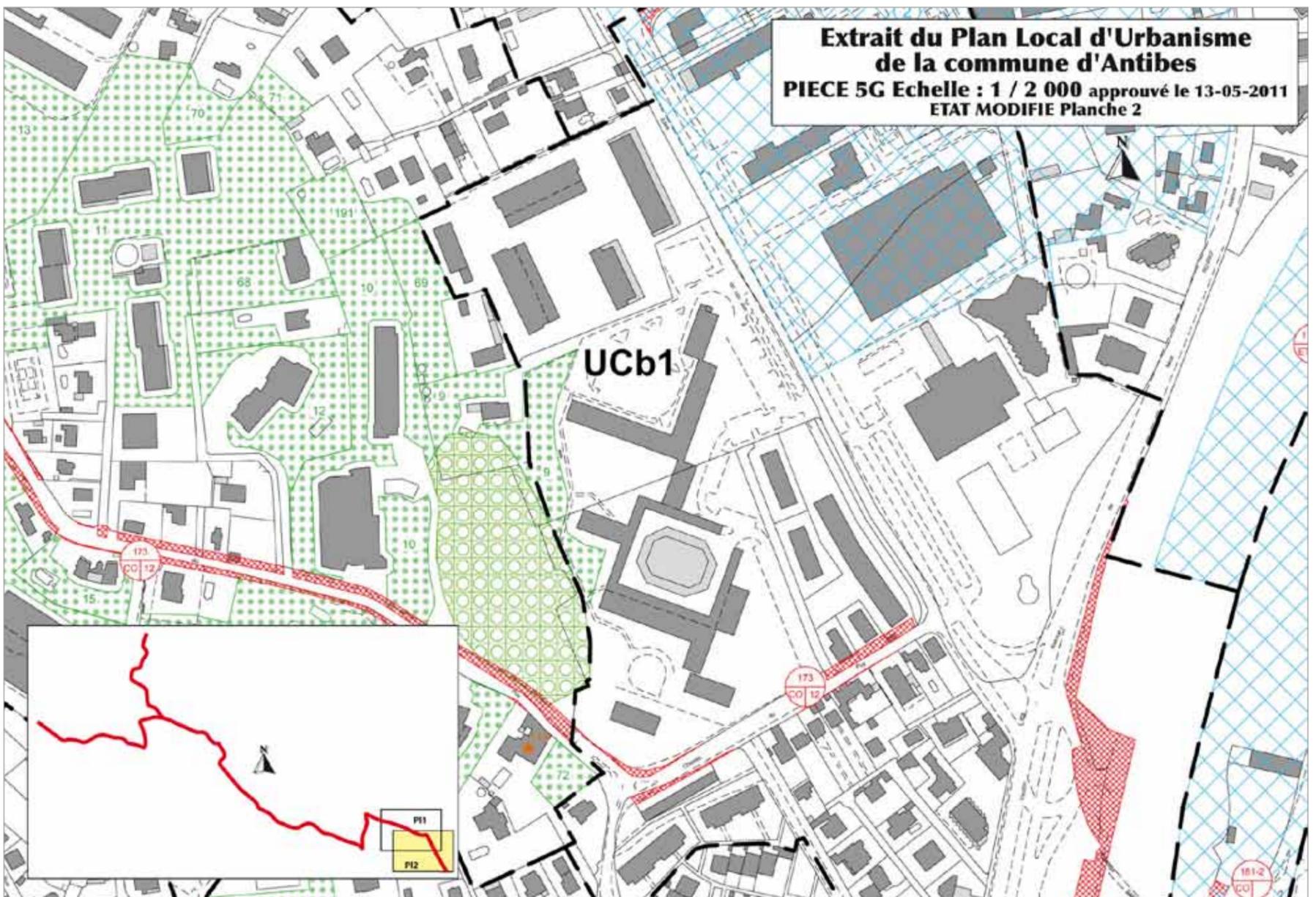
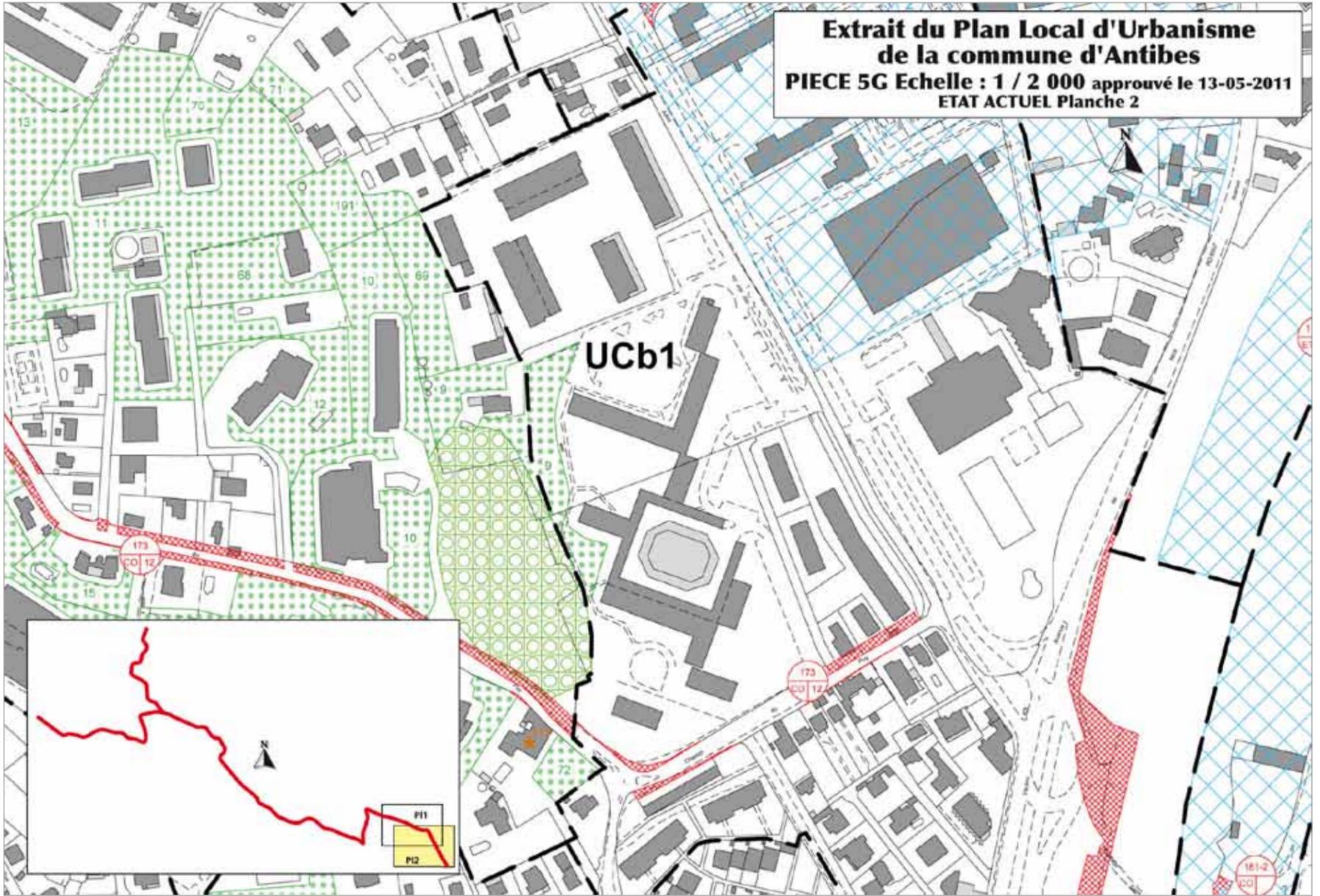




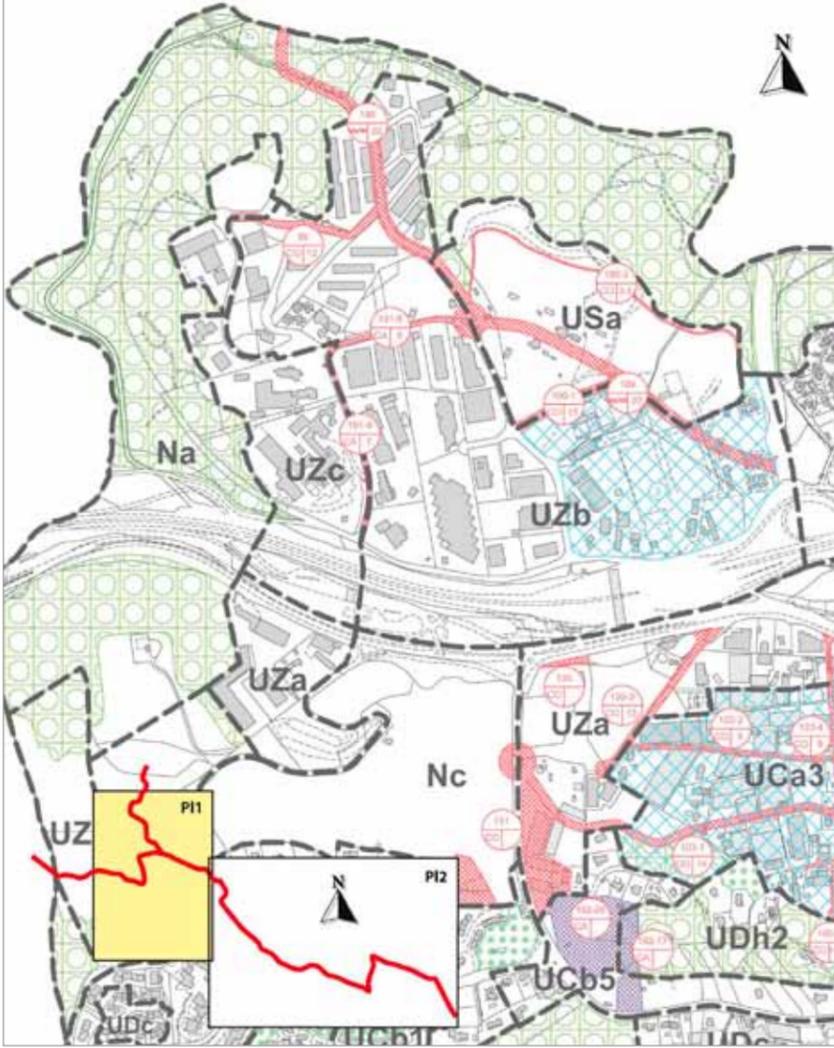




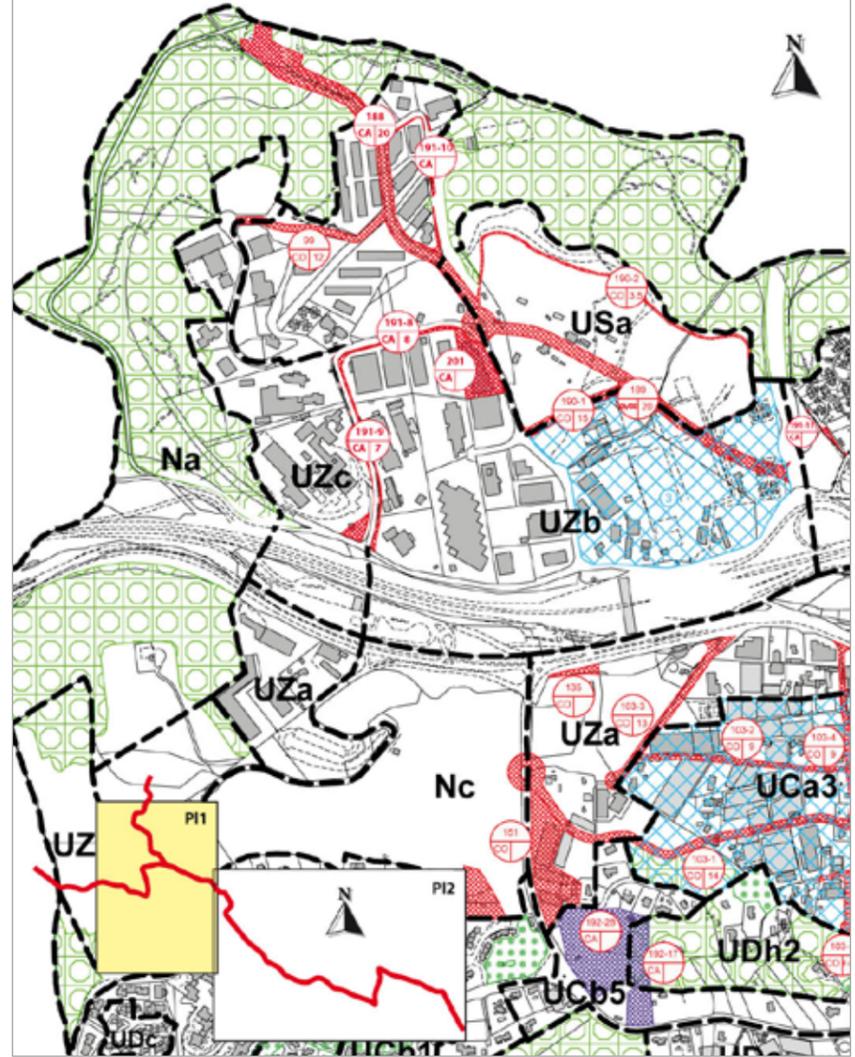




**Extrait du Plan Local d'Urbanisme
de la commune d'Antibes**
PIECE 5 Echelle : 1 / 8 000 approuvé le 13-05-2011
ETAT ACTUEL Planche 1



**Extrait du Plan Local d'Urbanisme
de la commune d'Antibes**
PIECE 5 Echelle : 1 / 8 000 approuvé le 13-05-2011
ETAT MODIFIE Planche 1



PLU état actuel

Numéro	Bénéficiaire	Nom	Destination	Section concernée (tenant)	Section concernée (aboutissant)	Largeur de plateforme proposée
CA-CO/188	CASA Commune	CISTES (Prolongement de la route des) - Projet de T.C.S.P.	Création et élargissement	Rue Henri Laugier	Limite Nord de la commune	7 m (CASA) + 13m (Commune)
CA-CO/189	CASA Commune	Voie nouvelle TROIS MOULINS / CROUTONS - Projet de T.C.S.P.	Création	Rue Henri Laugier	Rue des Trois Moulins	7 m (CASA) + 13m (Commune)
CA/191-1	CASA	Projet de Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.)	Elargissement	Rue des Trois Moulins	Chemin de Saint Claude	
CA/191-2	CASA	Projet de Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.)	Création	Chemin de Saint Claude	Route de Grasse	
CA/191-3	CASA	Projet de Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.)	Création et élargissement	Chemin de Saint Claude	Giratoire de Weisweller	
CA/191-4	CASA	Projet de Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.)	Elargissement	Giratoire de la Croix Rouge / R.D.35bis	Avenue des Martyrs de la Résistance	
CA/191-5	CASA	Projet de Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.)	Elargissement	Avenue des Martyrs de la Résistance	Avenue de la Sarrazine	
CA/191-6	CASA	Projet de Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.)	Elargissement	Route de Grasse (R.D.6035)	Chemin de Saint Claude	
CA/191-7	CASA	Projet de Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.)	Elargissement	Avenue de la Sarrazine	Avenue Jules Grec	
CA/191-8	CASA	Projet de Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.)	Elargissement	Rue des Cistes	Rue Jean Joannon	8
CA/191-9	CASA	Projet de Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.)	Elargissement	Rue Henri Laugier	Rue des Trois Moulins	7
DE/113	Département	R.D.6007 (Déviation de la)	Création	Limite Ouest de la commune	Carrefour de la R.D.35 bis	23,5

PLU état modifié

Numéro	Bénéficiaire	Nom	Destination	Section concernée (tenant)	Section concernée (aboutissant)	Largeur de plateforme proposée
CA-CO/188	CASA Commune	CISTES (Prolongement de la route des) - Projet de T.C.S.P.	Création et élargissement	Rue Henri Laugier	Limite Nord de la commune	7 m (CASA) + 13m (Commune)
CA-CO/189	CASA Commune	Voie nouvelle TROIS MOULINS / CROUTONS - Projet de T.C.S.P.	Création	Rue Henri Laugier	Rue des Trois Moulins	7 m (CASA) + 13m (Commune)
CA/191-1	CASA	Projet de Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.)	Elargissement	Rue des Trois Moulins	Chemin de Saint Claude	
CA/191-2	CASA	Projet de Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.)	Création	Chemin de Saint Claude	Route de Grasse	
CA/191-3	CASA	Projet de Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.)	Création et élargissement	Chemin de Saint Claude	Giratoire de Weisweller	
CA/191-4	CASA	Projet de Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.)	Elargissement	Giratoire de la Croix Rouge / R.D.35bis	Avenue des Martyrs de la Résistance	
CA/191-5	CASA	Projet de Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.)	Elargissement	Avenue des Martyrs de la Résistance	Avenue de la Sarrazine	
CA/191-6	CASA	Projet de Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.)	Elargissement	Route de Grasse (R.D.6035)	Chemin de Saint Claude	
CA/191-7	CASA	Projet de Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.)	Elargissement	Avenue de la Sarrazine	Avenue Jules Grec	
CA/191-8	CASA	Projet de Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.)	Elargissement	Rue des Cistes	Rue Jean Joannon	8
CA/191-9	CASA	Projet de Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.)	Elargissement	Rue Henri Laugier	Rue des Trois Moulins	7

CA/191-10	CASA	Rue des alisiers	Elargissement	Rue des alisiers	Route des Cistes	
CA/191-11	CASA	Avenue des tulipes	création	Route des 3 moulins	R.D. 535	
CA/191-12	CASA	Voie d'accès au parking du centre commercial	création	chemin de Saint Claude	Giratoire des terriers	

PLU état actuel

Numéro	Bénéficiaire	Adresse - Quartier	Références cadastrales concernées	Destination	Emprises à acquérir (m ²)
CA/192-34	CASA	825b chemin de Rabiac-Estagnol	BD0153-0368p	Réalisation de programmes de logements (voir page 18)	4 485
CA/192-35	CASA	1041 chemin de Rabiac-Estagnol	BD0150-0362-0363-0364-0365-0366-0367-0368p	Réalisation de programmes de logements (voir page 18)	7 225
CA/192-36	CASA	55 chemin des Ames du Purgatoire	BC0235-0236-0237	Réalisation de programmes de logements (voir page 18)	1 577
CA/192-37	CASA	315 route de Grasse, 51 chemin des Ames du Purgatoire	BC0007-0010-0082	Réalisation de programmes de logements (voir page 18)	6 215
CA/192-38	CASA	7, 9, 11 et 50 chemin de la Peyregoue, chemin Valentin	BH0016-0017-0019-0251-0252	Réalisation de programmes de logements (voir page 18)	8 755
CA/192-39	CASA	6 avenue Aristide Briand, 28 avenue Gambetta	BL0198-0199	Réalisation de programmes de logements (voir page 18)	375
CA/192-40	CASA	2, 4, 6, 8 et 10 avenue Thiers, 20 boulevard Dugommier	BL0126-0127-0128-0346-0359	Réalisation de programmes de logements (voir page 18)	1 709
CA/192-41	CASA	15 avenue du Grand Cavalier	BO0003	Réalisation de programmes de logements (voir page 18)	306
CA/192-42	CASA	3 avenue Ernest Macé, 1 avenue Mirabeau	BO0021	Réalisation de programmes de logements (voir page 18)	689
CA/192-43	CASA	17 chemin des Iles	CT0562-0563	Réalisation de programmes de logements (voir page 18)	2 941
CA/192-44	CASA	5 et 7 rue Gouverneur de Chavannes, 2bis et 4 rue d'Alger	BL0185-0342-0343-0382-0384	Réalisation de programmes de logements (voir page 18)	1 073
CA/192-45	CASA	8 et 10 boulevard Dugommier, 18 et 20 boulevard Gambetta	BL0110-0111-0112-0113	Réalisation de programmes de logements (voir page 18)	449
CA/192-46	CASA	875 chemin des Quatre Chemins, 1760 avenue Jules Grec	AO0282p-0284p	Réalisation de programmes de logements(voir page 18)	2 604
ET/171	Etat - E.D.F.	Route de Saint Jean - La Colle	BE0165 (parcelle BE0165 propriété d'E.D.F.)	Extension à 225 kv du poste de transformation 63 kv existant	3 602

PLU état modifié

Numéro	Bénéficiaire	Adresse - Quartier	Références cadastrales concernées	Destination	Emprises à acquérir (m ²)
CA/192-34	CASA	825b chemin de Rabiac-Estagnol	BD0153-0368p	Réalisation de programmes de logements (voir page 18)	4 485
CA/192-35	CASA	1041 chemin de Rabiac-Estagnol	BD0150-0362-0363-0364-0365-0366-0367-0368p	Réalisation de programmes de logements (voir page 18)	7 225
CA/192-36	CASA	55 chemin des Ames du Purgatoire	BC0235-0236-0237	Réalisation de programmes de logements (voir page 18)	1 577
CA/192-37	CASA	315 route de Grasse, 51 chemin des Ames du Purgatoire	BC0007-0010-0082	Réalisation de programmes de logements (voir page 18)	6 215
CA/192-38	CASA	7, 9, 11 et 50 chemin de la Peyregoue, chemin Valentin	BH0016-0017-0019-0251-0252	Réalisation de programmes de logements (voir page 18)	8 755
CA/192-39	CASA	6 avenue Aristide Briand, 28 avenue Gambetta	BL0198-0199	Réalisation de programmes de logements (voir page 18)	375
CA/192-40	CASA	2, 4, 6, 8 et 10 avenue Thiers, 20 boulevard Dugommier	BL0126-0127-0128-0346-0359	Réalisation de programmes de logements (voir page 18)	1 709
CA/192-41	CASA	15 avenue du Grand Cavalier	BO0003	Réalisation de programmes de logements (voir page 18)	306
CA/192-42	CASA	3 avenue Ernest Macé, 1 avenue Mirabeau	BO0021	Réalisation de programmes de logements (voir page 18)	689
CA/192-43	CASA	17 chemin des Iles	CT0562-0563	Réalisation de programmes de logements (voir page 18)	2 941
CA/192-44	CASA	5 et 7 rue Gouverneur de Chavannes, 2bis et 4 rue d'Alger	BL0185-0342-0343-0382-0384	Réalisation de programmes de logements (voir page 18)	1 073
CA/192-45	CASA	8 et 10 boulevard Dugommier, 18 et 20 boulevard Gambetta	BL0110-0111-0112-0113	Réalisation de programmes de logements (voir page 18)	449
CA/192-46	CASA	875 chemin des Quatre Chemins, 1760 avenue Jules Grec	AO0282p-0284p	Réalisation de programmes de logements(voir page 18)	2 604
CA/201	CASA	400 Rue Henri Laugier	004000AB0199	Dépôt	
ET/171	Etat - E.D.F.	Route de Saint Jean - La Colle	BE0165 (parcelle BE0165 propriété d'E.D.F.)	Extension à 225 kv du poste de transformation 63 kv existant	3 602