



Évaluation environnementale des documents d'urbanisme

Procédure d'examen au cas par cas des PLU et Cartes Communales

***Mise en compatibilité du PLUm de la Métropole Nice Côte d'Azur
dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique
relative à la reconstruction / extension du cimetière de Saint-
Martin-Vésubie***

Quels sont les documents concernés par l'examen au cas par cas ?

Le décret du 23 août 2012 (modifié par le décret du 28 décembre 2015) et le décret du 11 août 2016 introduisent et définissent la notion d'**examen au cas par cas** pour déterminer l'éligibilité à évaluation environnementale de certains documents d'urbanisme :

- les élaborations des PLU (à l'exception de ceux qui comportent un site N2000, qui prévoient une UTN soumise à autorisation, qui couvrent une commune littorale, qui eux sont systématiquement soumis à évaluation environnementale),
- les révisions des PLU ci-dessus,
- les mises en compatibilité dans le cadre d'une déclaration de projet ou d'une déclaration d'utilité publique des PLU soumis à un examen au cas par cas et pour les autres PLU, à condition que les mises en compatibilité n'emportent pas les mêmes effets qu'une révision,
- les élaborations et les révisions des Cartes Communales (CC) à l'exception de celles dont le territoire comprend en tout ou partie un site N2000.

Comment s'effectue l'examen au cas par cas ?

L'autorité environnementale est obligatoirement consultée par la personne publique responsable pour examiner au cas par cas si une évaluation environnementale est nécessaire pour les documents d'urbanisme concernés. Un accusé de réception de l'autorité environnementale est émis.

En l'absence de réponse de l'autorité environnementale dans un **délai de 2 mois**, l'évaluation environnementale est **obligatoire**.

Quand s'effectue la demande d'examen au cas par cas ?

Le décret prévoit que la saisine de l'autorité environnementale par la personne publique responsable intervient :

- après le débat relatif aux orientations du projet d'aménagement et de développement durables pour l'élaboration ou pour la révision d'un plan local d'urbanisme portant atteinte aux orientations du projet d'aménagement et de développement durables ;
- à un stade précoce et avant l'enquête publique pour l'élaboration ou la révision d'une carte communale ;
- à un stade précoce et avant la réunion conjointe des personnes publiques associées dans les autres cas (évolution des PLU soumis au cas par cas).

Quel dossier à fournir ?

Le décret prévoit que la personne publique responsable doit transmettre à l'autorité environnementale :

- une description des caractéristiques principales du document ;
- une description des caractéristiques principales, de la valeur et de la vulnérabilité de la zone ou des zones susceptible(s) d'être touchée(s) par la mise en œuvre du document ;
- une description des principales incidences sur l'environnement et la santé humaine de la mise en œuvre du document.

Au travers des éléments fournis, la personne publique responsable veillera à préciser :

- **l'ensemble des orientations du PADD prises en matière d'aménagement et de développement du territoire y compris l'objectif de réduction de la consommation d'espace (y compris les inflexions par rapport au document antérieur s'il existe), ainsi que toutes les informations permettant d'identifier de quantifier et de localiser les aménagements prévus par le document d'urbanisme** (activités, transports collectifs, équipements, orientation d'aménagement et de programmation visant la requalification d'un quartier ancien ou une extension urbaine....) ;
- Les informations permettant de croiser, avec un degré de précision suffisante, les secteurs de projet **et les sensibilités environnementales** pour cerner les zones de « tension » entre les deux. Cela peut être représenté avantageusement par des **cartographies de superposition** (exemple, zones urbanisables par rapport à ZNIEFF, Natura 2000, zones à risque,...).

- **la compatibilité de ces orientations avec les enjeux environnementaux** (préservation des espaces naturels et agricoles, préservation du paysage et remise en bon état des continuités écologiques, réduction des émissions de gaz à effet de serre, réseau d'assainissement,...) **et la protection de la santé humaine (prise en compte des nuisances, qualité de l'air, de l'eau...)** ;

La probabilité, la durée, la fréquence (effets très faibles – cause accidentelle – ou continue), le caractère réversible, cumulatif des incidences, sont autant de caractéristiques permettant de déterminer si l'impact environnemental de la mise en œuvre du plan sur les zones touchées est important.

Précisions relatives aux cartes communales :

La carte communale est un document d'urbanisme simple qui délimite les secteurs où les constructions sont autorisées et ceux où, sauf exception, les constructions ne sont pas admises.

Pour permettre à l'autorité environnementale d'instruire la demande d'examen au cas par cas, la personne publique responsable devra fournir a minima les éléments listés. A défaut, la demande pourra être jugée irrecevable.

A qui s'adresser ?

La demande d'examen au cas par cas composée de la lettre de saisine de l'Autorité environnementale (cf modèle sur internet DREAL PACA) et de l'annexe 2 à minima, sera adressée :

par courriel à :

ae-decisionpp.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr

ATTENTION : LA DECISION EST NOTIFIEE AU PETITIONNAIRE UNIQUEMENT A L'ADRESSE COURRIEL INDIQUEE PAR CE DERNIER DANS LE FORMULAIRE *(donc aucun envoi ne sera réalisé par courrier).*

De même, l'ensemble des échanges (accusés de réception, demandes de pièces complémentaires, ...) seront envoyés au pétitionnaire par mel. Par sécurité, ce dernier peut mentionner plusieurs adresses courriels.

Références :

Décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015 relatif à la partie réglementaire du livre 1er du code de l'urbanisme et à la modernisation du contenu du plan local d'urbanisme

Décret n°2016-1110 du 11 août 2016 relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes

Décret n° 2021-1345 du 13 octobre 2021 portant modification des dispositions relatives à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme et des unités touristiques nouvelles

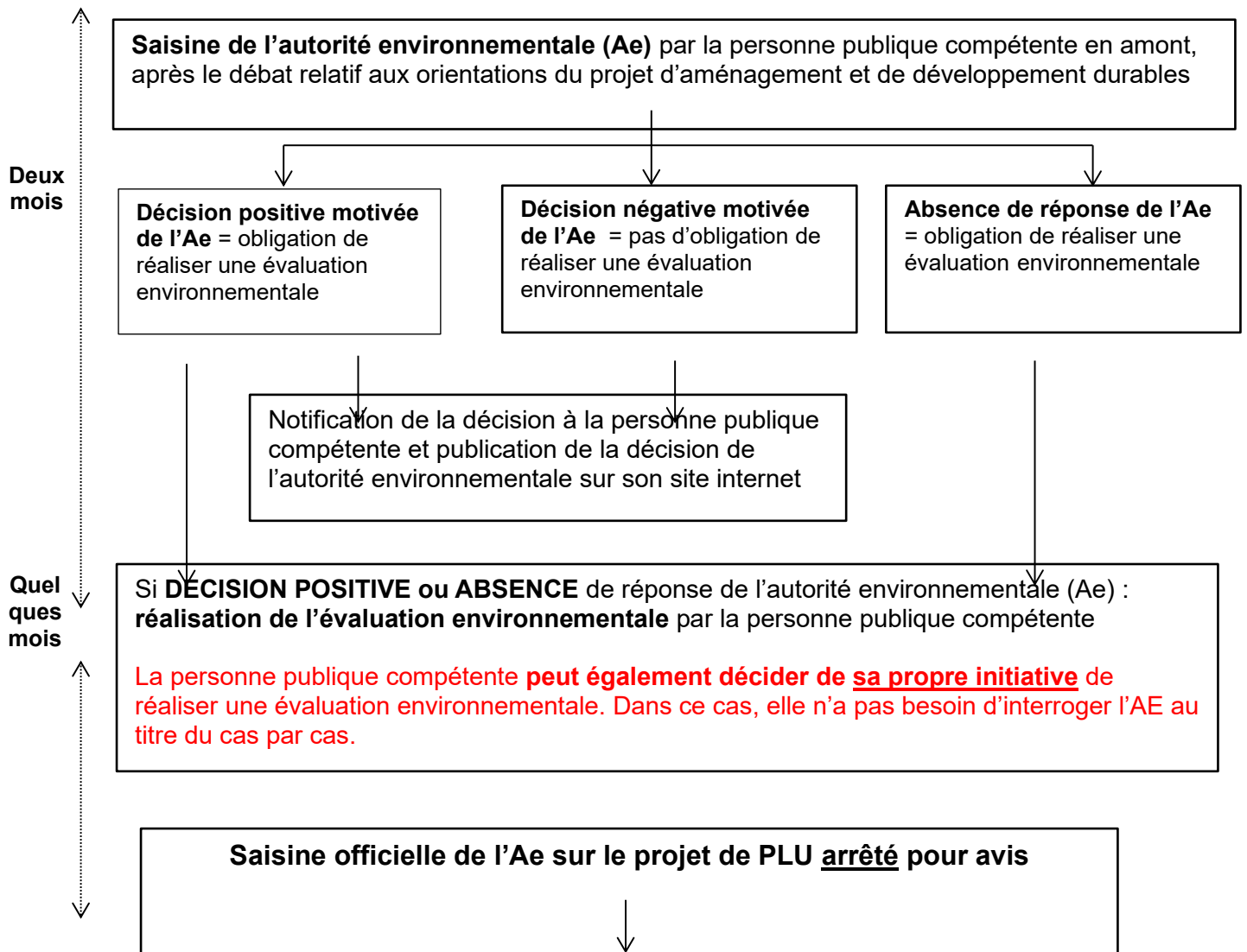
Site internet DREAL PACA

SOMMAIRE

FORMULAIRE DE DEMANDE D'EXAMEN.....	5
ANNEXES.....	21
1. Plan de situation.....	22
2. Cartographie superposant les contraintes	23
3. Synthèse du PPR et du PAC.....	24
4. Notice explicative de la mise en compatibilite	25
4.1. Choix de la procédure de mise en compatibilité liée à une opération d'utilité publique	25
4.2. Déroulement de la procédure	26
4.3. Motifs et objets de la mise en compatibilité.....	27
5. Echange technique de mail avec la ddtm au sujet des etudes hydrauliques.....	33
6. Adaptation apportées au document d'urbanisme : reglement graphique.....	34
7. PADD en vigueur	36

FORMULAIRE DE DEMANDE D'EXAMEN

I - Procédure d'examen au cas par cas



II - Renseignements à fournir par les personnes publiques pour l'examen au cas par cas

A. Intitulé du document

Document concerné (PLU, Carte Communale...) : <i>préciser la date d'approbation du document en vigueur</i>	Plan Local d'Urbanisme de la Métropole Nice Côte d'Azur (MNCA) approuvé le 25 octobre 2019, modifié en dernière date le 30 novembre 2023 (modification simplifiée n°2) et ayant fait l'objet d'une mise en compatibilité dans le cadre d'une DUP relative au schéma d'aménagement de la Madone et du Boréon suite à la tempête Alex approuvée par arrêté préfectoral du 14 août 2024.
Le document ci-dessus a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?	☒ Oui ☐ Non
Procédure concernée par la saisine	☐ Élaboration ☐ Révision ☐ Mise en compatibilité Déclaration de projet ☒ Mise en compatibilité DUP ☐ Modification
Intitulé de l'objet de la saisine (exemple : révision, modification n°, modification simplifiée...)	Déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme métropolitain pour la reconstruction du cimetière suite au passage de la Tempête Alex, sur la commune de Saint-Martin-Vésubie.
Quels sont les objectifs visés dans le cadre de cette saisine : orientations principales (ouverture à urbanisation de certains secteurs, réduction d'une zone agricole, réduction d'un EBC ¹ ...) ?	Le projet vise à reconstruire la partie du cimetière qui a été emportée lors de l'épisode de la tempête Alex, afin d'accueillir les futures inhumations. Pour préserver cet espace des nouveaux risques de crue, cette reconstruction aura lieu sur des parcelles plus au Sud de l'emprise de l'ancien cimetière, non concernées par le lit majeur du Boréon. Le périmètre du projet couvre la partie restante du cimetière actuel et la zone d'extension envisagée. La procédure a pour objectif de reclasser une partie de la zone AC existante en zone Ne afin de pouvoir réimplanter le cimetière communal, et de classer également le cimetière actuel en zone Ne pour plus de cohérence. En effet, ce zonage du PLUm est dédié aux cimetières et locaux liés. Ce reclassement concerne une surface de 2 750 m ² environ.
Pièces à fournir	☒ notice explicative de l'objet de la saisine Le cas échéant selon le type de procédure : ☐ diagnostic ou synthèse du diagnostic ☒ PADD ☒ pièces graphiques (avant/après) ☐ pièces réglementaires (avant/après) ☐ OAP ☒ cartographie superposant les zones pressenties d'aménagement avec les zones à enjeu environnemental et paysager
Informations à fournir - si le document d'urbanisme est couvert par un plan de prévention des risques (PPR), présenter les éléments du document intégrant les préconisations liées à ce PPR - si le document d'urbanisme est lié à une	☒ synthèse des PPR appliqués au territoire ainsi que du PAC relatif à la tempête Alex Le projet de reconstruction du cimetière fait l'objet d'une DUP afin d'acquérir les parcelles concernées. Il n'a pas fait l'objet

¹EBC : Espace Boisé Classé

déclaration de projet ou une DUP : Le projet concerné par la déclaration de projet a-t-il fait l'objet d'une étude d'impact ? Décrivez sommairement le projet faisant l'objet de la déclaration (nature du projet, emprise, localisation...). Quels sont les éléments du document d'urbanisme nécessitant une mise en compatibilité ? • si autres informations utiles	d'étude d'impact car ne correspondant à aucune des catégories de projet mentionnées en annexe de l'article R.122-2 du Code de l'Environnement. Le projet vise à reconstruire la partie du cimetière qui a été emportée lors de l'épisode de la tempête Alex, afin d'accueillir les futures inhumations. Pour préserver cet espace des nouveaux risques de crue, cette reconstruction aura lieu sur des parcelles plus au Sud de l'emprise de l'ancien cimetière, non concernées par le lit majeur du Boréon. Ces parcelles sont aujourd'hui classées en zone agricole. Il convient donc de modifier le règlement graphique du PLUm pour permettre la reconstruction du cimetière sur ce secteur, et de classer ces parcelles en zone Ne. Le cimetière encore existant, actuellement en zone UBg du PLUm, sera également classée en zone Ne dans le cadre de la DUP, pour plus de cohérence aussi bien à l'échelle du projet qu'à l'échelle du PLUm.
---	---

B. Identification de la personne publique responsable

Personne publique responsable du document d'urbanisme :	Monsieur le Préfet des Alpes-Maritimes	
Nom et adresse du demandeur :	Préfecture des Alpes-Maritimes, 147 Bd du Mercantour, 06200 Nice	
Nom, numéro de téléphone et adresse mail du correspondant ² :	Emmanuel Toqué emmanuel.toque@alpes-maritimes.gouv.fr 04.93.72.29.58	Julien Ragot julien.ragot@alpes.maritimes.gouv.fr 04.93.72.29.09 / 06.48.25.12.02

C. Description des caractéristiques principales du document

Renseignements sur le territoire concerné	
Nombre et noms des communes concernées	1 – Commune de Saint-Martin-Vésubie
Nombre d'habitants concernés Au dernier recensement général, quel est le nombre d'habitants (données INSEE) ? Quel est le nombre d'habitants en période touristique ?	1 444 habitants à Saint-Martin-Vésubie (INSEE, 2019). 550 498 habitants dans la Métropole NCA (INSEE, 2019).

²ATTENTION : LA DECISION EST NOTIFIEE AU PETITIONNAIRE UNIQUEMENT A L'ADRESSE COURRIEL INDIQUEE PAR CE DERNIER DANS LE FORMULAIRE (donc aucun envoi ne sera réalisé par courrier).

De même, l'ensemble des échanges (accusés de réception, demandes de pièces complémentaires...) seront envoyés au pétitionnaire par mel. Par sécurité, ce dernier peut mentionner plusieurs adresses courriels.

Superficie du territoire ou du projet en cas de mise en compatibilité liée à une déclaration de projet ou d'utilité publique	La commune de Saint-Martin Vésubie s'étend sur une superficie d'environ 97,57 km². Le périmètre de projet s'étend sur une surface de 2 750 m² environ, qui seront reclassés, dans leur totalité, en zone Ne, afin de pouvoir réimplanter le cimetière communal et de mettre en cohérence le zonage du cimetière de Saint-Martin-Vésubie avec le zonage de la majorité des cimetières de la Métropole Nice Côte d'Azur. Au sein du zonage actuellement en vigueur, ces 2 750 m² sont aujourd'hui classés pour partie en zone UBg (cimetière actuel) et pour partie en zone Ac (projet d'extension). Ces terrains sont situés à proximité du village, longeant le lit majeur du Boréon.
--	--

Contexte de la planification	
Le territoire est-il couvert par des documents de planification exécutoires (SCoT, SDAGE, SAGE, PDU, autres documents d'urbanisme³) ? Ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ?	• DTA des Alpes-Maritimes approuvé le 2 décembre 2003, • SDAGE Rhône-Méditerranée approuvé le 21 mars 2022, ayant fait l'objet d'une évaluation environnementale. • Deux PPR sont approuvés sur la commune : → PPR Inondations, approuvé le 28 mai 2010, → PPR Avalanches, approuvé le 28 mai 2010. • Un PAC établi en date du 31 mars 2021 est disponible sur le territoire communal, consécutif à la tempête Alex du 2 octobre 2020. • SRCAE PACA approuvé le 17 juillet 2013, • SRCE PACA approuvé le 26 novembre 2014, ayant fait l'objet d'une évaluation environnementale, aujourd'hui intégré au SRADDET. • SRADDET PACA adopté le 26 juin 2019, ayant fait l'objet d'une évaluation environnementale.
Quels sont les objectifs et orientations définis, s'il y a lieu, dans le PADD ? → Fournir le PADD du document concerné	Le PADD de la Métropole Nice Côte d'Azur s'appuie sur les orientations générales suivantes : - Une Métropole dynamique et créatrice d'emplois : → Assurer le maintien et le développement des entreprises sur le territoire, susciter des créations et attirer de nouvelles implantations. → Affirmer la dimension internationale de la métropole Nice Côte d'Azur. → Développer l'offre des activités touristiques et de loisirs sur tout le territoire de la Métropole. → Dynamiser les activités touristiques et de loisirs liées à la Montagne en préservant les milieux. → Développer les activités liées à la mer en préservant les milieux. → Préserver et promouvoir une agriculture métropolitaine locale, cohérente et solidaire. → Développer l'aménagement numérique du territoire et les nouveaux services qu'il rend possible. → Renforcer l'attractivité du territoire grâce à une offre de formation innovante et complète. → Développer l'Eco Vallée, Opération d'Intérêt National. → Orienter le modèle économique de la métropole vers

³Schéma de Cohérence Territoriale, Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux, Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux, Plan de Déplacement Urbain

	un développement plus compétitif, assurant un positionnement et un rayonnement métropolitains. → Favoriser le développement des zones d'activités de la Métropole. - Une Métropole au cadre de vie et à l'environnement préservés : → Préserver et valoriser la qualité exceptionnelle des paysages naturels et urbains, du Haut-Pays au Littoral, dans le respect de la Directive Territoriale d'Aménagement. → Préserver les continuités écologiques et la biodiversité sur l'ensemble du territoire, du Mercantour jusqu'à la Méditerranée. → Relever les défis environnementaux afin d'améliorer le cadre de vie pour la santé et le bien-être des habitants. → Assurer la transition énergétique et évoluer vers une ville intelligente durable et auto-suffisante. - Une Métropole solidaire et équitable dans ses territoires : → Renforcer l'offre de mobilité en privilégiant les transports en commun, les mobilités douces et les liens entre Littoral, Moyen-Pays et Haut-pays. → Favoriser le vivre ensemble et un meilleur équilibre des centralités. → Proposer un développement cohérent d'un réseau métropolitain de commerces et de services. → Promouvoir une implantation hiérarchisée des équipements sur l'ensemble du territoire. En termes de consommation d'espace, le PADD de la MNCA fixe les objectifs suivants : - Un taux moyen annuel de croissance de la population de 0,15% (552 500 habitants à l'horizon 2030). - Cette croissance nécessite la construction de 27 000 logements supplémentaires d'ici 2030, soit 2300 par an. - Les besoins nécessaires en termes de consommation d'espace, regroupant l'habitat et les activités économiques, représentent donc un total de 400 à 450 hectares à l'horizon 2030 (150 hectares pour l'habitat et 250 à 300 hectares pour les activités économiques). Cela représenterait une consommation annuelle moyenne de l'ordre de 30 hectares sur la période 2017-2030 Le PADD est présenté en annexe au présent document.
Le territoire est-il concerné par les dispositions de la loi Montagne ? Si oui, le document d'urbanisme (révision, mise en compatibilité, élaboration PLU/CC) prévoit-il la création d'une unité touristique nouvelle (art L122-15 à L122-23 du code de l'urbanisme) ?	Le territoire de Saint-Martin-Vésubie est concerné par la loi Montagne et est identifié par la DTA comme partie du secteur du Haut-Pays. La révision n'implique pas la création d'une unité touristique nouvelle.
Le territoire est-il concerné par les dispositions de la loi Littoral ?	Le territoire du PLUM est concerné par la loi littoral ; en revanche, le territoire de la commune de Saint-Martin-Vésubie, concerné par la présente procédure de DUP, n'est pas soumis à la loi littoral.
Le projet sera-t-il soumis à d'autre(s) type(s) de procédure(s) ou consultation(s) réglementaire(s) (par ex : avis du Comité de massif...) ou fera-t-il l'objet d'une enquête publique conjointe avec une ou plusieurs autres procédures (par ex : zonage d'assainissement, étude d'impact...) ?	

Oui, le projet fera l'objet d'une enquête publique portant à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du PLU métropolitain qui en est la conséquence (article L. 153-55 du Code de l'Urbanisme).

D. Sensibilité environnementale du territoire concerné par la procédure et caractéristiques de l'impact potentiel du projet

Une cartographie superposant les zones pressenties d'aménagement avec les zones à enjeu environnemental et paysager doit être jointe.

Les éléments indiqués ci-après concernent le secteur de projet à proprement parler :

Consommation d'espace et étalement urbain (fournir des cartes permettant la localisation des secteurs concernés)	
- Quels sont les objectifs du document en matière de maîtrise de la consommation d'espaces ? - Quelle évolution par rapport aux tendances passées ? Si possible, chiffrer la consommation d'espace.	Le projet de DUP emportant mise en compatibilité a pour objectif de reconstruire le cimetière communal, pour partie emporté par la Tempête Alex en 2020, sur des parcelles en continuité du cimetière existant conservé et où le risque n'est plus avéré. Ainsi, la partie du cimetière emportée sera relocalisée sur des parcelles plus au Sud, aujourd'hui classées en zone Ac. Le règlement de cette zone ne permettant pas l'aménagement d'un cimetière, puisqu'il serait incompatible avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière sur le terrain, il convient de classer ces parcelles en zone Ne. La partie du cimetière actuel qui a résisté à la Tempête Alex passera d'une zone urbaine UBg à une zone naturelle Ne. Le PADD de la MNCA fixe les objectifs suivants : - Un taux moyen annuel de croissance de la population de 0,15% (552 500 habitants à l'horizon 2030). - Cette croissance nécessite la construction de 27 000 logements supplémentaires d'ici 2030, soit 2300 par an. - Les besoins nécessaires en termes de consommation d'espace, regroupant l'habitat et les activités économiques, représentent donc un total de 400 à 450 hectares à l'horizon 2030 (150 hectares pour l'habitat et 250 à 300 hectares pour les activités économiques). Cela représenterait une consommation annuelle moyenne de l'ordre de 30 hectares sur la période 2017-2030. Dans le cadre du projet de reconstruction du cimetière, il y a donc un déclassement de zone urbaine sur une surface de 1 200 m² environ. Il convient de noter qu'en termes de consommation d'espace stricte, il s'agit, sur les 1 550 m² environ passant d'un zonage agricole à un zonage naturel, de reconstruire la partie du cimetière emportée sur de nouvelles parcelles plus au Sud, n'occasionnant pas un changement d'occupation du sol à l'échelle de la commune en termes de surface mais un rétablissement de la situation antérieure au passage de la tempête.
- Quels sont les objectifs en matière de création de logements ? - Quelle est la tendance démographique actuelle ? : sur les 10 dernières années, augmentation, stagnation, baisse du nombre d'habitants - Combien d'habitants supplémentaires le projet vous permettra-t-il d'accueillir ? À quelle échéance ? Quels besoins en logements cela créera-t-il ? - Combien de logements en « dents creuses » ? En	Le projet de modification ne porte pas sur la création de nouveaux logements et n'impacte par le scénario démographique établi au sein du PLU en vigueur.

extension de l'enveloppe urbaine ? De logements réhabilités ?	
Existe-t-il des secteurs à caractère naturel qui ont vocation à être urbanisés ? Si oui, lesquels ?	Aucun secteur à caractère naturel n'aura vocation à être urbanisé suite à la mise en compatibilité du PLU. Les parcelles reclassées en zone naturelle sont aujourd'hui occupées par le cimetière actuelle et par des friches et des jardins potagers de particuliers. Le reclassement en zone Ne permettra de reconstruire le cimetière, sans pour autant bâtir le secteur puisqu'aucune autre construction n'y sera réalisée.
Sur quelles perspectives de développement (démographique, économique, touristique, d'équipements publics...) du territoire s'appuient ces objectifs en matière de maîtrise de consommation d'espaces ?	L'objectif de cette mise en compatibilité est de permettre la reconstruction du cimetière communal déjà existant avant le passage de la Tempête Alex. Il s'agit donc de rétablir les capacités d'accueil de ce cimetière afin de répondre aux besoins communaux en termes d'inhumation. Les perspectives de développement établies par le PADD restent donc inchangées.
Quels sont les objectifs de densification du tissu urbain , d'utilisation des dents creuses, friches urbaines ?	Le projet de mise en compatibilité lié à la déclaration d'utilité publique ne comporte aucune construction. La reconstruction du cimetière se fera sur des friches et jardins en continuité du cimetière existant.
Dans l'hypothèse d'une ouverture à l'urbanisation : - quelle est la superficie des zones concernées ? - Expliquer dans les grandes lignes, en fonction des zones concernées les impacts sur les espaces agricoles, naturels ou forestiers, les impacts en matière de desserte, transport, équipement...	Aucune ouverture à l'urbanisation n'est prévue dans le cadre de la mise en compatibilité.
Si la modification du PLU concerne des extensions, annexes et piscines en zone A et N, préciser : • l'emprise au sol minimum du bâtiment existant • la surface d'extension et annexe autorisée • la surface de plancher maximum après extension • la possibilité de créer des nouveaux logements ? Si oui, combien ?	La procédure de mise en compatibilité ne concerne pas ce type de modifications.
Si la modification du PLU concernent des extensions, annexes et piscines en zone A et N, estimer : • la superficie des zones A et N concernées • le nombre de bâti existant pouvant prétendre à une extension et/ou annexes et/ou piscines • la superficie de zones A et N susceptibles d'être impactées par la somme des extensions, annexes et piscines	La procédure de mise en compatibilité ne concerne pas ce type de modifications.

Milieux naturels et biodiversité

Le document est-il concerné, sur tout ou partie de son territoire ou à proximité immédiate, par un(e) ou plusieurs :	Oui	Non	Si oui, lequel(le)s ? <u>préciser l'impact direct et indirect des aménagements envisagés avec ces zonages</u>
➤ Zones Natura 2000 ?	X		La Métropole Nice Côte d'Azur comporte de nombreuses zones Natura 2000, dont certaines recoupent le territoire de Saint-Martin-Vésubie. - Site Natura 2000 (Directive Habitats) FR9301559 : Le Mercantour, - Site Natura 2000 (Directive oiseaux) FR9310035 : Le Mercantour. Ces deux zones, dont les périmètres se superposent, sont localisées à environ 5,5km au Nord du secteur sujet à modification. Le site Natura 2000 (Directive Habitats) FR9301562 (sites à Spéléomantes de Roquebillière) est quant à lui localisé 4,7 km au Sud du périmètre de projet.
➤ ZNIEFF ⁴ ?		X	Plusieurs ZNIEFF sont présentes sur le territoire de la Métropole. L'ensemble du périmètre du projet est localisé à proximité immédiate de la ZNIEFF de type II « Haute Vallée de la Vésubie et Vallée du Boréon » (localisé environ 20 mètres plus à l'Ouest). La ZNIEFF de type I la plus proche est identifiée comme « Forêt du Boréon – Mont La Passé – Cime de Montjoia » et se situe 530 m à l'Est de la zone de projet.
➤ Zones faisant l'objet d'arrêté préfectoral de protection biotope ? Le cas échéant, localiser la zone.		X	Le site de projet n'est pas concerné par ces zones. Aucun arrêté préfectoral de protection de biotope n'est identifié, ni sur la commune ni à proximité de cette dernière. Il en existe cependant sur le territoire de la Métropole.
➤ Parc national, parc naturel régional, réserve naturelle régionale ou nationale ?		X	La commune de Saint-Martin-Vésubie fait partie de l'aire d'adhésion à la Charte du Parc National du Mercantour. Seule la partie Nord de son territoire est incluse dans le Cœur du Parc. La zone du Cœur du Parc est localisée à environ 5,5km au Nord du secteur de projet.
➤ Réservoirs et continuités écologiques identifiées par la commune ou l'intercommunalité, par un document de rang supérieur (ScoT, DTA ⁵ ...) ou par le SRCE ⁶ ?		X	Le SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique) PACA identifie sur la commune un réservoir en zone humide intitulé « Secteurs des Côtiers, du Var à la frontière Italienne ». Un second réservoir est aussi identifié comme « Montagnes sub-alpines » (FR93RS396), sur la partie Ouest de la commune. La Vésubie et la Madone sont identifiées comme cours d'eau dont l'objectif est la remise en bon état. Le Boréon est, lui, identifié comme cours d'eau à préserver et est localisé 17 mètres à l'Ouest du secteur de projet. Enfin, le périmètre de projet se situe à proximité d'un troisième réservoir nommé « Préalpes du Sud » (FR93RS2165) et localisé 600 mètres à l'Ouest du périmètre de projet. La MNCA identifie le périmètre de projet comme « Zone 3 : Enjeu écologique secondaire » au sein de la Trame Verte et Bleue.
➤ Zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?		X	La Métropole comprend sur son territoire plusieurs zones humides importantes, dont une partie est localisée sur la commune de Saint-Martin-Vésubie.

⁴ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique

⁵DTA : Directive Territoriale d'Aménagement

⁶SRCE : Schéma Régional de Cohérence Écologique

			Le secteur est localisé à proximité immédiate de la zone humide identifiée par la MNCA au sein des cartographies de la trame Verte et bleue, mais ne recoupe pas son périmètre. Le CEN (Conservatoire des Espaces naturels) PACA identifie lui aussi cette même zone humide correspondant au Boréon, en limite du périmètre de projet. Il s'agit de : - La Vésubie (06CEN105), étendue sur une surface de 356 hectares, dont l'objectif d'intervention est la restauration ; Deux autres zones humides sont identifiées par le CEN PACA sur le Sud de la commune mais ne concerne pas le périmètre de projet, à savoir : - La mégaphorbiaie Le Boréon (06CEN283) dont l'objectif est la veille ; - La ripisylve de la Vésubie – 3 (06CEN382), sur 2,8 hectares, dont l'objectif d'intervention est la restauration.
➤ Espace Naturel Sensible ? Forêt de protection ? Espaces Boisés Classés ?		X	Plusieurs Espaces Boisés sont classés sur la commune de Saint-Martin-Vésubie au sein du PLUm. Aucun d'entre eux ne sera impacté par le projet de mise en compatibilité. Des Espaces Naturels Sensibles sont présents sur le territoire de la Métropole. Aucun ENS n'est présent sur la commune de Saint-Martin-Vésubie.
➤ Autres zones notables		X	

Ressource en eau / Assainissement

Le document est-il concerné, sur tout ou partie de son territoire ou à proximité immédiate, par un(e) ou plusieurs :	Oui	Non	Si oui, lequel(le)s ? <u>préciser l'impact direct et indirect des aménagements envisagés avec ces zonages</u>
➤ Périmètre de protection (immédiat, rapproché, éloigné) d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?		X	Cinq captages sont présents sur la commune de Saint-Martin-Vésubie, impliquant pour chacun d'eux un périmètre de protection rapproché et un périmètre de protection immédiat. Le captage le plus proche du périmètre de projet est le captage d'Enconne situé environ 1 km plus au Nord.
Comment la ou les commune(s) concernées par le plan local d'urbanisme sont-elles alimentées en eau potable ? Le système d'alimentation est-il communal ou intercommunal ? Est-il en mesure de faire face à l'augmentation de la demande en eau potable sur le territoire liée à cette augmentation de la population ou à ces nouvelles activités ? La qualité de l'eau distribuée est-elle conforme aux normes de potabilité ? (étayer l'argumentaire de données chiffrées)	X		L'ensemble de la gestion concernant l'alimentation en eau potable de la Métropole Nice Côte d'Azur a été déléguée en juin 2013 à la Régie Eau d'Azur, un Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC). La qualité de l'eau est conforme aux normes de potabilité et l'ARS effectue un suivi régulier de celle-ci (100 % des analyses sont conformes d'un point de vue bactériologique en 2021). Suite aux dégâts causés par la tempête Alex, la régie Eau d'Azur a rétabli l'alimentation en eau potable depuis la source de Fuont, alimenté le haut de Saint Martin par la pose d'une conduite provisoire en traversée du pont Maissa, raccordé plusieurs quartiers en rive droite du Boréon, face au village, dégravé et raccordé la source de Serra Crémau. La reconstruction des réseaux détruits est ensuite intervenue au vallon Saint Nicolas et au Pont Maissa. L'alimentation en eau potable a été remise en service sur le Boréon. Le projet de mise en compatibilité du PLU n'augmente pas la population et n'induit pas la mise en place de nouvelles activités. Seul un point d'eau permettant l'arrosage des plantes sera aménagé, les impacts sur la consommation totale de la commune étant limités. La demande en eau potable et le système d'alimentation ne seront donc pas impactés par ce projet.

➤ Gestion des eaux pluviales : préciser s'il existe un zonage d'assainissement des eaux pluviales		X	Il n'existe pas de zonage de ce type sur la commune de Saint Martin de Vésubie.
➤ Des démarches sont-elles entreprises pour garantir la bonne gestion des eaux pluviales sur le territoire communal ?	X		Il existe un règlement portant sur l'assainissement qui reprend les grands principes à appliquer en matière de gestion des eaux pluviales sur le territoire de la MNCA. Il expose les normes à appliquer concernant les dispositifs de gestion des eaux pluviales sur la parcelle et les rejets au réseau pluvial métropolitains. La procédure de mise en compatibilité du PLUm permet de reconstruire le cimetière en préservant le caractère non imperméabilisé de la zone (revêtement stabilisé) et en incluant des caniveaux permettant la gestion des ruissellements sur les parcelles concernées. Le bassin versant situé en amont du site de projet n'est pas intercepté par les parcelles concernées, des réseaux étant déjà présents pour gérer les eaux de la RM2565 présente au-dessus du site.
➤ Zones d'assainissement non collectifs ? Le cas échéant, localiser ces zones, déterminer leur surface et le nombre d'habitations existantes et potentielles sur ces zones.	X		L'assainissement collectif n'est pas présent sur l'ensemble de la commune. Des solutions d'assainissement individuel sont donc mises en place, devant nécessairement respecter les préconisations énoncées dans le règlement du service public de l'assainissement, de l'hydraulique et du pluvial. Le projet de mise en compatibilité n'impacte pas cette répartition et ne surcharge pas les réseaux existants. En effet, la procédure de mise en compatibilité est associée à un projet ne permettant aucune construction nécessitant un raccordement au réseau d'assainissement collectif.
➤ Comment les eaux usées de la commune ou des communes concernée(s) par le plan local d'urbanisme sont-elles traitées (station d'épuration...) ? Le système de traitement est-il communal ou intercommunal ? Est-il en mesure de faire face à l'augmentation des quantités d'eaux usées produites sur le territoire liée à cette augmentation de la population ou à ces nouvelles activités ? (étayer l'argumentaire de données chiffrées)	X		Depuis la tempête Alex, qui a endommagé l'ensemble des installations de traitement des eaux usées, une nouvelle STEP a été mise en place, d'une capacité de 1200 EH. Deux unités mobiles de traitement des eaux usées ont été mis en service en novembre 2020 au Touron (station d'épuration détruite) et au quartier Saint Nicolas avec remplacement de la 1ère par une station d'épuration biologique en juin 2021 et raccordement prévu de la 2nde vers la rue Docteur Fulconis. Un réseau d'eaux usées a été créé au niveau du vallon de la Madonette pour raccordement sur la station d'épuration de Touron. Le projet de mise en compatibilité n'implique pas une augmentation de la population ou des rejets à traiter. Les capacités des systèmes d'épurations restent donc inchangées.
➤ Autres éléments notables ?		X	

Paysages, patrimoine naturel et bâti

Le document est-il concerné, sur tout ou partie de son territoire ou à proximité immédiate, par un(e) ou plusieurs :	Oui	Non	Si oui, lequel(le)s ? <u>préciser l'impact direct et indirect des aménagements envisagés avec ces zonages</u>
➤ A quelle entité paysagère de l'Atlas des Paysages (cf site internet de la DREAL PACA) appartient la commune ?	X		La commune de Saint-Martin-Vésubie appartient à la fois à la famille B « Les Hautes Vallées », et plus particulièrement au B3 « La Haute Vésubie » (pour sa partie Sud), ainsi qu'à la famille A « Les Sommets Alps ». Le périmètre de projet, qui suit les vallées du Boréon, de la Madone et de la Vésubie, correspond à la famille B3.

➤ Quels sont les enjeux rattachés à cette entité paysagère ? ➤ Comment le document d'urbanisme prend en compte ces enjeux (cartographies, outils réglementaires de protection...) ?			Les tendances d'évolutions et sensibilités particulières liés à cette entité sont les suivantes : • Sur les versants, forte fermeture par enrichissement de l'espace abandonné par l'agriculture. • Dispersion du bâti autour des centres urbains, sur les terrasses alluviales et sur les versants bien exposés. • Développement d'un modèle architectural (chalet savoyard) étranger à ce paysage. • Mise en valeur touristique et sportive du site du Boréon. Le PADD reprend ces objectifs paysagers à une échelle métropolitaine. Ainsi, l'orientation « Préserver et valoriser la qualité exceptionnelle des paysages naturels et urbains, du Haut-pays au Littoral, dans le respect de la directive territoriale d'aménagement » rejoint cette volonté, avec des préconisations concernant la préservation des villages perchés et de leur socle notamment. Un Cahier des prescriptions architecturales est aussi inclus au sein du PLU, reprenant les codes à respecter pour la commune de Saint-Martin-Vésubie. De plus, un inventaire des éléments de patrimoine remarquables et bâti isolé à protéger est mis en place, avec 56 constructions répertoriées sur la commune de Saint-Martin-Vésubie.
Quelles sont les dispositions prises pour assurer l'insertion paysagère des futures zones d'urbanisation (OAP, analyse de site, protection des haies, obligation de planter...) ?		x	Le projet de mise en compatibilité induit un reclassement d'une zone agricole en zone urbaine. Aucun nouveau bâtiment n'est prévu sur le secteur, n'impliquant pas d'urbanisation. Le périmètre étant compris au sein de plusieurs périmètres de protection des abords de monuments historiques, il devra faire l'objet d'une autorisation de l'Architecte des Bâtiments de France. Son insertion paysagère sera soignée et tiendra compte des vues vers et depuis le village, son impact étant limité puisqu'aucune construction n'y sera édifiée.
➤ Site classé ou projet de site classé ?		x	Aucun site classé, au titre du code de l'environnement, n'est présent sur la Commune de Saint-Martin-Vésubie.
➤ Site inscrit ?		x	Un site inscrit est existant sur la commune de Saint-Martin-Vésubie. Il est localisé à 3 km environ à l'Est du périmètre de projet et est identifié comme « Vallée des Merveilles, Boréon, Vallon Casterino, Minière, Madone des Fenêtres, Salèses (93I06024).
➤ Directive paysagère des Alpilles		x	/
➤ Éléments majeurs du patrimoine bâti (monuments historiques et leurs périmètres de protection, sites archéologique...) ?	x		Le PLUm identifie plusieurs éléments de patrimoine bâti remarquable et bâti isolé à protéger au titre de l'article L.151-19 du CU. Ainsi, 56 éléments sont répertoriés, dont aucun ne se situe sur le secteur sujet à modification. Quatre monuments historiques inscrits sont présents sur la commune de Saint-Martin-Vésubie, à proximité immédiate du périmètre de projet : - La Chapelle Sainte-Croix ou des Pénitents Blancs (IR2DKG) ; - La Chapelle de la Miséricorde ou des Pénitents Noirs (IKWI39) ; - L'église Notre-Dame de l'Assomption (IXQCWF) ; - Le Palais Gubernatis (IOLZ21). Ces quatre bâtiments impliquent donc plusieurs périmètres de protection au titre des abords de monuments historiques (servitude AC1), recoupant tous les quatre le secteur sujet à modification. La reconstruction du cimetière sera donc soumise à l'autorisation de l'architecte des Bâtiments de France.

➤ ZPPAUP ⁷ ou AVAP site patrimonial remarquable ?		X	Ni le secteur de projet, ni le territoire communal ne sont concernés par ce type de protection patrimoniale
➤ PSMV ⁸ ?		X	Ni le secteur de projet, ni le territoire communal ne sont concernés par ce type de document patrimoniale.
➤ Autres éléments notables		X	

Sols et sous-sol, déchets			
Le document est-il concerné, sur tout ou partie de son territoire ou à proximité immédiate, par un(e) ou plusieurs :	Oui	Non	Si oui, lequel(le)s ? <u>préciser l'impact direct et indirect des aménagements envisagés avec ces zonages</u>
➤ Sites et sols pollués ou potentiellement pollués (base de données BASOL ⁹) ?		X	Aucun site pollué ou potentiellement pollué n'est identifié ni sur la commune de Saint-Martin-Vésubie ni sur la zone d'étude.
➤ Anciens sites industriels et activités de services (base de données BASIAS ¹⁰) ?		X	Aucun ancien site industriel ou activité de service n'est identifié ni sur la commune de Saint-Martin-Vésubie ni sur la zone d'étude.
➤ Carrières et/ou projets de création ou d'extension de carrières ?		X	/
➤ Projet d'établissement de traitement des déchets sur le territoire ?		X	/
➤ Servitudes liées à des pollutions		X	/
➤ Autres éléments notables ?		X	

Risques et nuisances			
Le document est-il concerné, sur tout ou partie de son territoire ou à proximité immédiate, par un(e) ou plusieurs :	Oui	Non	Si oui, lequel(le)s ? <u>préciser l'impact direct et indirect des aménagements envisagés avec ces zonages</u>
➤ Risques ou aléas naturels (inondation, mouvement de terrain, avalanche, feu de forêts...) ? Préciser ces risques.	X		Le risque inondation est avéré sur le territoire communal, comme cela a pu être observé lors de la tempête Alex en 2020. Un PPR inondations a été approuvé le 28 mai 2010. Le secteur de projet n'est pas inclus dans la zone de danger localisée environ 30 mètres plus à l'Ouest (et correspondant à un aléa de phénomènes torrentiels sur le Boréon).

⁷ZPPAUP : Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager

⁸PSMV : Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur

⁹<http://basol.developpement-durable.gouv.fr/recherche.php>

¹⁰<http://basias.brgm.fr/>

		Un PAC consécutif à la tempête Alex du 2 octobre 2020 a été établi par l'Etat le 31 mars 2021 ; il reprend les zones d'exposition directe, rapprochée et les zones d'analyse au cas-par-cas. Le périmètre de projet est localisé en majeure partie au sein de la zone d'analyse au cas-par-cas, où les aménagements sont possibles sous réserve de réalisations d'études et de ne pas aggraver le risque inondation. Des études hydrauliques ayant été réalisées par le SMIAGE et ont confirmé la non-aggravation du risque inondation. En effet, une largeur de lit de 45 mètres sera maintenue, et les travaux de sécurisation impliqueront la création de protections de berge en enrochements ancrés sous le niveau du lit historique pour intégrer les problématiques de respiration du lit et donc d'affouillement en crue ainsi que la création d'un sabot anti-affouillement Le risque avalanches est aussi avéré sur le territoire communal. Un PPR avalanches a été approuvé le 28 mai 2010. Plusieurs secteurs à risques sont identifiés, aucun ne recoupant directement le périmètre sujet à modification puisque situés plus au Nord ou plus à l'Est notamment. Le site est identifié par l'étude des aléas de mouvements de terrain comme « zone de précaution » concernant le risque de glissement de terrain. Ainsi, les études réalisées permettent d'affirmer que le secteur mis en compatibilité n'est pas soumis à des aléas forts, et que la réalisation du projet de reconstruction du cimetière tel qu'envisagé y est permise. Des échanges avec les services de l'Etat compétents en la matière ont permis de valider ce point.
➤ Plan de prévention des risques (naturels, technologiques, miniers), PAPI ¹¹ approuvés ou en cours d'élaboration ?	X	Deux PPR sont approuvés sur la commune de Saint-Martin-Vésubie : - Un PPR inondations, approuvé le 28 mai 2010, - Un PPR avalanches, approuvé le 28 mai 2010. Aucun PAPI, répertoriés par le SMIAGE, approuvé ou en cours d'élaboration ne concerne la commune de Saint-Martin-Vésubie.
➤ Nuisances connues (pollutions diverses , nuisances sonores, lumineuses, vibratoires, olfactives,) ou projet susceptible d'entraîner de telles nuisances ?	X	Aucune pollution particulière n'est identifiée sur le secteur concerné par le projet de modification. La mise en compatibilité du PLU projetée n'est pas susceptible d'entraîner une augmentation significative des nuisances.
➤ Plan d'exposition au bruit, plan de gêne sonore ou arrêtés préfectoraux relatifs au bruit des infrastructures ?	X	Un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) a été approuvé sur le département des Alpes-Maritimes en 2019. Il porte sur la voie ferrée et le réseau autoroutier et ne concerne donc pas la commune de Saint-Martin-Vésubie ni le secteur sur lequel porte le projet de modification. La Métropole de Nice a approuvé en juin 2019 une troisième version de son PPBE. La procédure de mise en compatibilité du PLU et le projet associé n'auront aucun impact sur les nuisances sonores, en dehors de la phase travaux.
➤ Autres éléments notables ?	X	L'ensemble de la zone de projet est identifié comme relevant d'une exposition moyenne à l'aléa retrait-gonflement des argiles.

¹¹PAPI : Programme d'actions de prévention des inondations

Air, énergie, climat

Le document est-il concerné, sur tout ou partie de son territoire ou à proximité immédiate, par un(e) ou plusieurs :	Oui	Non	Si oui, lequel(le)s ? <u>préciser l'impact direct et indirect des aménagements envisagés avec ces zonages</u>
➤ Enjeux spécifiques relevés par le SRCAE ¹² ? le PCAET ¹³ ?		X	La procédure de mise en compatibilité du PLU et le projet qui lui est associé ne compromettent pas les orientations et règles prévues en matière de normes environnementales et énergétiques. Aucun des enjeux spécifiques relevés par le SRCAE ou le PCAET n'est donc impacté par la procédure, le projet visant reconstruire une partie du cimetière emportée par la tempête Alex.
➤ Présence d'un plan de protection de l'atmosphère ?	X		La commune de Saint Martin Vésubie est concernée par le PPA des Alpes-Maritimes, approuvé le 5 avril 2022. Ici, la procédure de mise en compatibilité ainsi que le projet associé n'impactent pas la qualité de l'air par sa mise en place.
➤ Projet éolien ou parc photovoltaïque ?		X	

Éléments complémentaires que la commune souhaite communiquer (facultatif)

La procédure de mise en compatibilité ici visée, ainsi que le projet déclaré d'utilité publique qui lui est associé, visent à permettre la reconstruction de la partie du cimetière emportée par la Tempête Alex en octobre 2020. Le projet consiste à rétablir l'occupation du sol présente avant le passage de la tempête Alex, afin de pouvoir réaménager les sépultures emportées par la crue et permettre l'inhumation des habitants de Saint-Martin-Vésubie sur leur commune.

En effet, les dégâts ont été considérables sur la commune de Saint-Martin-Vésubie, et la partie Ouest du cimetière existant, localisé en bordure du Boréon, a été emportée. Il apparaît comme nécessaire de reconstruire ce cimetière afin de garantir les capacités d'accueil de ce dernier pour les prochaines années et d'assurer son rôle d'équipement public au sein de la commune de Saint-Martin-Vésubie.

Cette reconstruction doit être effectuée sur des parcelles où le risque inondation est minime, afin de préserver les nouveaux aménagements effectués. Il convient aussi d'implanter le projet en continuité immédiate de la partie restante du cimetière, pour garder une cohérence d'ensemble sur le territoire. Ainsi, les parcelles composées de friches et de jardins, localisées en extrémité Sud du cimetière actuel, ont été retenues.

La partie détruite du cimetière ne peut plus être reconstruite car elle se situe dans un secteur d'aléa élevé et sera de fait rendue à l'état naturel. La reconstruction des tombes et caveaux devra donc se faire sur un terrain annexe, où les risques sont réduits, aujourd'hui occupé par des friches et jardins privées.

Ainsi, la reconstruction rétablit simplement l'occupation du sol en renaturant le secteur détruit par la tempête Alex. Il minimise les impacts sur l'environnement en se limitant aux parcelles contiguës au cimetière existant en prenant les mesures nécessaires pour réduire les incidences.

Le projet de reconstruction implique :

- la reconstruction du mur de soutènement de l'ancien cimetière sur 60m linéaire, avec un enrochement en bord de rivière,
- la reconstruction du mur d'enceinte en béton armé, et remblais de la zone emportée,
- la réalisation des caveaux et des cheminements piétons,
- la réalisation d'un réseau pour les eaux pluviales,
- l'entretien de la partie conservée du cimetière actuel.

Les parcelles concernées par la reconstruction du cimetière sont classées en zone agricole (Ac) du PLUm. Or, afin de pouvoir permettre ce type d'aménagement, il convient de reclasser le secteur dans un zonage autorisant sa

¹²SRCAE : Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie

¹³PCAET : Plan Climat Air Énergie Territorial

réalisation, soit la zone naturelle Ne dédiée aux cimetières et locaux liés : cela permet de plus de mettre le zonage du cimetière de Saint-Martin-Vésubie en cohérence avec les autres cimetières de la Métropole. En ce sens, il a donc été décidé de modifier le zonage du PLUm afin de reclasser la partie de la zone Ac concernée par le projet en zone Ne, et de reclasser également le cimetière actuel en zone Ne en lieu et place de la zone UBg en vigueur, permettant de plus d'unifier l'ensemble du périmètre de projet.

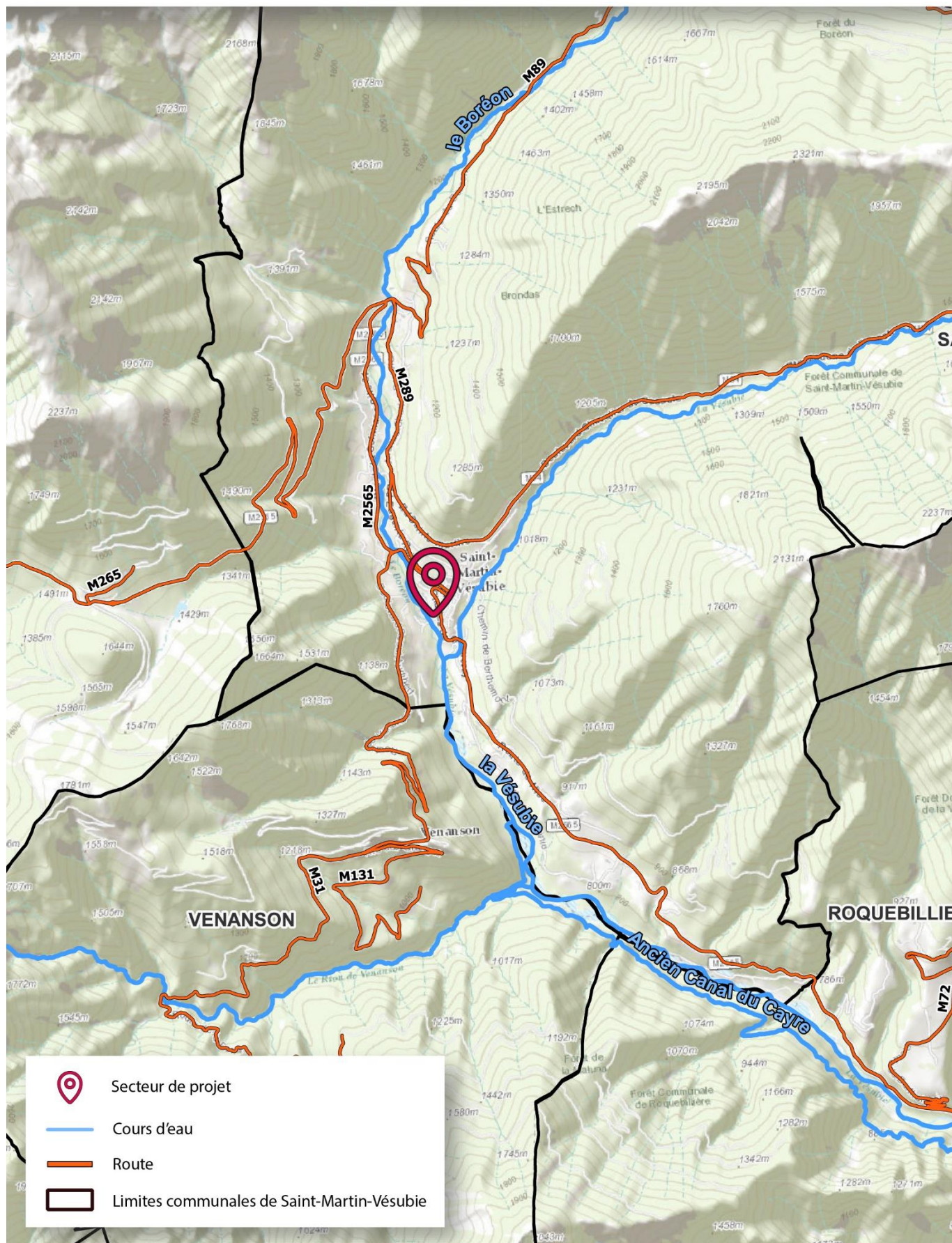
Cette mise en compatibilité du PLU, qui vise à augmenter la surface de zones naturelles, vise également à rétablir une occupation du sol et à reconstruire un équipement public qui étaient présents avant la Tempête. La consommation d'espace n'est donc pas réellement impactée, la surface détruite de l'ancien cimetière étant dorénavant exempte de tout aménagement.

ANNEXES

1. PLAN DE SITUATION

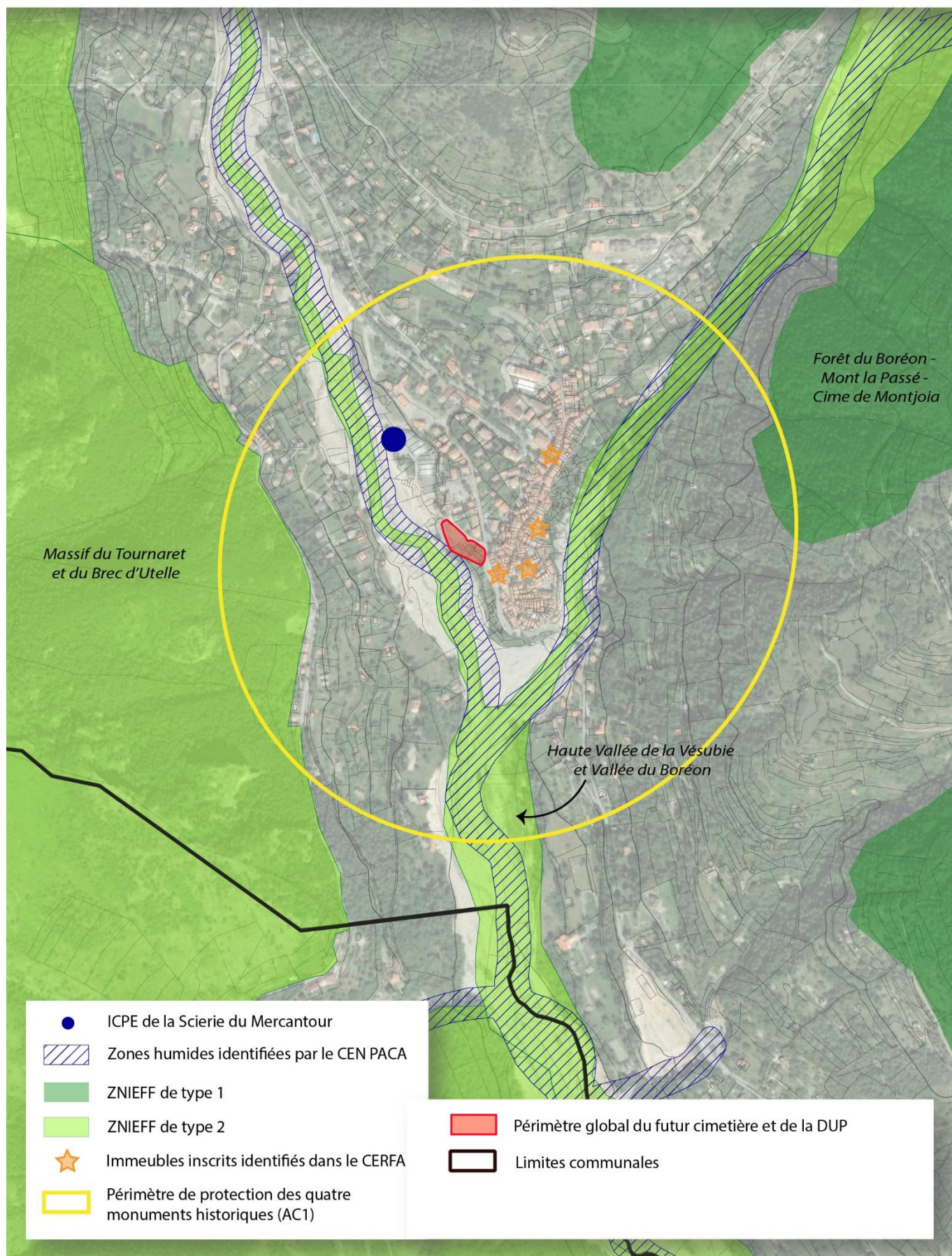
Situation du secteur de projet

Echelle : 1/40 000 - Source : Google Earth



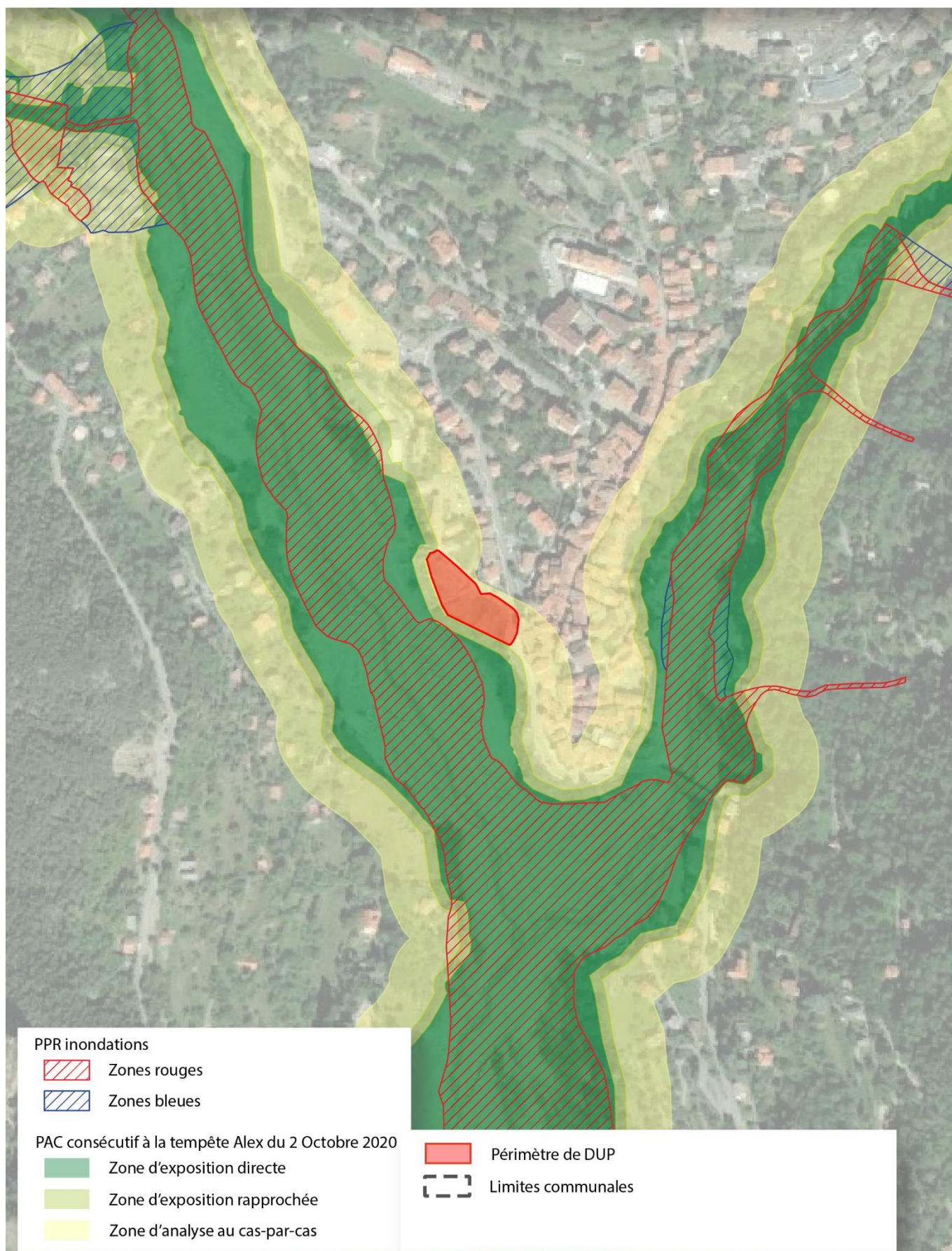
Zoom sur les périmètres de protection identifiés

Echelle : 1/9 000 - Source : Google Earth, DREAL, Géoportail, INPN, CEN PACA



Prescriptions issues du PPRi et du PAC

Echelle : 1/5 000 - Source : Google Earth, DDTM 06



4. NOTICE EXPLICATIVE DE LA MISE EN COMPATIBILITE

4.1. Choix de la procédure de mise en compatibilité liée à une opération d'utilité publique

Selon l'article L. 153-54 du Code de l'Urbanisme, la procédure de mise en compatibilité 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 ;
- Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles [L. 132-7](#) et [L. 132-9](#).

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint.

L'appréciation de l'utilité publique d'un projet est réalisée sur la base de trois critères qui s'articulent autour des motifs de l'expropriation et du but poursuivi par la personne morale expropriante :

- le recours à la théorie dite "du bilan" qui vise à s'assurer que les avantages de l'opération l'emportent sur ses inconvénients, en tenant compte de l'ensemble des intérêts publics et privés en jeu ;
- l'opportunité du projet ;
- le caractère nécessaire de l'expropriation, à travers la démonstration de l'absence de solutions alternatives.

Ici, le dossier d'enquête élaboré reprend les avantages et inconvénients du projet retenu afin d'en tirer un bilan démontrant la nécessité du projet et de la mise en compatibilité du PLU qui lui sera associée.

Ainsi, l'enquête publique prévue, porte bien sur l'utilité publique des aménagements projetés, à savoir la reconstruction de la partie du cimetière qui a été emportée lors de la Tempête Alex en octobre 2020. Cette opération relève bien de l'intérêt général puisqu'elle permettra de rétablir les capacités du cimetière communal et d'assurer la réponse aux besoins d'inhumation des habitants de Saint-Martin-Vésubie.

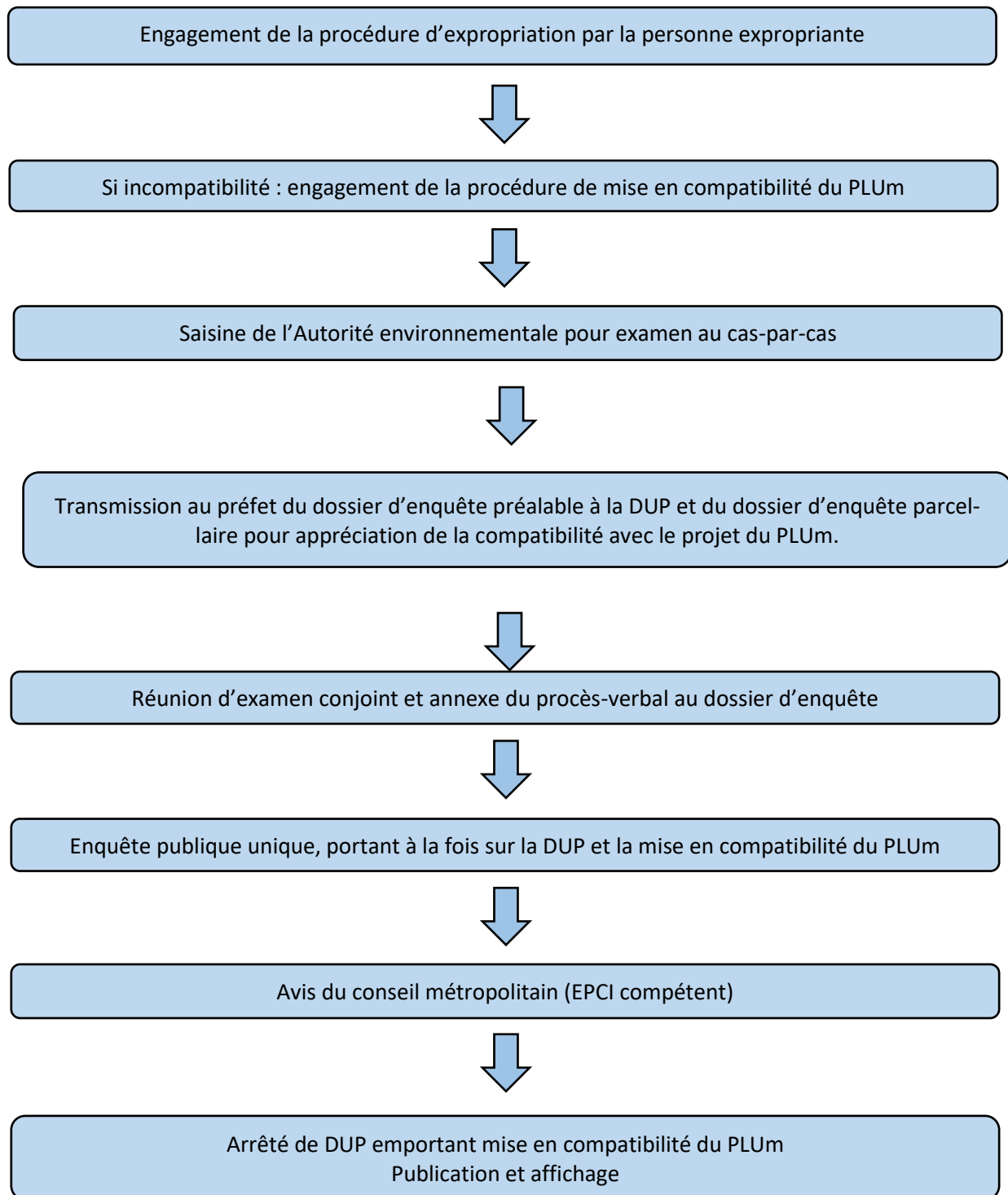
Conformément à l'article L. 153-55 du Code de l'urbanisme, cette enquête publique sera réalisée uniquement sur le territoire de Saint-Martin-Vésubie. Le dossier reprend alors l'objet et le contexte de l'opération, la justification des objectifs du projet, le choix du parti d'aménagement et les contraintes réglementaires associées et les avantages et inconvénients du projet retenu.

L'ensemble des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan feront aussi l'objet d'un examen conjoint :

- de l'Etat ;
- de la Métropole Nice Côte d'Azur ;
- des personnes associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9 ;
- de la commune de Saint-Martin-Vésubie.

Cette procédure ayant lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, le procès-verbal de cette réunion sera jointe au dossier d'enquête publique.

4.2. Déroulement de la procédure



4.3. Motifs et objets de la mise en compatibilité

(a) Contexte et motifs de la mise en compatibilité

Le Plan Local d'Urbanisme métropolitain de la Métropole Nice Côte d'Azur (MNCA) a été approuvé le 25 octobre 2019. Sur la commune de Saint-Martin-Vésubie, d'importants dégâts ont été produits par la tempête Alex, qui a engendré des crues-éclair extrêmes sur l'ensemble de la vallée de la Vésubie. Ainsi, les débits de pointe de crue ont été supérieurs à la crue d'occurrence centennale. Au niveau du Boréon à la confluence avec la Madone les estimations disponibles donnent une fourchette de 200 à 300 m³/s. Le débit de 260 m³/s a été avancé mais reste soumis à de fortes incertitudes.

Au total, 91 bâtiments ont été détruits ou emportés, 57 bâtiments lourdement touchés et interdits d'accès et 18 autres bâtiments touchés avec un accès sous réserve d'absolue nécessité. D'autres dommages sont identifiés, tels que la destruction d'ouvrages hydrauliques, du cimetière communal, d'équipements sportifs ou encore de la station d'épuration.

Concernant la voirie, une vingtaine de kilomètres de routes métropolitaines implantés à proximité des cours d'eau (soutènements) ou transversalement (ponts) ont été détruites ou endommagées :

- la route de la Madone (RM 94) : elle a été détruite sur environ les $\frac{3}{4}$ de son linéaire de 10 km,
- la route de la Colmiane (RM2565) : de nombreuses brèches sont apparues, le pont de Venanson a été fortement endommagé,
- la route du Boréon (RM89) : des pans entiers ont été emportés le long du Boréon, le pont Maïssa au carrefour RM89/M2565 a été détruit, ainsi que les « 3 ponts ».

La priorité des acteurs publics a tout d'abord été d'assurer la sécurité des biens et des personnes face aux risques inhérents de futures crues mais aussi face au péril de certains bâtiments. Plusieurs équipements publics ont alors été détruits, à savoir :

- l'extension du cimetière,
- le centre de pompiers,
- le centre d'exploitation des routes de la subdivision métropolitaine,
- la gendarmerie,
- le stade de football,
- le city-stade et les tennis.

Le SMIX et le Département ont lancé les travaux de consolidation en urgence du Vesubia Mountain Park pour éviter que le bâtiment ne travaille et des micro-pieux ont été installés pour renforcer la structure. Les travaux de stabilisation du parking, en partie emporté, ont aussi été effectués.



Photographies du cimetière suite au passage de la Tempête Alex



Photographie aérienne du secteur du cimetière en 2020, avant la Tempête Alex (en rouge, la partie détruite)



Photographie aérienne actuelle du secteur du cimetière

Suite à ces opérations de sécurisation, la commune de Saint-Martin-Vésubie souhaite dorénavant reconstruire la commune, dans une logique résiliente et durable. Ainsi, l'Agence 06 accompagne la commune de Saint-Martin-Vésubie pour l'établissement d'un plan-guide pour la reconstruction de la commune.

(b) Description du projet

L'ensemble du projet s'inscrit dans une logique globale de reconstruction de la commune de Saint-Martin-Vésubie et de rétablissement des services et équipements publics détruits par la Tempête Alex.

Ce projet global de reconstruction comprend plusieurs secteurs et types d'équipements publics. Le projet ici étudié porte sur la reconstruction du cimetière à l'Ouest du village, dont une large partie a été emportée par les crues du Boréon. Cette reconstruction s'effectuera donc sur de nouvelles parcelles éloignées du nouveau lit majeur du cours d'eau, localisées en limite Sud du cimetière actuel. Ces dernières sont aujourd'hui occupées par des friches ou des jardins potagers individuels appartenant à différents particuliers.

Le projet comprend :

- la reconstruction du mur de soutènement de l'ancien cimetière sur 60m linéaire, avec un enrochement en bord de rivière,
- la reconstruction du mur d'enceinte en béton armé, et remblais de la zone emportée,
- la réalisation des caveaux et des cheminements piétons,
- la réalisation d'un réseau pour les eaux pluviales,
- l'entretien et le maintien de la partie conservée du cimetière actuel.

Dans le périmètre du projet, la commune de Saint-Martin-Vésubie ne possède pas la maîtrise foncière de la totalité des parcelles concernées par le projet car sept d'entre elles appartiennent à des propriétaires privés. Des négociations à l'amiable ont été engagées auprès des propriétaires concernés mais elles n'ont pu toutes aboutir. En l'absence d'accords amiables, la commune de Saint-Martin-Vésubie a décidé de recourir à la procédure d'expropriation afin d'assurer la maîtrise foncière des emprises nécessaires au projet.

De plus, au-delà des procédures d'expropriation nécessaires, il apparaît que le projet, même s'il respecte les dispositions du PADD et des OAP thématiques, entre en contradiction avec le règlement et le classement des parcelles en zones agricoles sur l'emprise de l'opération d'aménagement. Le projet nécessite donc la mise en place d'une procédure de mise en compatibilité, car les terrains situés entre les berges ne peuvent rester classés en zone A puisque les aménagements prévus sont incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière sur l'ensemble de la zone. Ainsi, la mise en compatibilité du PLUm doit être portée afin de mettre en adéquation le zonage avec le projet de reconstruction du cimetière.

Il a donc été décidé de modifier le zonage du PLUm afin de reclasser la partie de la zone Ac concernée par le projet en zone Ne, et de reclasser également le cimetière actuel en zone Ne en lieu et place de la zone UBg en vigueur, permettant de plus d'unifier l'ensemble du périmètre de projet et de positionner le cimetière de Saint-Martin-Vésubie dans une zone du PLUm spécifiquement dédiée aux cimetières et locaux liés.

Ce reclassement concerne 2 750 m².

Au-delà de la modification du zonage, le périmètre recoupe aussi une servitude indiquant la localisation prévue des voies et ouvrages publics (SP1). Cette dernière vise à prévoir la « Programmation d'une nouvelle voie de desserte permettant un meilleur franchissement du Boréon sur une emprise de 8 à 10 mètres et l'élargissement des points d'accès en vue du désenclavement du quartier Deloutre ». Cette servitude est aujourd'hui conservée, le projet étant toujours à l'étude et devant être réanalysé en fonction des nouvelles contraintes techniques. Le tracé de la servitude demeure donc identique, permettant de réaliser l'aménagement prévu dans les futures années.

Cette mise en compatibilité est ainsi nécessaire pour la réalisation du projet de reconstruction du cimetière, dont l'intérêt général est avéré. En effet, elle permet de mettre en place un aménagement dont la nécessité est avérée sur le territoire communal de Saint-Martin-Vésubie, qui se retrouve dans l'urgence de rebâtir ses équipements publics afin de répondre aux besoins de la population.



MAITRE D'OUVRAGE		MAITRE D'OEUVRE			ECHELLE	PHASE	INDICE	
Saint-Martin-Vésubie  La Suisse Niçoise		AXES INGÉNIERIE	Commune de SAINT MARTIN VESUBIE TRAVAUX D'EXTENSION DU CIMETIERE *** Vue en plan des aménagements ***		1/250	EPR	A	
					N° AFFAIRE		DATE	
					A.2023-xxx		21/06/2023	

(c) Documents impactés et compatibilité

Suite à la modification, le règlement graphique sera impacté, et ce dans le but de reclasser une partie de la zone Ac et une partie de la zone UBg en zone Ne. Cette modification s'applique uniquement au secteur strict de projet, sur les parcelles nécessaires à la reconstruction, et n'induit pas de modification du règlement écrit.

Les annexes demeurent identiques, tout comme la liste des emplacements réservés. Enfin, le rapport de présentation ne nécessite pas de mise à jour particulière.

La procédure ne compromet en rien le projet porté par le PLU et les objectifs énoncés au sein du PADD, permettant même d'en renforcer les orientations, notamment en termes d'équipements publics. Il ne compromet pas non plus la réalisation des différentes OAP thématiques, portant sur :

- le commerce (le projet n'incluant pas de considération à cet égard),
- le climat / air / énergie / eau (le projet n'incluant pas de considération à cet égard),
- les collines (le projet n'étant pas inclus dans le périmètre de cette OAP),
- la mobilité générale (le projet n'incluant pas de considération à cet égard).

5. ECHANGE TECHNIQUE DE MAIL AVEC LA DDTM AU SUJET DES ETUDES HYDRAULIQUES

Le 31/07/2023 à 15:37, > mairie (par Internet) a écrit :

Guillaume bonjour

Suite au mail de Johan sur les travaux envisagés par la commune et les obligations règlementaires je te prie de trouver ci-dessous un lien du SMIAGE

Cette étude est elle suffisante pour le projet de DUP du Cimetière ?

Afin de ne pas faire doublon avec la commande d'une nouvelle étude

D'avance je t'en remercie

Bises



Aurore VEGLIO
Secrétaire générale
Mairie de Saint-Martin Vésubie

Fixe : 04.93.03.60.11
Fax : 04.93.03.60.01

De : CHAFFARDON Guillaume (Adjoint chef de service) - DDTM 06/SDRS <guillaume.chaffardon@alpes-maritimes.gouv.fr>

Envoyé : jeudi 24 août 2023 11:35

À : mairie <mairie@saintmartinvesubie.fr>

Objet : Re: [INTERNET] RE: TR: étude hydraulique du Boréon

Bonjour Aurore,

Oui, cette étude est suffisante, car elle permet de conclure à la compatibilité de la réimplantation du cimetière dans une zone non concernée par l'aléa torrentiel de type Q100, dès lors que les réaménagements projetés dans l'étude SMIAGE seront tous réalisés (maintien d'une largeur de lit de 45 mètres, création de protections de berge en enrochements ancrés sous le niveau du lit historique pour intégrer les problématiques de respiration du lit et donc d'affouillement en crue, création d'un sabot anti-affouillement).

Bonne journée à toi,

Guillaume CHAFFARDON

Chef de service adjoint

Service Déplacements Risques Sécurité

147 boulevard du Mercantour

CS 23182 - 06286 NICE CEDEX 3

Tél : (+33) 4 93 72 75 85 - Mobile : (+33) 6 71 78 67 32

www.alpes-maritimes.gouv.fr



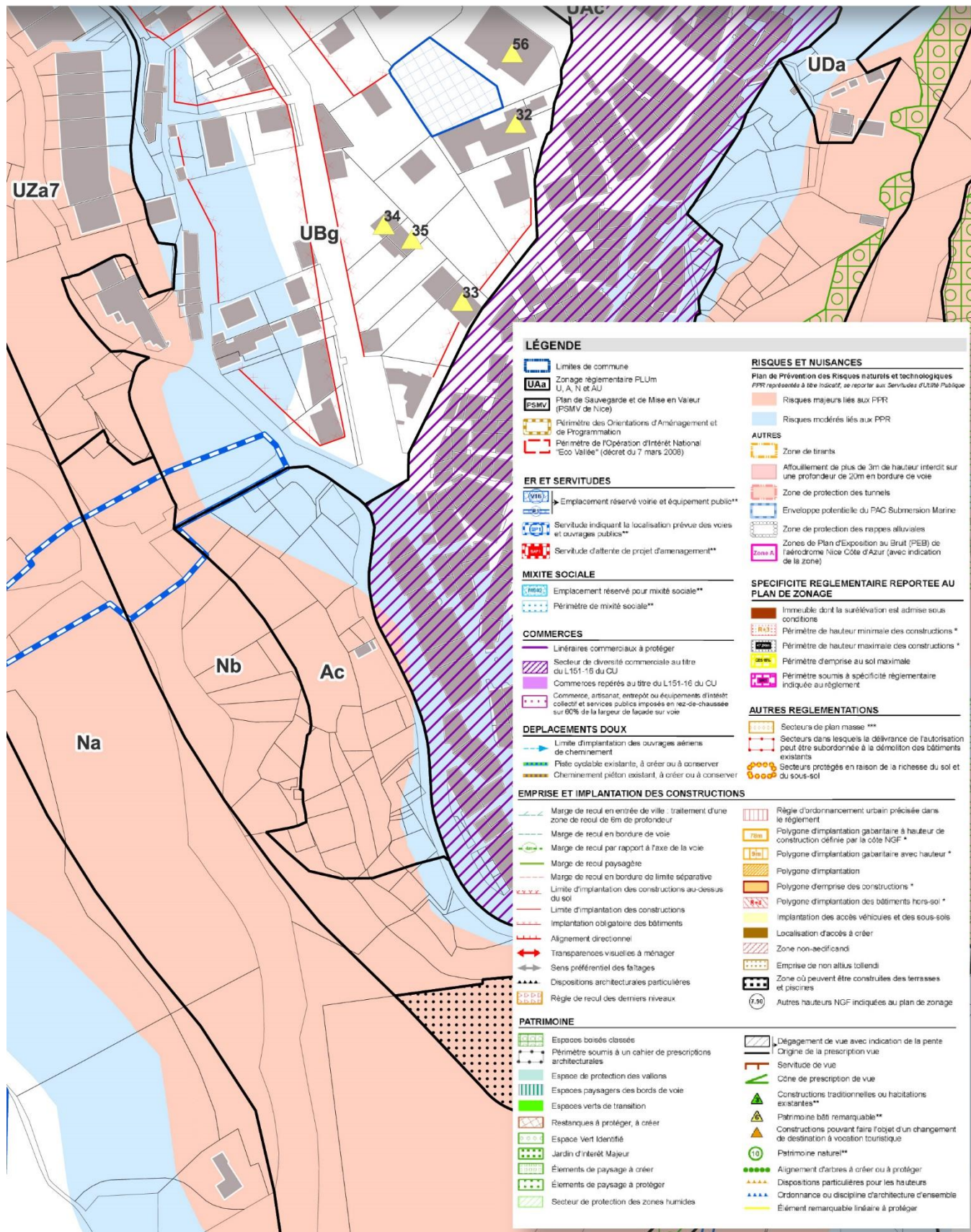
| Direction départementale des territoires et de la mer

6. ADAPTATION APORTEES AU DOCUMENT D'URBANISME : REGLEMENT GRAPHIQUE

(a) Zonage (extrait) – avant mise en compatibilité

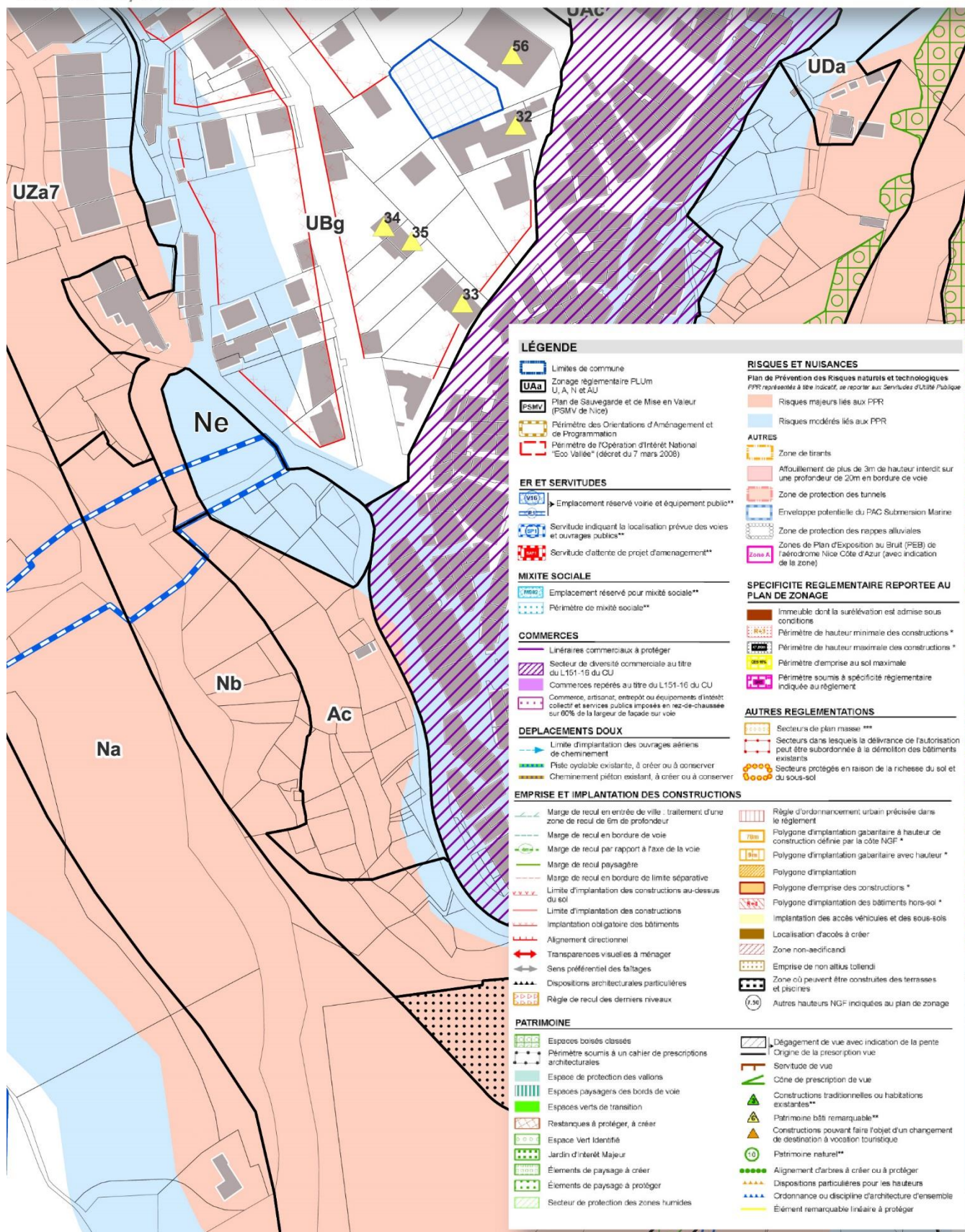
Zonage en vigueur

Echelle : 1/2 000 - Source : MNCA



Zonage mis en compatibilité

Echelle : 1/2 000 - Source : MNCA



7. PADD EN VIGUEUR

Plan Local d'Urbanisme Métropolitain

2. PLAN D'AMENAGEMENT & DE DEVELOPPEMENT DURABLES



PRESCRIPTION	15 12 2014
ARRÊT EN CONSEIL METROPOLITAIN	21 12 2018
ENQUETE PUBLIQUE	29 04 2019 au 19 06 2019
APPROBATION EN CONSEIL METROPOLITAIN	



PLAN LOCAL D'URBANISME Métropolitain



Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Février 2017

A - INTRODUCTION : le contenu du PADD	5
B - DU DIAGNOSTIC AU PADD	7
Les spécificités du territoire	7
Les ambitions pour l'aménagement durable du territoire	8
Le choix d'une hypothèse de développement démographique	11
Les objectifs de modération de consommation de l'espace	14
C - LES ORIENTATIONS GENERALES DU PADD	17
I - UNE METROPOLE DYNAMIQUE ET CREATRICE D'EMPLOIS	17
1.1. Assurer le maintien et le développement des entreprises sur le territoire, susciter des créations et attirer de nouvelles implantations	17
1.2. Affirmer la dimension internationale de la métropole Nice Côte d'Azur	18
1.3. Développer l'offre des activités touristiques et de loisirs sur tout le territoire de la Métropole	18
1.4. Dynamiser les activités touristiques et de loisirs liées à la montagne en préservant les milieux	19
1.5. Développer les activités liées à la mer en préservant les milieux	19
1.6. Préserver et promouvoir une agriculture métropolitaine locale, cohérente et solidaire	20
1.7. Développer l'aménagement numérique du territoire et les nouveaux services qu'il rend possibles	22
1.8. Renforcer l'attractivité du territoire grâce à une offre de formation innovante et complète	22
1.9. Développer l'Eco Vallée, Opération d'Intérêt National	23
1.10. Orienter le modèle économique de la Métropole vers un développement plus compétitif, assurant un positionnement et un rayonnement métropolitains	23
1.11. Favoriser le développement des zones d'activités de la Métropole	24
II - UNE METROPOLE AU CADRE DE VIE ET A L'ENVIRONNEMENT PRESERVES	25
2.1. Préserver et valoriser la qualité exceptionnelle des paysages naturels et urbains, du Haut-Pays au Littoral, dans le respect de la Directive Territoriale d'Aménagement	25
2.2. Préserver les continuités écologiques et la biodiversité sur l'ensemble du territoire, du Mercantour jusqu'à la Méditerranée	26
2.3. Relever les défis environnementaux afin d'améliorer le cadre de vie pour la santé et le bien-être des habitants	27
2.4. Assurer la transition énergétique et évoluer vers une ville intelligente durable et auto-suffisante	28

III - UNE METROPOLE SOLIDAIRE ET EQUITABLE DANS SES TERRITOIRES ____ 29

3.1. Renforcer l'offre de mobilité en privilégiant les transports en commun, les mobilités douces et les liens entre Littoral, Moyen-Pays et Haut-Pays ____ 29

3.2. Favoriser le vivre ensemble et un meilleur équilibre des centralités ____ 32

3.3. Proposer un développement cohérent d'un réseau métropolitain de commerces et de services ____ 34

3.4. Promouvoir une implantation hiérarchisée des équipements sur l'ensemble du territoire ____ 35

A - INTRODUCTION : le contenu du PADD

Lorsque nos communes ont pris la décision d'unir, le 1^{er} janvier 2012, plus étroitement leur destin pour former la première Métropole de France, il n'a échappé à personne que nous étions en train d'écrire, ensemble, une page d'Histoire.

Nous avons à bâtir un monde nouveau, à construire des liens plus forts entre nous, en renforçant, dans un même élan, nos identités communales.

Depuis bientôt cinq ans, nous avons fait la preuve que la réunion de toutes ces particularités qui nous composent est un enrichissement pour tous.

L'intérêt commun s'est naturellement imposé pour le plus grand profit de nos populations, dans un esprit de solidarité qui a servi d'exemple à la France entière.

Aujourd'hui, nous allons franchir une nouvelle étape qui sera décisive pour l'aboutissement de nos ambitions : l'approbation à l'horizon 2019 de notre premier **Plan Local d'Urbanisme Métropolitain** (PLUm).

Ce document est capital pour notre territoire puisqu'il en conditionne le développement économique, social, urbain.

C'est lui qui régentera notre politique d'aménagement pour les décennies à venir. Notre croissance et notre cadre de vie en seront tributaires : l'emploi, le logement, les déplacements mais aussi l'environnement dans lequel nous souhaitons vivre.

Ces prémisses fondatrices sont inscrites dans le **Projet d'Aménagement et de Développement Durables**, qui conformément à l'article L.151-5 du Code de l'Urbanisme, **définit** :

- *Les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques.*
- *Les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.*

Il fixe des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.

Il peut prendre en compte les spécificités des anciennes communes, notamment paysagères, architecturales, patrimoniales et environnementales, lorsqu'il existe une ou plusieurs communes nouvelles. »

Il est à noter que :

- Le PLU métropolitain tient lieu de Plan de Déplacements Urbains (PDU).
- Le Programme Local de l'Habitat (PLH) demeure un document distinct, élaboré en parallèle et déclinant précisément les contenus relatifs à l'habitat

En consultant attentivement le Projet d'Aménagement et de Développement Durables présenté ici, vous constaterez qu'il repose sur trois pierres angulaires.

1°) Une Métropole dynamique et créatrice d'emplois

Pour cela, il nous faut aider à la création et au développement des entreprises, affirmer toujours davantage notre dimension internationale, nous imposer comme une terre d'innovation engagée dans la révolution du numérique et des nouvelles technologies.

2°) Une Métropole au cadre de vie et à l'environnement préservés

Du Littoral au Haut-Pays, nous avons des paysages naturels et urbains d'une beauté que le monde nous envie. Il nous faut les protéger et les valoriser.

3°) Une Métropole solidaire et équitable dans ses territoires

Nul ne doit être laissé à l'écart. Nous voulons le progrès et le développement pour tous dans le respect des équilibres existants.

Ce sont là les solides piliers de notre maison « Métropole ».

De cette maison, nous sommes tous les architectes.

Il est donc essentiel que ce Projet d'Aménagement et de Développement Durables soit le vôtre.

B - DU DIAGNOSTIC AU PADD

Les spécificités du territoire

La métropole Nice Côte d'Azur bénéficie d'un cadre de vie exceptionnel, aux paysages contrastés, qui lui confèrent historiquement une attractivité internationale majeure. Il convient de renforcer encore cette attractivité, à travers un modèle de développement territorial dynamique et vertueux, qui s'appuie sur ses caractéristiques et son identité.

Ainsi, le diagnostic territorial a permis de dégager les **spécificités** et enjeux majeurs du territoire de la métropole Nice Côte d'Azur :

- Une forte identité unissant les communes du Littoral à celles des coteaux et de la montagne et des paysages marqués par une histoire et des usages communs (habitat, agriculture, tourisme, montagne) ;
- Nice, la ville centre de la Métropole, capitale de la Côte d'Azur, dotée de très nombreux équipements structurants ;
- L'existence de certains grands ensembles urbains majeurs comme le centre-ville du XIX^{ème} siècle de Nice, objet d'un projet d'Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP)
- Un littoral azuréen caractérisé par des séquences paysagères riches : la baie de Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent-du-Var, la baie des Anges à Nice et les baies, rades et caps rocheux à l'Est du Cap de Nice, composant le paysage des Corniches de la Riviera ;
- Les qualités paysagères exceptionnelles du Moyen-Pays : les Baous et collines en rive droite du Var et les collines en rive gauche ;
- Le Parc Naturel Régional des Préalpes d'Azur ;
- Le Parc National du Mercantour ;
- Le Haut-Pays caractérisé par les espaces et paysages montagnards particulièrement préservés, les sommets et les stations de sport d'hiver ;
- Un cadre de vie exceptionnel sur l'ensemble du territoire, caractérisé notamment par la richesse de sa biodiversité et la qualité des paysages naturels et urbains ;
- Une notoriété et un fort positionnement à l'international ;
- Un vaste territoire reconnu d'intérêt national par l'Etat : la Plaine du Var, en levier d'un développement territorial cohérent, solidaire et éco-responsable ;
- Un développement économique fortement axé d'une part sur le tourisme, le commerce et l'artisanat, d'autre part sur une diversification des activités industrielles et de haute technologie, notamment celles liées à l'innovation engagée depuis 2008 ;
- Un territoire où les questions de mobilité sont essentielles, avec un maillage viaire à développer et une offre de transports en commun et en modes doux à poursuivre et à renforcer ;
- Une croissance démographique mesurée qui doit être préservée et une pyramide des âges en rééquilibrage ;

- Forte de résultats notables malgré d'importantes contraintes, une dynamique à poursuivre en matière de production de logements locatifs sociaux ;
- Des disponibilités foncières limitées à optimiser ;
- Un territoire fortement impacté par des risques naturels multiples.

Les ambitions pour l'aménagement durable du territoire

Forte à la fois de ses richesses, de ses diversités géographiques et de son organisation métropolitaine particulièrement adaptée aux enjeux de ce territoire, la métropole Nice Côte d'Azur a choisi de tendre vers un modèle de développement innovant et vertueux. Ce modèle, intégrant toutes ses spécificités, se traduira dans le PLU métropolitain qui visera les ambitions ci-dessous décrites :

- Affirmer et préserver la qualité environnementale, naturelle et écologique exceptionnelle de ce territoire, comme socle de son développement et de son attractivité ;
- Mettre en valeur le territoire, par une politique d'aménagement métropolitaine globale, cohérente et intégrée, qui s'appuiera sur une organisation territoriale adaptée, affirmant les solidarités et les complémentarités entre les espaces géographiques (Littoral, Moyen et Haut-Pays, Parc National du Mercantour, Parc Naturel Régional des Préalpes d'Azur, la Plaine du Var) et les acteurs du territoire ;
- Concevoir et mettre en œuvre une stratégie de développement économique à la hauteur des enjeux et des ambitions d'une grande métropole européenne basée sur la préservation et l'adaptation des activités sur lesquelles se fonde l'économie de son territoire (aux niveaux local et métropolitain) et sur l'innovation / développement de nouveaux axes économiques (liés principalement aux technologies vertes, aux « Smart-City » (ville intelligente) et à la santé) qui en sont les deux axes principaux ;
- Poursuivre activement les dispositifs et actions favorisant la production de logements diversifiés, qualitatifs et répondant aux besoins de toutes les catégories de population, ainsi que l'amélioration de l'habitat existant ;
- Poursuivre et renforcer une organisation des transports et des déplacements en cohérence avec les caractéristiques du territoire et les aménagements projetés. Seront privilégiés : le renforcement du maillage existant, la mise en place d'un modèle de mobilité durable et une alternative au « tout-voiture » ;
- Prendre en compte les facteurs de risques multiples dans les réflexions, projets et actions d'aménagement, de préservation et de développement.

CES PRINCIPAUX OBJECTIFS SE DECLINERONT AUTOUR DES 3 AXES SUIVANTS :**1 - L'ambition d'un développement économique métropolitain, dynamique et créateur d'emplois, visant à :**

- Assurer le maintien, la création et le développement des entreprises sur le territoire et en attirer des nouvelles ;
- Conserver, attirer et fidéliser les jeunes, notamment grâce au développement de l'offre de formation supérieure qualifiante, de l'appareil universitaire, à la production de logements dédiés, adaptés et accessibles ;
- Renforcer le positionnement international en s'appuyant sur le potentiel de la ville de Nice, cœur de la Métropole, sur l'aéroport international Nice Côte d'Azur et en dotant le territoire d'équipements structurants adaptés ;
- Poursuivre et accélérer les aménagements de l'Opération d'Intérêt National Eco-Vallée, poumon économique de la Métropole de demain ;
- Poursuivre la diversification économique (industrie verte, agriculture et filière bois énergie, recherche et santé, développement durable, Smart City, etc.) tout en confortant la promotion des secteurs « recherche et innovation » ;
- Poursuivre l'aménagement, le développement et l'attractivité de nos stations de ski ;
- Consolider l'activité touristique métropolitaine, déjà puissante, en ajustant et diversifiant son offre et ses orientations (tourisme d'affaire, tourisme haut de gamme, écotourisme).

2 - L'ambition de la qualité du cadre de vie, permettant en particulier de :

- Placer au cœur du développement du territoire la préservation et la valorisation des paysages naturels et urbains ;
- Préserver et valoriser le paysage bâti non protégé par la législation sur les monuments historiques, par un inventaire du patrimoine vernaculaire littoral et alpin d'une grande diversité culturelle ;
- Développer une trame paysagère qualitative, attractive, comme principe transversal des politiques d'aménagement ;
- Préserver et renforcer la biodiversité et les réseaux écologiques à toutes les échelles, en constituant une « trame verte et bleue » fonctionnelle continue ;
- Favoriser un aménagement du territoire privilégiant les rapports « ville-nature » afin de répondre aux besoins et aux nouvelles attentes des habitants et des visiteurs ;
- Intégrer davantage la santé publique dans les réflexions d'aménagement et favoriser les dispositifs visant à mieux répondre aux défis environnementaux ;
- Renforcer la protection de l'environnement par une maîtrise de l'utilisation des ressources naturelles et leur valorisation ;
- Rechercher des modes d'aménagement des territoires plus adaptés aux risques naturels.

3 - L'ambition d'un développement qualitatif, solidaire et équilibré, pour :

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

Le choix d'une hypothèse de développement démographique

Les choix de valorisation, préservation et de développement économique, résulteront du scénario de développement démographique retenu, basé sur les caractéristiques du territoire métropolitain avec une population actuelle de 537 769 habitants¹.

Ce chiffre est en légère baisse par rapport aux années précédentes : 538 643 en 2011 et 541 411 en 2006, soit - 0,1% de taux d'évolution démographique.

Sur la base de ce constat, afin de s'inscrire dans une optique de développement démographique positif et d'assurer un équilibre des tranches d'âge, il paraît utile de rappeler certaines hypothèses tendancielles de l'INSEE :

- -0,1 % : un scénario intermédiaire qui poursuit la tendance constatée entre 2006 et 2011 ;
- +0,13 % : un scénario haut qui inverse les tendances récentes en se basant sur un léger regain de l'attractivité du territoire.

Par conséquent, dans le souci d'enclencher une politique d'accueil de jeunes adultes et de familles d'actifs, la Métropole choisit de retenir un scénario de croissance à 0,15 %, cohérent par rapport aux perspectives de l'INSEE et qui permet un rééquilibrage de la population métropolitaine.

Parmi les éléments de développement du territoire, l'aménagement de l'Eco-Vallée Plaine du Var figure parmi les plus prometteurs. Il vise à l'horizon 2030, la création de 40 à 50 000 emplois et la construction de 16 à 20 000 logements.

Sur le reste de son territoire, Nice Côte d'Azur prévoit la réalisation de près de 10 000 logements.

Enfin, il convient d'envisager aussi le logement pour des actifs travaillant sur des territoires voisins, comme par exemple la Principauté de Monaco qui permet la création de 1 000 emplois par an au cours de la période.

Pour répondre à l'ensemble de ces besoins, les estimations permettent d'envisager un taux moyen annuel de croissance allant de 0,13% et 0,26 % (voir le tableau ci-dessous), avec en conséquence un taux moyen annuel de croissance retenu de + 0,15 %.

¹ Selon le dernier recensement INSEE de 2012.

PRESENTATION DES HYPOTHESES DE DEVELOPPEMENT DEMOGRAPHIQUE DE LA METROPOLE NICE COTE D'AZUR

Population NCA 2012	537769	537769	537769
Hypothèses taux évolution	0,13%	0,15%	0,26%
Population 2030	550493	552475	563501
Nouvelle population	12724	14706	25732
R.P. = Résidences Principales			
R.S. = Résidences Secondaires			
Nb total logements nécessaires			
Taux occupation logements	2,0	2,0	2,0
Nb total log = population totale/2	275246	276238	281750
Nb de R.P. en 2012	253159	253159	253159
Nb de nouveaux R.P. à bâtir	22087	23079	28591
Nb total logements à bâtir (R.P. + R.S.)	25401	26540	32880
Rythme actuel de construction			
Nb log. sociaux agréés par an 2010-2015	1136		
Nb de logements livrés par an (R.P. - R.S. et vacants) : moyenne sur la période 2010-2015	1868		

Sur les bases du taux moyen annuel de croissance retenu de 0,15 %, à l'horizon 2030, la population totale de la Métropole sera de 552 500 habitants.

En conséquence, le nombre de résidences principales nécessaires pour loger ces 552 500 habitants, sur une base de 2 personnes par logement, s'établit à 276 250 logements.

Considérant l'existence (données 2012) de 253 200 résidences principales, le besoin de production de logements nouveaux résultant est donc de 23 050 résidences principales, auxquelles il convient d'ajouter les 15% de résidences secondaires.

Au final, 26 540 logements, arrondis à **27 000 logements nouveaux**, seront donc nécessaires pour répondre aux besoins en 2030.

Cela entraîne une production requise estimée à **2300 logements par an** qui se répartissent en :

- ◆ 18 % pour la croissance démographique,
- ◆ 50 % pour le desserrement des ménages,
- ◆ 7 % pour la vacance,
- ◆ 12 % pour les résidences secondaires,
- ◆ 13 % pour le renouvellement du parc existant.

Cette estimation tient compte des dernières réalisations annuelles constatées sur NCA sur la période 2010-2015, soit :

- ◆ 2010 logements en opération engagée ;
- ◆ 1868 logements livrés par an (résidences principales, résidences secondaires et vacants) dont 770 logements sociaux livrés par an, regroupant à la fois :
 - les constructions neuves,
 - l'intervention sur le parc ancien (acquisition, amélioration, remise sur le marché des logements vacants, réhabilitation du parc privé).

Cette production sera répartie dans les différentes communes, selon leur potentiel et leurs projets de développement, en prenant en compte les spécificités de chacune d'elles (foncier, transport, équipements publics...).

Cette hypothèse d'un taux de croissance démographique de + 0,15% devra prendre appui sur un développement pertinent des secteurs géographiques où du foncier est encore disponible, au premier rang desquels se trouve l'Eco-Vallée de la Plaine du Var.

Une gestion économe de l'espace (des hauteurs suffisantes dégageant des espaces au sol pour garantir la qualité de vie) ainsi que le développement des transports en commun en site propre, répondant aux besoins des habitants actuels et futurs, seront indispensables.

Les objectifs de modération de consommation de l'espace

La Métropole se développe sur un territoire de 140 000 hectares.

Le tissu urbanisé représente seulement 9% de cet espace, soit 11 400 ha, dont 3 800 hectares considérés comme des secteurs bien desservis par les transports en commun (dans un rayon de 300 m d'un arrêt). 90% du territoire sont constitués d'espaces naturels, forestiers et agricoles².

1. Consommation de l'espace dédiée à l'habitat

Comme évoqué plus haut, le nombre total de logements à produire est d'environ **27 000**, selon l'hypothèse de croissance retenue.

Pour mettre en relation ce besoin avec les capacités du territoire, une analyse a été menée sur les potentiels que portent :

- Les projets de nouveaux quartiers identifiés au sein des périmètres de développement ;
- La densification de quartiers situés en zone urbaine (U) des documents d'urbanisme existants ;
- La mobilisation de certaines zones à urbaniser (AU) existantes dans les PLU.

1°) Dans un premier temps, l'analyse des projets contenus dans les périmètres de développement permet d'identifier un potentiel d'environ **19 500 logements** qui sont répartis :

- Pour 85 % du nombre de logements en zone urbaine, sur environ 200 ha.
- Pour 15% du nombre de logements en zone non urbanisée, sur environ 110 ha, dont :
 - o environ 70 ha en zone à urbaniser ;
 - o environ 10 ha en zone agricole ;
 - o environ 30 ha en zone naturelle.

2°) Dans un deuxième temps, il s'agit de considérer les potentiels de densification identifiés dans les pôles urbains majeurs regroupant les trois quarts des emplois métropolitains (Nice, Cagnes-sur-Mer, Saint-Laurent-du-Var, Carros et Vence).

Dans l'objectif de gestion économe de l'espace, le potentiel de densification est analysé uniquement sur les zones urbaines denses de ces communes. Il s'agit donc de mobiliser le foncier à forte densité, correctement desservi par les transports en commun et l'ensemble des équipements publics.

Dans ces zones, l'analyse a permis d'identifier des espaces interstitiels non bâtis ou peu bâtis.

² Profil Environnemental de la Métropole Nice Côte d'Azur, juillet 2015.

La capacité de densification résiduelle et théorique de ces espaces interstitiels a fait l'objet d'un rabatement de 30%, pour tenir compte notamment :

- D'un niveau d'approche globale de l'analyse conduite (chaque site nécessitant en complément une étude de niveau APS) ;
- De la complexité foncière ou d'occupation de certains sites dont l'aménagement pourra se faire à un horizon plus lointain que celui du premier PLU métropolitain ;
- Des composantes techniques liées à la réalisation du projet.

Les potentiels de densification ainsi identifiés sont estimés à environ **4 000 logements** à l'horizon du PLU métropolitain.

3°) Dans un troisième temps, et en dehors des projets contenus dans les périmètres de développement, des zones à urbaniser (AU) existantes sont mobilisables sur le territoire pour la construction de logements. Elles représentent un potentiel d'**environ 40 ha** mobilisables pour la production d'environ **3800 logements**, et ce avec une densité retenue de 90 logements à l'hectare, représentatif d'un parc de logements de type « ville parc » (d'après le diagnostic métropolitain) favorisant la mixité urbaine et fonctionnelle.

Ainsi, la totalité du potentiel mobilisable à travers la mise en œuvre

- 1) des périmètres de développement,**
- 2) de la densification des pôles urbains majeurs existants et**
- 3) de la mobilisation de certaines zones à urbaniser**

permettra de produire plus de 27 000 logements.

En termes de **consommation de l'espace** et comme indiqué :

- Pour le potentiel dégagé par les périmètres de développement, environ **110 ha sont mobilisés dont environ 70 ha actuellement classés en zones AU, environ 30 ha en zone N et environ 10 ha en zone A.**
- Pour le potentiel mobilisant le foncier situé dans les secteurs d'ores et déjà identifiés en zones AU dans les documents d'urbanisme en vigueur, **environ 40 ha supplémentaires** seront mobilisables.

L'utilisation des deux potentiels ci-dessus se traduit par une consommation d'espace pour l'habitat d'environ 150 ha, couvrant 25 % des besoins en logement à produire à l'horizon du PLUm.

Pour le restant, 75 % des logements à produire se trouvent dans les zones actuellement urbanisées, c'est-à-dire dans les zones U des documents d'urbanisme aujourd'hui en vigueur sur le territoire métropolitain.

2. Consommation de l'espace dédiée aux activités économiques

En parallèle, le besoin identifié devant être dédié à des activités économiques représente une surface de 250 à 300 hectares d'espaces supplémentaires.

Ce besoin traduit les demandes portées par les acteurs économiques, organismes consulaires, entreprises existantes ou entreprises cherchant à s'implanter dans la Métropole Nice Côte d'Azur. Il traduit aussi l'objectif de maintien des commerces et activités dans les centres-villes et les villages.

Il est également indispensable pour permettre la création d'emplois sur le territoire.

Pour répondre à ce besoin, seront mobilisés :

- des secteurs de développement déjà identifiés qui représentent une consommation d'espace répartie à hauteur de 6 % (environ 20 ha) en zones A et N des réglementations en vigueur et 94 % en zones AU (environ 100 ha) ;
- un complément d'espaces concernant des zones AU existantes (entre 140 et 190 ha).

3. Bilan des besoins en consommation d'espace

Les besoins nécessaires en termes de consommation d'espace, regroupant l'habitat et les activités économiques, représentent donc un total de 400 à 450 hectares à l'horizon 2030, ainsi répartis :

- **environ 150 ha pour l'habitat ;**
- **environ 250 à 300 hectares pour les activités économiques.**

Il s'agirait ainsi d'une consommation d'espace limitée de 30 à 35 hectares par an, sur la période 2017-2030, en baisse sensible par rapport aux rythmes constatés entre 2009 et 2014 et sur les années précédentes, établis à :

- ◆ 460 ha / an de 1970 à 1980 ;
- ◆ 520 ha / an de 1980 à 1990 ;
- ◆ 290 ha/ an de 1990 à 2000 ;
- ◆ 210 ha / an de 2000 à 2009 ;
- ◆ 40 ha / an de 2009 à 2014.

Ainsi, une consommation annuelle moyenne de l'ordre de **30 hectares** participerait à un développement mesuré et équilibré, répondant à la fois aux objectifs de préservation, d'accueil dynamique d'activités économiques et de nouvelles populations, tout en assurant un rééquilibrage des tranches d'âge.

C – LES ORIENTATIONS GENERALES DU PADD

I- Une Métropole dynamique et créatrice d'emplois

La métropole Nice Côte d'Azur ambitionne de poursuivre l'aménagement de son territoire, afin de renforcer durablement son attractivité et la qualité de son cadre de vie, pour les populations résidentes et ses visiteurs.

Par un aménagement numérique ambitieux, qui prévoit 100% de couverture en fibre optique à l'horizon 2021, la métropole Nice Côte d'Azur construit l'infrastructure propre au développement des nouveaux services numériques indispensables à la compétitivité économique, l'attractivité, la création d'emplois, mais aussi la cohésion sociale des territoires.

Les orientations générales visent la mise en cohérence des diverses composantes du territoire métropolitain, par un développement économique territorial global, diversifié et innovant, et une compétitivité accrue.

Elles pourraient se décliner de la manière suivante :

1.1. Assurer le maintien et le développement des entreprises sur le territoire, susciter des créations et attirer de nouvelles implantations

Il s'agit d'accélérer les processus d'innovation dans les entreprises, d'assurer leur promotion à l'international et de les accompagner dans leur mutation vers la digitalisation de l'économie afin d'assurer un environnement favorable au développement des entreprises.

Le positionnement sur la « ville intelligente » et la mise à disposition du territoire pour les expérimentations des entreprises innovantes font aujourd'hui de la métropole Nice Côte d'Azur « interconnectée et durable » une des références mondiales dans ce domaine qui attire chaque jour de nouvelles start-up et PME.

Les actions à poursuivre sont les suivantes :

- Favoriser les processus d'innovation dans **les domaines d'activité stratégiques** de la Métropole, à savoir la mobilité, l'autonomie énergétique, la prévention des risques, la santé connectée et le tourisme ;
- Réussir le développement de la filière « **santé-numérique** » autour du projet de pépinière d'entreprises santé (Delvalle 2) et en s'inscrivant dans la dynamique de la « silver » économie et du projet d'aménagement du quartier Pasteur (Cité Européenne de la santé) ;
- Concentrer les efforts sur la réussite du projet de technopole urbaine Nice Méridia, autour des **éco-industries**, avec le Centre Européen d'Entreprise et d'Innovation (CEEI), en coopération avec l'Université et notamment l'IMREDD (Institut Méditerranéen des risques, de l'environnement et du développement durable) ;
- Renforcer **l'attractivité du territoire pour l'implantation et le développement des entreprises** ;

- Compléter les dispositifs d'offres foncières et immobilières des entreprises : création, redynamisation et densification des sites d'activités économiques existantes pour les entreprises et l'appareil commercial ;
- Identifier de nouveaux espaces qui pourront servir aux développements de nouvelles zones d'activités économiques indispensables pour assurer la croissance d'une métropole durable (par exemple au niveau du secteur des Iscles de Saint-Laurent-du-Var) ;
- Attirer des nouvelles entreprises grâce à une offre d'immobilier d'entreprises attractive et compétitive.
- Participer au développement d'un pôle universitaire d'excellence (mobilisation des entreprises dans le cadre de l'IDEX (Initiatives D'EXcellence)).

1.2. Affirmer la dimension internationale de la métropole Nice Côte d'Azur

- Favoriser le développement qualitatif de l'aéroport international Nice Côte d'Azur, notamment avec la desserte par la ligne 2 du tramway ;
- Affirmer la métropole azurée comme partie prenante d'un système transfrontalier, en renforçant les partenariats (habitat, déplacements) vers l'Italie et la Principauté de Monaco ;
- Permettre la réalisation de la « Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur » (LNPCA), en concertation avec les communes concernées, ainsi que la liaison vers l'Italie, notamment la Ligurie et le Piémont ;
- Augmenter la capacité du tourisme d'affaires et de congrès en réalisant notamment un nouveau parc des expositions à dimension internationale sur le site du Grand Arénas, proche du pôle d'échanges multimodal de Saint-Augustin et de l'aéroport ;

1.3. Développer l'offre des activités touristiques et de loisirs sur tout le territoire de la Métropole

- Assurer les conditions d'une extension et d'une diversification de l'offre touristique dans toutes ses composantes : balnéaire, urbaine, rurale, montagnarde et tourisme d'affaires ;
- Qualifier et renforcer l'activité hôtelière de façon homogène et complémentaire à l'échelle de la Métropole : développement de l'hôtellerie notamment haut de gamme, réhabilitation des hébergements touristiques, hôtellerie de plein air de qualité et types d'hébergements liés à l'agrotourisme ;
- Pérenniser les activités hôtelières existantes, socles de l'activité touristique, en créant des secteurs réservés à l'hôtellerie ;
- Aménager les sites de pratique d'activités de pleine nature et de loisirs et leurs structures d'accueil, sur l'ensemble de la Métropole ;
- Aménager les infrastructures propres au développement des activités de découverte du patrimoine naturel et historique par les modes doux de déplacements (vélotourisme, VTT, itinérances pédestres, etc.) ;

- Favoriser les activités de découverte du patrimoine local (villages perchés, chapelles, vestiges historiques, etc.) par des actions ciblées de promotion et d'aménagement ;
- Conforter sur l'ensemble du territoire l'attractivité des secteurs à fort potentiel de développement économique, culturel et/ou naturel.

1.4. Dynamiser les activités touristiques et de loisirs liées à la montagne en préservant les milieux

- Assurer le développement durable des stations de montagne, notamment dans le cadre d'une diversification des activités, de l'offre touristique et de loisirs, par le biais d'un schéma d'aménagement global et par des Unités Touristiques Nouvelles notamment à Saint-Etienne-de-Tinée (Auron), Isola 2000, Saint-Dalmas-le-Selvage, Roquebillière (Berthemont-les-Bains), etc. ;
- Augmenter la capacité des sites d'accueil touristiques adaptés aux nouvelles attentes de la clientèle en stations, en particulier en développant les lits touristiques (hébergement hôtelier), dans un souci d'optimisation des équipements existants sur les domaines skiables, notamment dans les cœurs de station ;
- Diversifier et développer les activités touristiques en montagne ;
- Moderniser et renouveler l'offre d'hébergements touristiques, notamment dans le cadre du développement de l'itinérance ;
- Restructurer les stations d'Auron et d'Isola 2000 en s'appuyant sur le renforcement des cœurs de station et sur le développement de certains secteurs indispensables à leur essor ;
- Assurer une offre touristique diversifiée en mettant en valeur les paysages et le domaine forestier du territoire, par le biais notamment d'hébergements ponctuels et singuliers au travers de parcours (pédestres ou cyclables) pensés et aménagés.

1.5. Développer les activités liées à la mer en préservant les milieux

- Renforcer les activités liées à la mer en cohérence avec la protection du milieu marin et du littoral et en favorisant les interactions entre les villes et la mer ;
- Développer les activités liées aux croisières (port de Villefranche-sur-Mer) ;
- Créer un nouveau port métropolitain entre Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer, en façade maritime de l'Eco-Vallée, permettant notamment d'augmenter la capacité d'accueil de la moyenne et grande plaisance. Ce pôle s'appuiera sur une interaction active « ville-port » et notamment sur des infrastructures (parking et voirie) adaptées à son développement ;
- Développer l'enseignement et la recherche sur le milieu marin avec l'Observatoire Océanologique de Villefranche-sur-Mer (OOV), les activités liées à la connaissance et à la protection du milieu marin et les sentiers sous-marins ;

- Développer les activités culturelles s'appuyant sur les monuments historiques tels que la colline du Château et la Promenade des Anglais à Nice, le port royal de la Darse, la citadelle de Villefranche-sur-Mer ;
- Développer les métiers de la mer et l'utilisation de la mer (centre de thalassothérapie notamment à Villefranche-sur-Mer ; production de chaleur ou de froid par thalassothermie) ;
- Favoriser la pêche professionnelle et, sur le littoral ouest, l'aquaculture ;
- Aménager les ports de plaisance, notamment celui de Beaulieu-sur-Mer et favoriser la réalisation de zones de mouillage et d'équipements légers, en particulier à l'ouest de la rade de Villefranche-sur-Mer, en compatibilité avec les divers usages de la mer (croisières, pêche professionnelle, plaisance, activités nautiques...) ;
- Créer des bases nautiques, conforter les bases existantes et aménager les plages ;
- Favoriser les aménagements permettant un transport maritime côtier ;
- Prévoir les prolongements et continuités du sentier touristique du littoral...

1.6. Préserver et promouvoir une agriculture métropolitaine locale, cohérente et solidaire

- Promouvoir une agriculture vivrière, créatrice d'une richesse indispensable à une alimentation de qualité ;
- Affirmer l'agriculture et l'élevage comme facteurs structurants de protection des paysages emblématiques de la Métropole, de sa biodiversité, en particulier en confortant l'activité sylvo-pastorale, garante de la gestion des grands paysages ouverts de la montagne ;
- Favoriser l'agriculture et l'élevage comme facteurs de soutien à l'emploi ;
- Développer les activités agricoles pour reconquérir les friches, notamment dans la Plaine du Var et la plaine de la Cagne, encourager la restauration des structures agricoles traditionnelles dans le Haut-Pays (les restanques, etc.) et favoriser le développement de nouveaux secteurs agricoles ;
- Favoriser la mise en place d'une nouvelle plateforme agro-alimentaire, sur une quinzaine d'hectares, à proximité des secteurs de production. Ce projet facilitera la distribution de produits locaux, couplée aux fonctions traditionnelles d'un marché de gros. Il devra s'appuyer sur le CREAM (Centre de Recherche et d'Etudes Agronomiques Méditerranéen) de la Chambre d'Agriculture, et regroupera les MINs de nouvelle génération sur le site de la Baronne en un outil moderne et performant ;
- Favoriser les circuits courts de production en implantant des équipements aux normes permettant la transformation et la vente de produits issus de l'agriculture (abattoirs, moulins...) ;
- Développer, valoriser et promouvoir les activités sylvicoles, en particulier la filière bois énergie avec le projet de charte forestière métropolitaine : gestion sylvicole, plateforme de transformation (scierie et fabrication de plaquettes), promotion des chaufferies bois et du bois dans la construction notamment pour les communes de Roquebillière, Le Broc, Venanson et Utelle ;

- Protéger les terres agricoles présentant un potentiel agronomique, biologique et économique, en créant des zones agricoles adaptées aux espaces concernés, notamment sur les zones agricoles protégées identifiées par la DTA comme par exemple : Plaine du Var, Plaine de la Cagne, mais aussi sur les coteaux, productions AOC, jardins en socles de villages perchés, espaces d'activités sylvo-pastorales, etc. ;
- Permettre le développement d'une agriculture productive et nourricière, notamment dans les secteurs prioritaires de la plaine alluviale du Var :
 - ◆ Secteur Nice Les Baraques ;
 - ◆ Secteur Nice Saint-Isidore Plaine ;
 - ◆ Secteur Nice Les Combes élargi à Lingostière Nord ;
 - ◆ Secteur regroupant les zones Bellet, Crémat, Saquier, Saint-Isidore coteaux et les Capparens ;
 - ◆ Secteur regroupant les zones en plaine de Colomars, Castagniers, Saint-Blaise, Saint Martin-Plaine, La Roquette-sur-Var ;
 - ◆ Secteur des coteaux de Saint-Martin-du-Var élargi au territoire de La Roquette-sur-Var ;
 - ◆ Secteur de Bonson classé en zone agricole et qui présente notamment un intérêt pour l'oléiculture ;
 - ◆ Secteur des coteaux de Carros et de Saint-Jeannet qui intègrent également les coteaux de La Gaude ;
 - ◆ Secteur regroupant les zones en plaine de Gattières, Saint-Jeannet, La Gaude et les Iscles à Saint-Laurent-du-Var ;
 - ◆ Secteur Carros les Plans ;
 - ◆ Etc.
- Préserver et favoriser le développement de l'agriculture de coteaux (notamment oléiculture), compte tenu de sa valeur patrimoniale ;
- Permettre les activités complémentaires en promouvant l'agrotourisme, dans les limites fixées par le code rural (continuité de l'activité agricole, pourcentage d'activités de diversification) : fermes pédagogiques, accueil à la ferme, gîtes ruraux, etc. ;
- Permettre le développement de projets agricoles dans les projets urbains et affirmer leur rôle économique, d'aménagement, de gestion des paysages, de biodiversité et de gestion des risques ;
- Développer, valoriser et promouvoir les filières de production de gaz renouvelable à partir de biomasse, de déchets fermentescibles et d'excédents d'électricité renouvelable.

1.7. Développer l'aménagement numérique du territoire et les nouveaux services qu'il rend possibles

- Faire de la métropole Nice Côte d'Azur un territoire d'expérimentation de technologies numériques les plus novatrices et permettre ainsi d'attirer les talents, les entreprises et les emplois ;
- Déployer les technologies de la smart-city (ville intelligente) pour optimiser la connaissance et la gestion du territoire au service de ses habitants et pour préserver l'environnement sous toutes ses formes ;
- Renforcer les partenariats industriels d'innovation et créer l'environnement propice à l'éclosion et la maturation de start-up dans tous les domaines du numérique et du développement durable ;
- Favoriser sur l'ensemble du territoire le développement de nouveaux services et de nouvelles activités, en particulier dans les domaines de l'innovation technologique : green-business (économie verte), e-santé (santé connectée) et silver économie (économie autour du vieillissement de la population), smart-city (ville intelligente) et smartgrids (réseaux intelligents) ;
- Mettre en place un réseau d'espace de co-working (tiers-lieux et espaces de travail partagés) et de cybercentres dédiés au travail participant à la réduction des déplacements pendulaires sur le territoire ;
- Prendre appui sur les propositions opérationnelles concrètes relatives à l'aménagement numérique prévues par le SDDAN (Schéma Directeur Départemental d'Aménagement Numérique) pour permettre à chaque citoyen et à chaque entreprise, où qu'ils soient sur le territoire, de bénéficier à l'horizon 2021 d'un accès à internet en très haut débit par fibre optique.

1.8. Renforcer l'attractivité du territoire grâce à une offre de formation innovante et complète

- Placer la formation et la recherche au cœur du dispositif d'essor métropolitain ;
- Soutenir les projets de l'Université, notamment dans le cadre de Campus Prometteur, le projet de campus de l'Eco-Vallée, vitrine de la diversification économique et de la recherche sur le territoire ;
- Structurer le secteur Pasteur autour des formations médicales et paramédicales, notamment le projet de pôle européen de la Santé et la « Silver Economie » ;
- Conforter les sites Saint-Jean-d'Angély et Valrose à Nice ;
- Développer les synergies entre les entreprises, la recherche et l'enseignement supérieur, notamment avec le projet UCAJEDI (Université Côte d'Azur - Joint, Excellent and Dynamic Initiative) ;
- Prévoir des sites pour l'accueil de nouvelles écoles d'ingénieurs et formations universitaires ;
- Développer une offre de formations spécifiques adaptées aux caractéristiques du territoire (filière forêt / bois, tourisme, etc.) en particulier sur le secteur de la montagne ;

- Favoriser le développement de l'Observatoire Océanographique de Villefranche-sur-Mer, lieu d'enseignement et de recherche ;
- Prévoir une production en logements adaptés pour répondre aux besoins induits par ces projets.

1.9. Développer l'Eco Vallée, Opération d'Intérêt National

- Permettre la réalisation des opérations d'aménagement prioritaires de l'Etablissement Public d'Aménagement Eco-Vallée – Plaine du Var, exemplaires en matière de développement durable : notamment Grand Arénas, Technopole Nice MERIDIA, Ecoquartier de la digue à Saint-Martin-du-Var (opération hors maîtrise d'ouvrage EPA), et plateforme agroalimentaire de La Gaude, générant 20 000 emplois dans les prochaines années, Bréguières à Gattières, Coteaux du Var à Saint-Jeannet et ce, en complément du développement de l'agriculture dans la vallée et ses coteaux ;
- Favoriser le développement équilibré du territoire, du Littoral au Mercantour, en s'appuyant sur la dynamique de l'Eco-Vallée. L'Opération d'Intérêt National est, sur près de 10 000 hectares, un modèle de développement intégré. L'Eco-Vallée propose la création de grands équipements publics structurants et dispose à terme de 3 millions de m² de capacité constructive, dans un objectif de compacité et d'économie de l'espace, pour un potentiel à terme de 40 000 à 50 000 nouveaux emplois.
- Appliquer le Cadre de Référence de la Qualité Environnementale élaboré par l'EPA Eco-Vallée Plaine du Var aux opérations d'aménagement.

1.10. Orienter le modèle économique de la Métropole vers un développement plus compétitif, assurant un positionnement et un rayonnement métropolitains

- Développer à proximité des transports en commun de nouveaux quartiers à mixité fonctionnelle (bureaux activités, services, habitat), comme notamment par exemple, à Nice (Grand Arénas, Nice Meridia, Lingostière), à La Trinité (site Anatole France - Gare, espace à enjeu de la DTA), à La Gaude (La Baronne), à Cagnes-sur-Mer (La Villette) etc. ;
- Favoriser le développement des communes du Moyen-Pays et du Haut-Pays notamment par la promotion de l'agriculture, des zones artisanales ou industrielles et en soutenant le commerce de proximité ;
- Répondre aux besoins qualitatifs et quantitatifs des entreprises, en termes de locaux et de zones d'activités, dans le respect de la modération de consommation d'espace ;
- Favoriser l'accueil d'activités tertiaires supérieures, en assurant la production de locaux adaptés aux besoins des grandes firmes ;
- Développer de nouveaux sites sur un principe de mixité fonctionnelle et favoriser la densification et l'extension des sites existants comme par exemple sur la plaine des Iscles à Saint-Laurent-du-Var ;

- Maintenir et développer les activités industrielles existantes et réserver des zones dédiées à l'activité productive et artisanale notamment :
 - ♦ Sur le Littoral : Les Combes, Grand Arénas, Nice Meridia, Polygone Riviera, Cap 3000, Lingostière, Les Iscles (Saint-Laurent-du-Var) ;
 - ♦ Sur le Moyen-Pays : Carros-Le Broc, Saint-Estève-Fongeri (Saint-Jeannet), Roguez (Castagniers / Colomars), La Grave (Carros), Saint-Donat (Vence) ;
 - ♦ Sur le Haut-Pays : Pont de Clans / Roussillon, Pra d'Agout (Saint-Martin-Vésubie), La Vacherie (Isola), Roquebillière, La Grave (Marie), Saint-Etienne-de-Tinée.
- Proposer un parcours résidentiel complet et cohérent pour les activités de type incubateur, couveuse, pépinière, locaux d'activité en intégrant les concepts d'hôtel d'entreprises d'atelier partagés ou de village artisanal, etc. ;
- Promouvoir le développement de l'artisanat et des Très Petites Entreprises (TPE), acteurs stratégiques pour le développement économique métropolitain ;
- Promouvoir les activités d'exploitation et de transformation des matériaux de construction, favoriser une gestion durable des sites d'extraction et améliorer les filières locales de recyclage ; permettre une nouvelle affectation des sites quand leur exploitation est terminée, notamment à Tourrette-Levens et Saint-André-de-la-Roche.
- Promouvoir les énergies renouvelables dont les filières de l'énergie solaire, la géothermie, la filière bois et la méthanisation, en s'appuyant sur les spécificités de ce territoire.

1.11. Favoriser le développement des zones d'activités de la Métropole

- Assurer sur l'ensemble du territoire l'implantation d'activités créant des emplois et limitant les déplacements ;
- Permettre le développement équilibré des zones d'activités et des espaces supports des activités artisanales ;
- Connecter les zones d'activités avec leur environnement naturel, urbain et social en favorisant la mixité fonctionnelle ;
- Prévoir des secteurs agricoles en milieu péri urbain, en ce qu'ils concourent à un développement équilibré du territoire ;
- Réhabiliter, restructurer, moderniser et identifier les zones d'activités dans le Moyen et le Haut-Pays ;
- Permettre et développer les activités de logistique sur l'ensemble de la Métropole.

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

Pour préserver et mettre en valeur la qualité exceptionnelle de l'environnement et du cadre de vie de la métropole Nice Côte d'Azur comme condition de son développement harmonieux, les orientations générales pourraient être les suivantes :

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

- Préserver et valoriser l'environnement et les paysages naturels ;
- Préserver et valoriser les paysages urbains et le patrimoine architectural ;
- Préserver les espaces remarquables, les parcs et ensembles boisés les plus significatifs et les coupures d'urbanisation définies dans les modalités d'application de la loi Littoral établies par la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes-Maritimes (DTA) ;
- Identifier et valoriser les paysages des « espaces urbanisés sensibles » mentionnés dans la DTA, notamment les versants de la Plaine du Var et ceux de la Riviera, depuis le Mont Alban jusqu'à Cap d'Ail ;
- Protéger, sur le littoral, les espaces remarquables, les caps, baies, rades, anses et paysages de la Riviera, les parcs et ensembles boisés existants les plus significatifs et les coupures d'urbanisation ;
- Préserver et valoriser les éléments naturels et patrimoniaux caractéristiques du cœur urbain de Nice, dessiné et réalisé sur la base du « Consiglio d'Ornato », le site exceptionnel de la Promenade des Anglais et des quartiers de Nice urbanisés au XIX^e siècle pour accueillir les hivernants (centre-ville et pieds des collines où sont implantés les anciens palaces et les villas de prestige), objet d'un projet d'Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) ;
- Préserver et valoriser les éléments naturels et patrimoniaux caractéristiques du Littoral, les vieilles villes et vieux villages ; les voies romaines ; les « calades », les points de vue caractéristiques sur le Littoral et la mer, et notamment pour les « Corniches de la Riviera », les caps (Cap de Nice, Cap-Ferrat (site classé), Cap d'Ail) ; la rade de Villefranche-sur-Mer ;
- Protéger et mettre en valeur les éléments architecturaux spécifiques du Littoral de la Métropole, notamment les hôtels, palaces et villas de la fin du XIX^e siècle, de la période Art Nouveau et Art Déco ainsi que les parcs et jardins caractéristiques ;
- Protéger les espaces, paysages et milieux les plus remarquables et caractéristiques du patrimoine naturel et culturel montagnard ;
- Préserver les espaces agricoles identifiés par la DTA ;
- Préserver en montagne les espaces agricoles et pastoraux ;
- Préserver la valeur paysagère des villages perchés et de leur socle ;
- Renforcer l'identité du territoire métropolitain, des villages perchés, avec leur socle, dans le Haut-Pays, le Moyen-Pays et celle du Littoral, notamment aux « Trois corniches » de la Côte d'Azur historique (de Eze et Cap d'Ail à Nice) ;

- Valoriser, sur la façade littorale, la relation « terre / mer » et le développement de l'accessibilité (notamment pour les promenades maîtriser le trafic des routes littorales, développer les liaisons douces, etc.) ;
- Protéger et mettre en valeur les éléments caractéristiques du patrimoine montagnard ;
- Protéger les anciens bâtis et ouvrages d'art liés aux patrimoines culturels, hydrauliques ou militaires comme notamment les Forts du Mont Alban et du Mont Boron à Nice, etc. ;
- Conforter l'image internationale du territoire azuréen, notamment en valorisant son littoral, et en renforçant l'identité des villages perchés par la préservation de leurs qualités naturelles, urbaines et patrimoniales ;
- Préserver et mettre en valeur les ouvertures visuelles et les points de vue remarquables ;
- Mettre en valeur les sentiers de découverte et autres chemins de grande randonnée, les itinéraires de modes doux de découverte (Vélotourisme, VTT).

2.2. Préserver les continuités écologiques et la biodiversité sur l'ensemble du territoire, du Mercantour jusqu'à la Méditerranée

- Préserver les milieux naturels remarquables et les espaces naturels emblématiques de la montagne, des coteaux et du Littoral comme socle patrimonial commun ;
- Aménager durablement le territoire grâce à la trame paysagère du réseau des vallées ;
- Préserver et restaurer les corridors aquatiques et terrestres à toutes les échelles, afin de constituer un réseau de trame verte et bleue fonctionnel et continu ;
- Préserver, restaurer et gérer la biodiversité et les sites Natura 2000, par la prise en compte de la trame verte et bleue : protéger les zones nodales, renforcer les corridors écologiques ;
- Maintenir l'ensemble des fonctionnalités environnementales en protégeant notamment les réservoirs écologiques sous pression de l'urbanisation ;
- Maintenir des espaces naturels ouverts dans les vallées pour garantir la qualité paysagère ;
- Intégrer la nature en ville : ouvrir aux espaces naturels les secteurs urbanisés, préserver et aménager des espaces publics plantés, prévoir pour les quartiers adaptés des marges de recul et de jardin le long des voies, encourager la biodiversité.

2.3. Relever les défis environnementaux afin d'améliorer le cadre de vie pour la santé et le bien-être des habitants

- Poursuivre un développement éco-responsable intégrant maîtrise et valorisation des ressources naturelles avec de nouveaux modes d'aménagement du territoire ;
- Gérer de manière économe l'espace, lutter contre le bruit, améliorer la qualité de l'air :
 - ◆ Développer la ville des proximités ;
 - ◆ Faciliter les rapprochements entre lieux de loisirs, lieux d'emplois et lieux de résidence ;
 - ◆ Localiser préférentiellement les lieux de développement et autoriser des hauteurs significatives dans les secteurs de développement, le long des axes bien desservis par les transports en commun en site propre ;
 - ◆ Développer le numérique, en intégrant notamment les propositions opérationnelles du Schéma Directeur Départemental d'Aménagement Numérique (SDDAN) ;
- Préserver la ressource en eau, abondante et de qualité :
 - ◆ Prendre en compte l'ensemble de son cycle pour garantir le bon état écologique des milieux aquatiques ;
 - ◆ Lutter contre les pollutions par la maîtrise des déversements des eaux usées et pluviales, la promotion de pratiques agricoles vertueuses, la limitation des produits phytosanitaires sur espaces publics et infrastructures de transport ;
 - ◆ Encourager les économies d'eau dans les projets d'aménagement ;
 - ◆ Mettre en œuvre les orientations du SAGE par la restauration des capacités d'écoulement des cours d'eau (contrat rivière, génie écologique, entretien et gestion de la ripisylve, ...) ;
 - ◆ METTRE en œuvre des actions de préservation des zones de sauvegarde exploitées ou non exploitées. Actuellement, les ressources stratégiques (nappe alluviale du Var et calcaires jurassiques des pré-alpes niçoises) ont été identifiées en priorité pour l'alimentation en eau potable du territoire.
- Proposer des modes de gestion exemplaire de la ressource en eau :
 - ◆ limiter l'imperméabilisation des sols, comme le permet notamment l'agriculture, et promouvoir la rétention des eaux pluviales, les noues paysagères et les systèmes de gestion d'eau pluviale innovants (toitures végétalisées ...) ;
 - ◆ Favoriser les réseaux d'irrigation qui participent à ces modes de gestion de l'eau ;
 - ◆ Maintenir inconstructibles les fonds de vallons pour préserver les écoulements naturels ;
 - ◆ Aménager des bassins d'écêtement des crues pour freiner leur propagation et protéger les secteurs habités en aval des cours d'eau (Cagne, Var, ...).
- Réduire les volumes et quantités de déchets par la valorisation et le recyclage :
 - ◆ Conforter et développer les centres de valorisation ;
 - ◆ Prévoir de nouvelles unités de valorisation des matériaux aujourd'hui traités à l'extérieur, en y intégrant la valorisation énergétique par la méthanisation des matières fermentescibles ;
 - ◆ Prévoir de nouvelles déchèteries, en poursuivant les actions entreprises pour une gestion adaptée des déchets (tri sélectif, traitement des déchets verts).

- Assurer une gestion vertueuse des risques :
 - ♦ Intégrer la gestion du risque aux projets d'aménagement : positionner au mieux les îlots d'urbanisation, en intégrant aux formes urbaines les exigences liées à la gestion du risque ;
 - ♦ Adopter des règles constructives prenant en compte les risques naturels et technologiques ;
 - ♦ Interdire les constructions dans les secteurs soumis à des aléas forts, en conformité avec les plans de prévention des risques ;
 - ♦ Permettre le positionnement de zones à urbaniser « strictes » dans certains secteurs où le risque peut être réduit par des travaux ou parades ;
 - ♦ Permettre le développement de l'agriculture, notamment sur les restanques, en ce qu'elle diminue les risques d'incendie et de mouvement de sol, tout en apportant une qualité paysagère.

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

- Participer à la lutte contre le changement climatique : travailler à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, préparer une transition énergétique et assurer la promotion des énergies renouvelables en lien avec l'habitat, les transports et le développement de l'économie ;
- Promouvoir les architectures bioclimatiques et de haute performance énergétique ;
- Définir et mettre en œuvre notamment dans chaque orientation d'aménagement et de programmation, le développement des réseaux locaux d'énergie : réseaux urbains de chaleur et/ou de froid, réseaux intelligents électricité et gaz, ou « smartgrids » (réseaux intelligents) ;
- Maîtriser la demande en énergie pour réduire la consommation d'énergie du territoire de 20% en 10 ans par la rénovation énergétique des bâtiments existants, le développement de la dimension « Energie » du projet de Ville Intelligente ou « Smart city », la promotion d'opérations neuves très performantes en matière d'énergie (bâtiment à énergie positive (BEPOS), éco-quartier autonome en énergie...), la prise en compte des effets d'îlots de chaleur urbains : végétalisation, présence d'eau, aéraulique, albédo... ;
- Favoriser la production locale d'énergies renouvelables : énergie solaire, biomasse, géothermie, déchets-énergies afin de passer d'un taux actuel de 9% à un taux de 20% ;
- Réserver une forte part végétale dans les aménagements nouveaux, à travers des plantations d'espèces locales, d'arbres en bord de voies ou sur parking, l'intégration de noues paysagères et bandes plantées nectarifères participant au renforcement des corridors écologiques et à la réduction des îlots de chaleur urbains.

III - Une Métropole solidaire et équitable dans ses territoires

Le PLU métropolitain tient lieu de plan de déplacements urbains (PDU) : les orientations liées aux déplacements sont présentées dans le présent chapitre.

Le terme de « plan de déplacements urbains », bien que légal, doit être examiné avec une acception plus large car le territoire de la métropole Nice Côte d'Azur comporte des espaces ruraux et montagnards dont la prise en compte volontaire en termes de déplacements se traduit dans les paragraphes qui suivent par des orientations spécifiques.

Pour conforter l'équilibre du territoire, les solidarités et les proximités répondant aux besoins des habitants, en termes de déplacements, d'habitat, d'équipements et de services, les orientations générales pourraient être les suivantes :

3.1. Renforcer l'offre de mobilité en privilégiant les transports en commun, les mobilités douces et les liens entre Littoral, Moyen-Pays et Haut-Pays

- Valoriser et optimiser le réseau ferré (SNCF et CFP) existant et bien adapté aux besoins du territoire, à travers une recherche de performance et de fiabilité notamment en :
 - ♦ Mettant en œuvre les conditions d'accueil de la future ligne grande vitesse, « Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur » (LN PCA), en concertation avec les communes concernées ;
 - ♦ Mettant en œuvre les actions nécessaires pour garantir la régularité des trains ;
 - ♦ Promouvant la « domestication » des trains de grandes lignes et TGV pour s'incruster dans les « plages » des rames TER, en particulier entre Cannes et Monaco /Menton (un départ toutes les 15 minutes) ;
 - ♦ Améliorer la ligne des chemins de Fer de Provence (CFP), moyen d'accès rapide au centre-ville de Nice depuis les villages de montagne et les pôles multimodaux de la vallée du Var, avec une augmentation des fréquences et un cadencement de la desserte sur la partie basse (un train toutes les 15 minutes en heure de pointe) ;
 - ♦ Faisant évoluer le schéma de transports 2020-2030, notamment pour y ajouter la liaison Nice Est – La Trinité en utilisant la ligne SNCF Nice – Breil ;
 - ♦ Renforcer la Ligne Nice – Cuneo pour la desserte de la vallée des Paillons ;
 - ♦ Faciliter une coordination des actions proposées en matière de mobilité entre les territoires pour une meilleure efficacité et complémentarité.
- Favoriser la multimodalité :
 - ♦ Développer les pôles d'échanges multimodaux, éléments essentiels du dispositif, avec des pôles à dimension internationale (Saint-Augustin / Arénas) ou métropolitaine (notamment gare de Cagnes-sur-Mer, Saint-Laurent-du-Var secteur Gare, Nice Lingostière, Carros, Colomars La Manda, Saint-Martin-du-Var, Levens (Plan-du-Var), Gare de Beaulieu-sur-Mer, Gare de la Tinée, etc.), complétés par des dispositifs de haltes ferroviaires ; les gares de rabattement devront proposer une offre de qualité pour pallier la rupture de charge générée ;
 - ♦ Développer en amont, dans une approche globale, un réseau de parcs-relais favorisant l'intermodalité des différents moyens de transports et leur connexion sur les grands

pôles multimodaux précédemment décrits, avec notamment des aires de stationnement pour le covoiturage ;

- ◆ Aménager les pôles d'échanges en lieux de vie avec commerces et services de proximité ;
 - ◆ Privilégier le rabattement et les correspondances des lignes de bus vers le tramway et les gares de trains, SNCF et CFP ;
 - ◆ Assurer l'harmonisation, la complémentarité et l'accessibilité, en unifiant l'offre, grâce à une tarification et une billettique uniques (réseau ferré régional, tramway, bus NCA et bus interurbains), avec un système d'information centralisé très accessible.
- Intégrer les transports en commun dans un système global de mobilité durable interconnectée et en simplifier l'accessibilité, avec :
- ◆ La poursuite du développement des lignes de tramway en milieu urbain dense (L2 et L3, ...)
 - ◆ Le développement des transports en commun en site propre ;
 - ◆ L'extension des réseaux de transports en commun dans les zones de développement, notamment sur les rives droite et gauche du Var, avec les axes majeurs de Nice-Saint-Laurent-du-Var – Cagnes-sur-Mer, de Cagnes-sur-Mer vers La Gaude , de Vence vers la Gare de Cagnes-sur-Mer, et vers Colomars La Manda via Saint-Jeannet, de Saint-Laurent-du-Var vers les Plans de Carros Le Broc et vers La Gaude Saint-Jeannet, et dans les Vallées de la Vesubie et de la Tinée, et les liens avec les RM 6202 et 6202bis, etc.
 - ◆ De meilleures liaisons « inter villages » ;
 - ◆ La promotion de l'usage des transports en commun pour les usagers ponctuels ou de passage (touristes notamment) ;
 - ◆ La mobilisation d'une desserte en transports en commun pour les sites naturels les plus fréquentés, les équipements de fréquentation touristique et de loisirs notamment les stations de ski ;
 - ◆ Favoriser la maîtrise du stationnement dans les stations de ski ;
 - ◆ La mise en œuvre de conditions d'accueil des transports interurbains « non régulés ».
- Poursuivre les actions en faveur de la ville connectée dans les transports publics, grâce à :
- ◆ Un accès rapide à une information multimodale regroupant tous les types de transports en inter-connection et permettant une réservation multi-supports (smart-phones, bornes, guichets...)
 - ◆ Un guidage personnalisé en temps réel via smart-phones sur la chaîne complète de transports (piétons, TC, voitures) ;
 - ◆ Des paiements et validations des titres par technologie sans contact.
- Favoriser et promouvoir l'usage des modes doux :
- ◆ Identifier, préserver et développer les cheminements piétons ;
 - ◆ Promouvoir une découverte et une connaissance du territoire à travers un parcours lié aux itinérances ;
 - ◆ Développer l'aménagement de pistes cyclables continues et sécurisées ;
 - ◆ Développer le stationnement des deux-roues en voirie, dans les pôles d'échanges et sur les lieux de travail ;

- ◆ Assurer et renforcer le suivi des accidents impliquant les modes doux et identifier les secteurs prioritaires ;
- Assurer un accès partagé et équilibré à la voirie :
 - ◆ Développer les modes de déplacement doux ou alternatifs, de façon continue et sécurisée, en partageant la voirie entre les différents modes de transport et prévoir des espaces publics de qualité ;
 - ◆ Améliorer l'accès aux transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;
 - ◆ Améliorer la sécurité de l'ensemble des déplacements et des espaces publics ;
 - ◆ Etablir des normes de stationnement en cohérence avec les besoins de la population et les politiques publiques de déplacement, et notamment identifier les secteurs où l'offre de stationnement doit être limitée (en particulier au sein des secteurs desservis par les transports en commun) ;
 - ◆ Réserver des espaces pour organiser le stationnement à proximité des villages perchés et des sites de fréquentation touristique et de loisirs.
- Améliorer les liens et les circulations internes au territoire métropolitain en :
 - ◆ Favorisant la dynamique et la complémentarité des liens entre Littoral, Moyen-Pays et Haut-Pays, fiabiliser et sécuriser les liaisons vers les Haut et Moyen-Pays ;
 - ◆ Améliorant la desserte en transport sur l'ensemble du territoire et en proposant des transports en commun par câble dans certains sites ;
 - ◆ Améliorant les transversalités, en créant une ou plusieurs traversées sur le Var afin de favoriser les déplacements « rive droite – rive gauche » et les accès aux pôles d'échanges multimodaux, avec notamment une traversée du Var au niveau du CADAM/Terminus de la ligne T2 et une traversée au niveau de la Gare des CFP Lingostière – la Baronne-Sainte Pétronille.
- Optimiser les déplacements routiers :
 - ◆ Optimiser la gestion des axes routiers en intégrant des mesures d'information accessibles et interconnectées sur la circulation et développer de nouveaux équipements structurants ;
 - ◆ Fiabiliser et sécuriser les liaisons vers le Haut-Pays et le Moyen-Pays ;
 - ◆ Adapter la voirie au développement des activités du Haut-Pays et du Moyen-Pays.
- Développer les pratiques alternatives novatrices et vertueuses :
 - ◆ Développer l'auto-partage, le covoiturage, etc. ;
 - ◆ Favoriser l'usage des véhicules propres (électriques ou hybrides, hydrogène, biogaz...) notamment par la mise en place d'infrastructures de charge ;
 - ◆ Maîtriser l'offre de stationnement en encourageant les innovations et mutualisant l'offre existante ;
 - ◆ Favoriser le transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en les incitant à prévoir des plans de mobilité incluant les transports en commun et le covoiturage.

- Organiser les conditions de desserte logistique du territoire :
 - ◆ Connaître et organiser le trafic de marchandises ;
 - ◆ Organiser les conditions d'approvisionnement de la métropole, nécessaires aux activités commerciales et artisanales dans une perspective multimodale ;
 - ◆ Evoluer vers une logistique urbaine dite « du dernier kilomètre » par véhicules propres (électriques, hydrogène, biogaz...);
 - ◆ Identifier les secteurs d'implantation de plateformes logistiques.
- Par l'urbanisme, construire la ville des mobilités durables :
 - ◆ Développer la densification urbaine autour des lignes fortes du réseau de transports en commun, tout en préservant le cadre et la qualité de vie ;
 - ◆ Développer ou restructurer l'offre transport en commun autour des secteurs propices à la densification urbaine et au développement de potentiels ;
 - ◆ Assurer une concordance dans le temps entre développement urbain et amélioration du réseau de transports en commun ;
 - ◆ Déterminer des centralités (cœur de village, quartier, etc.) favorables à la densification pour limiter l'étalement urbain et s'appuyer sur le concept de ville de proximité.

3.2. Favoriser le vivre ensemble et un meilleur équilibre des centralités

- Poursuivre la production ambitieuse de logements, adaptée aux besoins des populations, respectueuse des grands équilibres territoriaux et de la qualité des paysages :
 - ◆ Produire une offre de logements diversifiée, suffisante, de qualité, adaptée à tous les besoins, et garantissant la fluidité des parcours résidentiels ;
 - ◆ Viser une répartition solidaire de la production de logements à l'échelle des territoires et des communes selon leurs potentialités (foncier disponible, desserte en transports, production d'énergies renouvelables, assainissement...) ;
 - ◆ Favoriser le développement de petits collectifs intégrés en cœur de ville, et dans certains villages, à destination d'une clientèle plus large de propriétaires accédants et également à destination de logement locatif social ;
 - ◆ Identifier une offre de logement adaptée aux salariés saisonniers, en particulier sur les secteurs du littoral et de la montagne.
- Répondre aux besoins spécifiques des populations des gens du voyage, conformément à la législation en vigueur :
 - ◆ Etudier les potentialités d'accueil pouvant temporairement servir d'aires de grand passage à destination des gens du voyage ;
 - ◆ Permettre l'aménagement d'aires d'accueil de gens du voyage.
- Mobiliser l'ensemble des outils disponibles en faveur de la production de logements :
 - ◆ Poursuivre les efforts de production de logements sociaux en mobilisant les outils de mixité sociale inscrits dans le code de l'urbanisme (notamment les secteurs à pourcentage de logements sociaux et emplacements réservés pour habitat, etc.) ;

- ◆ Accentuer la production de logements abordables, dans le respect des morphologies urbaines, en comblant les « dents creuses » et dans les programmes nouveaux notamment dans les Moyen et Haut-Pays tout en qualifiant les aménagements environnants ;
 - ◆ Favoriser les interventions de requalification et d'adaptation sur le parc privé et développer, dans les centres anciens des villes et des villages, des outils d'amélioration de l'habitat pour valoriser leur identité et lutter contre l'habitat dégradé ou indigne ;
 - ◆ Favoriser les projets de rénovation urbaine, porteurs de cohésion sociale, d'attractivité et d'activités nouvelles ;
 - ◆ Favoriser le logement intergénérationnel.
- Produire une offre suffisante et de qualité adaptée aux besoins, notamment aux publics spécifiques :
- ◆ Réduire la fracture sociale sur la Métropole notamment liée aux inégalités d'accès à un logement décent, préserver la sécurité, la santé et les conditions de vie paisible des habitants : proposer des hébergements d'urgence, des pensions de famille ;
 - ◆ Offrir des produits innovants aux ménages les plus vulnérables, qui contribuent également à réduire la facture énergétique ;
 - ◆ Conforter l'offre d'hébergements à destination des jeunes, en concevant des produits logement spécifiques aux étudiants, actifs ou en apprentissage ;
 - ◆ Développer une offre de logements adaptée aux personnes âgées ou en situation de handicap ;
 - ◆ Proposer une offre innovante liant mixités sociale et intergénérationnelle afin de développer le lien social et la solidarité entre les générations ;
 - ◆ Favoriser la mixité fonctionnelle (bureaux, logements, services) pour un développement cohérent et durable.
- Assurer une urbanisation éco-responsable :
- ◆ Mettre en œuvre des politiques foncières adaptées aux besoins en matière d'habitat, d'économie, de transports, d'aménagement urbain, d'agriculture, et d'environnement ;
 - ◆ Faciliter et optimiser la mobilisation du foncier, en priorité en lien avec le développement des transports en commun ;
 - ◆ Travailler des formes urbaines économes en espace avec un niveau élevé de qualité urbaine et environnementale ;
 - ◆ Favoriser une expression architecturale innovante ;
 - ◆ Assurer le développement coordonné de l'offre de services et équipements de proximité, d'enseignement, de culture, de sport, de loisirs et de santé.

3.3. Proposer un développement cohérent d'un réseau métropolitain de commerces et de services

La fonction commerciale est l'une des composantes de l'attractivité économique, touristique et résidentielle de la Métropole.

Le développement commercial, en appui du développement urbain, est générateur de valeur ajoutée pour le territoire et la clientèle.

En effet, la stratégie d'urbanisme commercial doit être adaptée au développement des centres-villes, par un confortement des pôles commerciaux de proximité mais aussi des zones commerciales périphériques. Dès lors, la maîtrise et la modernisation des équipements commerciaux et des pôles commerciaux périphériques contribuent également à la qualité urbaine : requalification des zones vieillissantes, densité d'aménagement, qualité architecturale, paysagère et d'aménagement, accessibilité en transports en commun et modes doux, économies d'énergie et préservation de la ressource en eau et organisation des livraisons de marchandises.

Les principaux axes à développer sont les suivants :

- Assurer un développement des commerces et services de proximité dans les centres-villes et les villages ;
- Autoriser de façon raisonnée le développement de nouveaux secteurs commerciaux en s'assurant notamment d'un accompagnement de leur mise en accessibilité et de leur mixité fonctionnelle ;
- En priorité, favoriser et renforcer l'implantation de petites et moyennes surfaces commerciales dans le tissu urbain existant, en renouvellement ou en prévision de l'extension de celui-ci ou encore en lien avec les pôles d'échanges multimodaux ;
- Assurer un développement vertueux des secteurs commerciaux, en densification comme en création :
 - ♦ En maîtrisant l'empreinte écologique des implantations : densité, hauteur, connexion à des lignes de transport en commun, aménagements paysagers, solutions écologiques et énergétiques pour les aménagements et promotion de l'économie circulaire ;
 - ♦ En créant des plateformes logistiques de réception des marchandises et de répartition de celles-ci en utilisant des véhicules propres (électriques ou hybrides, hydrogène, biogaz...) spécialement dédiés ;
 - ♦ En améliorant les conditions de livraison par l'aménagement d'aires de livraison dans les centralités et le cadencement des fréquences de livraison.

3.4. Promouvoir une implantation hiérarchisée des équipements sur l'ensemble du territoire

- Permettre la réalisation des équipements culturels nécessaires à l'essor de la Métropole et de ses communes et répondant aux besoins de la population ;
- Permettre la réalisation des équipements de sport et de loisirs nécessaires aux besoins de la population ;
- Permettre la réalisation d'aménagements de parcs, jardins et lieux de promenade ;
- Prévoir les équipements de rang métropolitain nécessaires à l'attractivité de l'ensemble du territoire, en mutualisant davantage les grands équipements publics à une échelle pertinente ;
- Prévoir les équipements d'infrastructures d'accompagnement du logement notamment dans les Haut et Moyen-Pays (aménagement de trottoirs, amélioration des voiries secondaires de desserte conformes au règlement de voirie métropolitain, réalisation de réseaux d'eaux pluviales, confortement des réseaux d'assainissement, etc.) ;
- Identifier en complément les polarités secondaires à vocation communale ou intercommunale en maintien des dynamiques des différents secteurs du territoire ;
- Permettre la réalisation d'équipements de l'enfance et de l'éducation conformes aux besoins de la population.