

## **MODIFICATION N° 1**

### **DU**

## **PLAN LOCAL D'URBANISME**

**1**

**NOTE DE PRESENTATION**

---

PLU approuvé par délibération du Conseil Métropolitain du 21 juin 2013

Approbation de la Modification n° 1 par délibération du Conseil Métropolitain du



## INTRODUCTION

Le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Carros a été approuvé par délibération du Conseil Métropolitain en date du 21 juin 2013.

La modification n°1 du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Carros vise l'adaptation de plusieurs articles du règlement, du zonage, de la liste des emplacements réservés, du périmètre de mixité sociale inscrit au titre de l'article L 123-1-5-II-4° du code de l'urbanisme.

Au titre de l'article L.123-13-2 du Code de l'Urbanisme, la procédure de modification peut être utilisée pour :

- Majorer de plus de 20 % les possibilités de construction résultant, dans une zone, de l'application de l'ensemble des règles du plan ;
- Diminuer ces possibilités de construire ;
- Réduire la surface d'une zone urbaine ou à urbaniser.

Elle ne peut pas :

- Changer les orientations du PADD,
- Réduire un EBC, une zone A ou une zone N,
- Réduire une protection par rapport à des risques de nuisance, à la protection des sites, des paysages, des milieux naturels,
- Comporter des graves risques de nuisance.

## 1 - CONTEXTE ET OBJET DE LA MODIFICATION N°1 DU PLU

La présente modification porte sur les éléments suivants :

- Le plan de zonage :
  - *Prise en compte du PPRIF approuvé le 6 janvier 2014*
  - *Création d'1 emplacement réservé et suppression de 3 emplacements réservés,*
  - *Création d'un secteur Nj pour jardins partagés,*
  - *Modification du périmètre de mixité sociale. Le périmètre couvre désormais la partie ouest du secteur UCa et la totalité de la zone UD comprenant tous les secteurs.*
- Les dispositions réglementaires :
  - *Dispositions générales : les zones de risques naturels à l'article 6 et la définition de l'emprise au sol à l'article 12,*
  - *L'article 14 de la zone UB,*
  - *Les articles 2 et 14 de la zone UC,*
  - *Les articles 2, 5, 6, 7, 9, 13 et 14 de la zone UD,*
  - *Les articles 5, 6, 7, 9, 13 et 14 de la zone UE,*
  - *L'article 14 de la zone UZ,*
  - *Le caractère de la zone et l'article 2 de la zone N.*
- La modification de la liste des emplacements réservés :
  - *Création d'1 emplacement réservé et suppression de 3 emplacements réservés,*
- La modification de la liste du périmètre de mixité sociale inscrit au titre de l'article L 123-1-5-II-4° du code de l'urbanisme.

Pour information et une meilleure compréhension du document, les modifications apportées aux différents articles du règlement et documents du PLU approuvé figurent en rouge et la rédaction initiale apparaît en noir.

## 1 – Exposé général des motifs de la modification du plan de zonage

### Le contexte

---

Les principales modifications apportées au plan de zonage du PLU de la commune de Carros visent à :

- Adapter le document d'urbanisme en vigueur aux réalités communales,
- Mettre en œuvre des projets communaux et métropolitains,
- Répondre aux objectifs de la loi DUFLOT en matière de logements sociaux.

### Les modifications du PLU

---

- Le plan de zonage :
  - *Création d'1 emplacement réservé et suppression de 3 emplacements réservés,*
  - *Création d'un secteur Nj pour jardins partagés,*
  - *Modification du périmètre de mixité sociale. Le périmètre couvre désormais la partie ouest du secteur UCa et la totalité de la zone UD.*

### ❖ MODIFICATION POUR LA CREATION D'UN EMPLACEMENT RESERVE POUR UNE INFRASTRUCTURE PUBLIQUE DE TRANSPORT ET EQUIPEMENTS NECESSAIRES A L'EXPLOITATION D'INFRASTRUCTURES PUBLIQUES DE TRANSPORT

PLAN N°1 du fascicule annexé

### Contexte et problématiques de déplacement dans le bassin de CARROS

Chaque jour, 7 500 actifs viennent de tout le département travailler à CARROS principalement dans sa zone industrielle départementale et environ 2700 habitants actifs de CARROS quittent la commune pour se rendre sur leur lieu de travail.

47% des habitants actifs de Carros travaillent sur le territoire communal de CARROS principalement dans sa zone industrielle.

La zone industrielle départementale emploie quant à elle quelques 8000 personnes.

Dans le bassin de CARROS, 56% des déplacements se font en voiture personnelle contre 8% en transports collectifs et 34% en marche à pied. Les déplacements en voiture personnelle se déploient sur les axes routiers très chargés irrigant CARROS (RM 1, RM2209, RM 2210, RM 6202 bis, RM 6202).

Sur les rives du Var au débouché du pont de la Manda, se déploient deux nœuds stratégiques de transports collectifs : l'un à COLOMARS et l'autre à CARROS.

Sur la rive gauche du Var à COLOMARS, sont concentrées :

- la gare de la Manda des chemins de fer de Provence
- les lignes de bus (Lignes d'Azur et autres) : 59 / 68 / 701A / 702 / 730 / 740 / 750.

Sur la rive droite du Var à CARROS, sont concentrées :

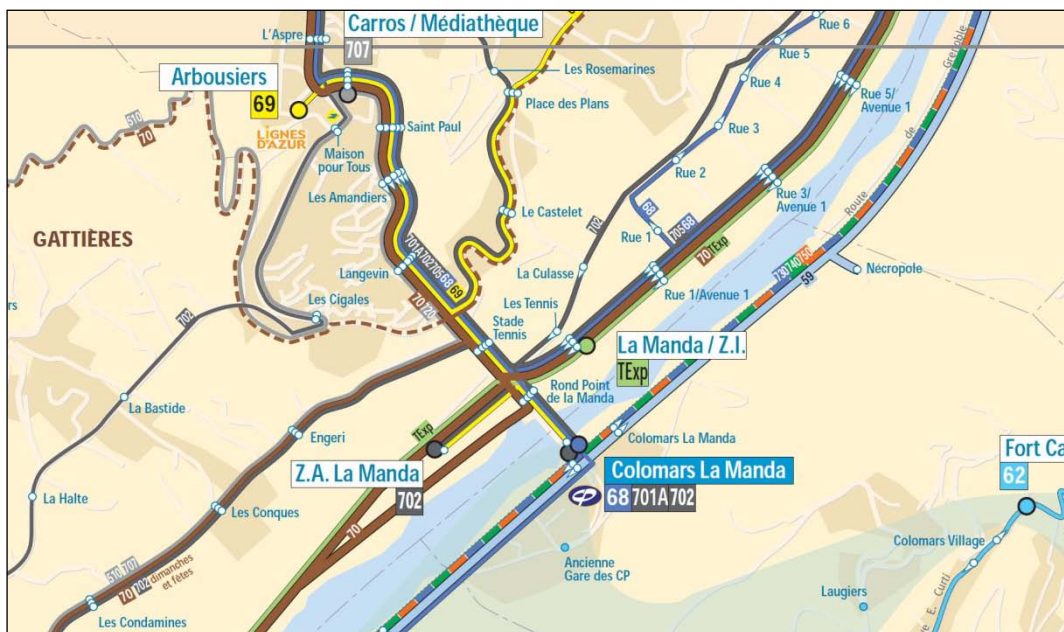
- la ligne TExp : Pont St Michel / La Manda ZI Carros
- les lignes de bus (Lignes d'Azur et autres) : 68 / 69 / 701A / 702 / 705 / 70 / T20
- les navettes de la zone industrielle de Carros déployées au titre du plan de déplacement interentreprises.

Le pont de la Manda dispose d'un cheminement piéton sécurisé permettant les échanges aisés des piétons entre les deux rives.

La piste cyclable réalisée le long de la RM901 depuis la Manda se prolonge jusqu'au littoral.



Extrait de la carte des transports collectifs



Les acteurs publics ont pour ambition de faire basculer la part modale des transports collectifs de façon plus conséquente au vu de la charge des grands axes routiers et de l'importance des déplacements quotidiens dans le bassin de CARROS.

Les grandes directives en matière de déplacements dans le bassin de CARROS préconisent toutes l'amélioration du lien de transport entre les deux rives du Var et l'incitation de l'intermodalité.

La Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes-Maritimes stipule que l'organisation des transports et des déplacements est un élément essentiel du développement de la vallée du Var ; le réseau de transport collectif franchira le Var dans le secteur de la Manda contribuant ainsi à améliorer les relations entre les deux rives.

Le schéma directeur des transports à horizon 2030 met l'accent sur la composante intermodale nécessaire à l'efficacité des différents réseaux. L'utilisation des transports en commun implique une chaîne de déplacement dont le maillon faible à CARROS est l'intermodalité. Les enjeux de l'intermodalité dans la plaine du Var sont la liberté de mouvement et de transparence pour l'utilisateur.

Le cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement dans la Plaine du Var au titre de l'opération d'intérêt national de l'éco-vallée Plaine du Var met l'accent sur la nécessaire création d'équipements favorisant la multimodalité en son sein.

Enfin, le Plan Local d'Urbanisme de CARROS rappelle que pont de la Manda constitue le seul franchissement du Var entre la Roquette-sur-Var et Gilette et le littoral, mise à part la RM202bis. Les relations rive droite / rive gauche doivent être prises en considération sur un site aussi stratégique. Un site d'intermodalité entre les bus régionaux et urbains, les voitures, les piétons, les chemins de fer de Provence trouve sa pleine justification. Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable du Plan Local d'urbanisme fixe comme orientation majeure également la qualification des entrées de ville.

Les difficultés rencontrées dans l'exploitation et l'utilisation des transports en commun et dans le fonctionnement de ce secteur de CARROS sont :

- la rupture dans l'enchaînement des trajets des voyageurs ;
- l'attente des voyageurs dans de nombreux arrêts distants les uns des autres ;
- le stationnement anarchique aux abords des arrêts de TC ;
- l'utilisation des TC à optimiser substantiellement.

Enfin, l'entrée de ville de CARROS par le pont de la Manda présente un aspect dégradé offrant un nœud routier dont la lecture est difficile et un traitement paysager qualitatif absent.

### **Un nécessaire point d'intermodalité au Pont de la Manda**

Au vu de la charge des grands axes routiers et de l'importance des déplacements quotidiens dans le bassin de CARROS, toutes les directives publiques en matière de déplacements dans ce bassin préconisent :

- l'amélioration du lien de transport entre les deux rives du Var
- l'incitation de l'intermodalité
- l'augmentation de la part modale des transports collectifs.

Par conséquent, il est proposé de créer un pôle d'échange multimodal réunissant dans un même lieu les flux piétons, vélos, bus urbains, bus régionaux, voitures et chemins de fer. Ce pôle d'échange ne se réduira pas à l'association technique des réseaux de transport mais il possèdera également une fonction urbaine visant l'insertion du lieu dans son environnement. Les services dans le pôle d'échange concerneront le transport (billettique, signalétique, tarification) et l'urbain (information sur la ville, activités, événements).

Le pôle d'échange multimodal du pont de la Manda à Carros permettra de répondre à quatre objectifs :

- favoriser les correspondances, qui demeurent le rôle initial du nœud : les cadencements des différents transports collectifs seront réglés finement de façon à fluidifier les déplacements des usagers et réduire au mieux les temps de rupture de trajet
- améliorer l'accès des usagers au réseau de transport en démultipliant l'accessibilité du lieu : il sera accessible par les piétons, les navettes privées, les TC publics et les véhicules depuis la ZI de CARROS, CARROS-Ville, le Village, les Plans et le pont de la Manda, mais aussi depuis les communes voisines de Gattières et Le Broc
- assurer l'accès au Village et à CARROS-Ville permettant l'insertion urbaine de ces polarités ;
- offrir aux actifs de la zone industrielle départementale un accès efficace, en réponse aux engagements du Plan de Déplacements Inter-Entreprises.

### **Mise en relation des deux nœuds de transports collectifs**





Vue aérienne du site d'implantation du projet de PEM

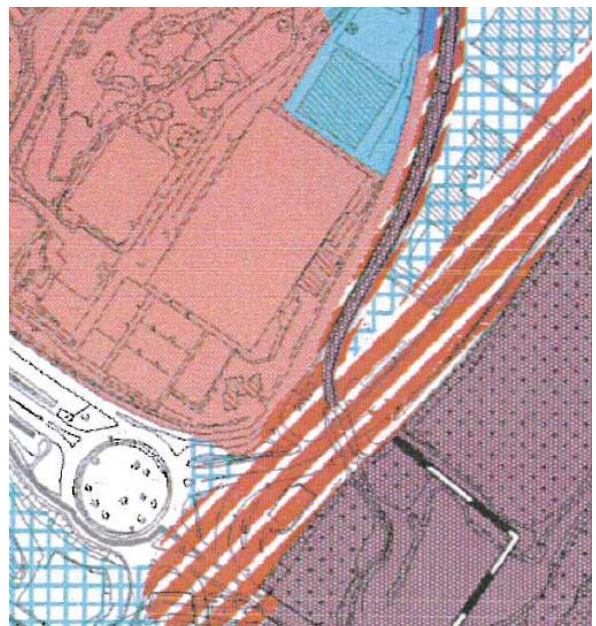


**Les contraintes du site choisi pour l'implantation du projet**

Le projet est très contraint. Il doit :

- respecter la réglementation hydraulique pour l'implantation des quais du P.E.M. et pour la couverture ponctuelle du canal de la ZI en application du PPRi
- s'implanter dans un espace foncier restreint situé au cœur d'un nœud routier difficilement lisible
- prendre en compte le projet immobilier de bureaux en proie de la Z.I.
- régler les problématiques de stationnement dans le secteur
- éviter d'augmenter l'encombrement du giratoire et prévenir les remontées de file sur la voie publique
- traiter les parcours piétons entre la gare de Colomars La Manda et la ZI
- maîtriser les coûts d'investissement des infrastructures de transport
- maîtriser le coût d'exploitation des réseaux de transports.

Extrait plan de zonage – PPRi basse vallée du Var  
approuvé le 18 avril 2011



### Synthèse du contenu programmatique du projet

Le projet global comprend :

- le PEM
- le local du PEM pour voyageurs et chauffeurs
- le parking relais implanté en zone bleue B3 du PPRI au droit de la salle communale Eco-vie
- la requalification de la route de la Grave
- la liaison douce Pont de la Manda / PEM / Parking relais
- l'espace vert aménagé.
- 

Le PEM comportera :

- 3 quais de dépose et prise en charge de navettes
- 2 aires d'attente pour autobus
- 2 quais de prise en charge pour autobus
- 1 arrêt de dépose pour autobus.

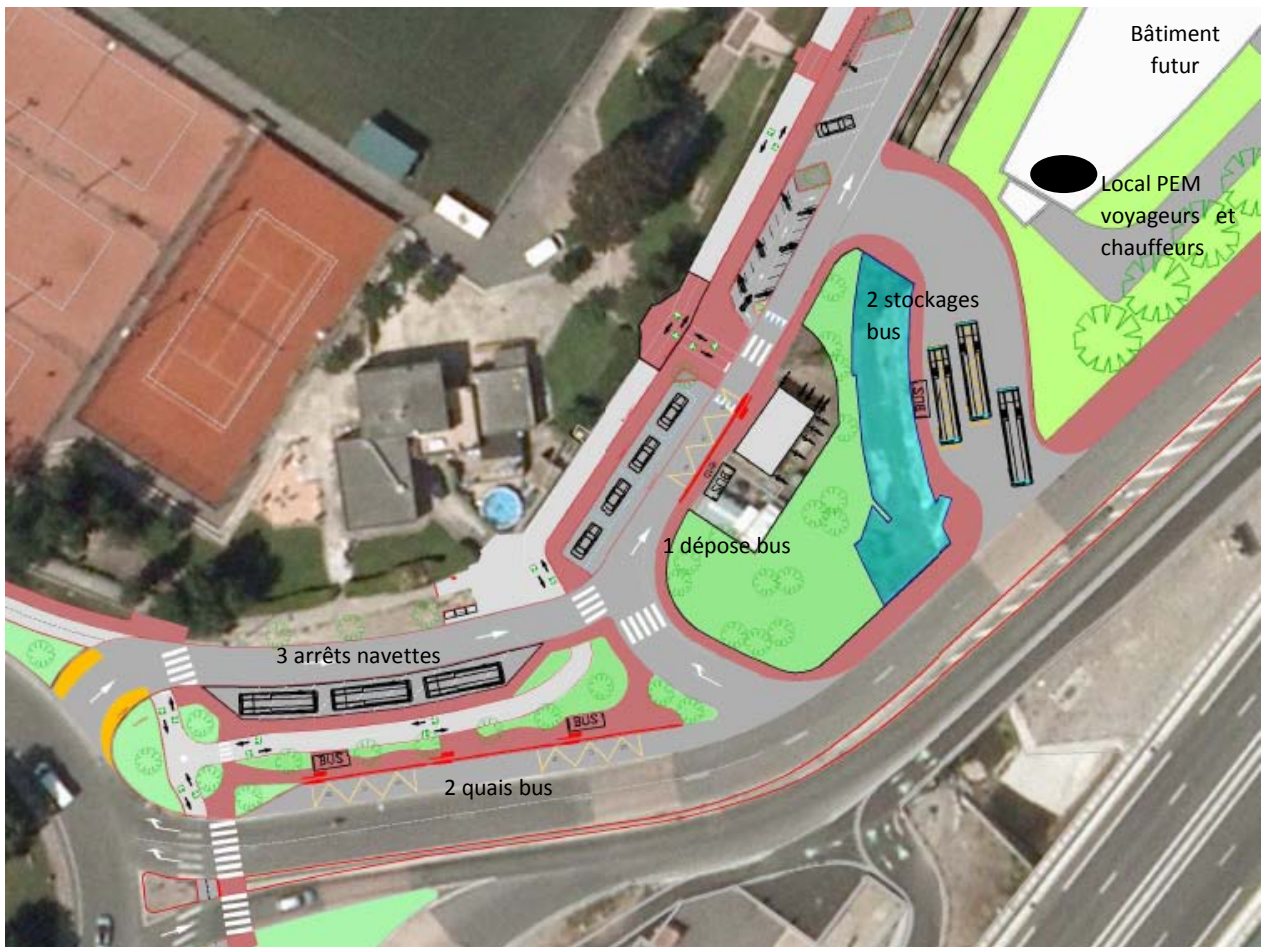
Ce dimensionnement est conçu pour les lignes 68-70-705-707-702-69 + navettes de la ZI.  
Ces données sont susceptibles d'évoluer en coordination avec la Régie Lignes d'Azur.

### Le projet global du PEM





### Le projet de PEM



### Le volet hydraulique du projet – Le bassin versant de la zone industrielle

Le canal de la ZI récupère les ruissellements d'un bassin d'une superficie de 180 ha.

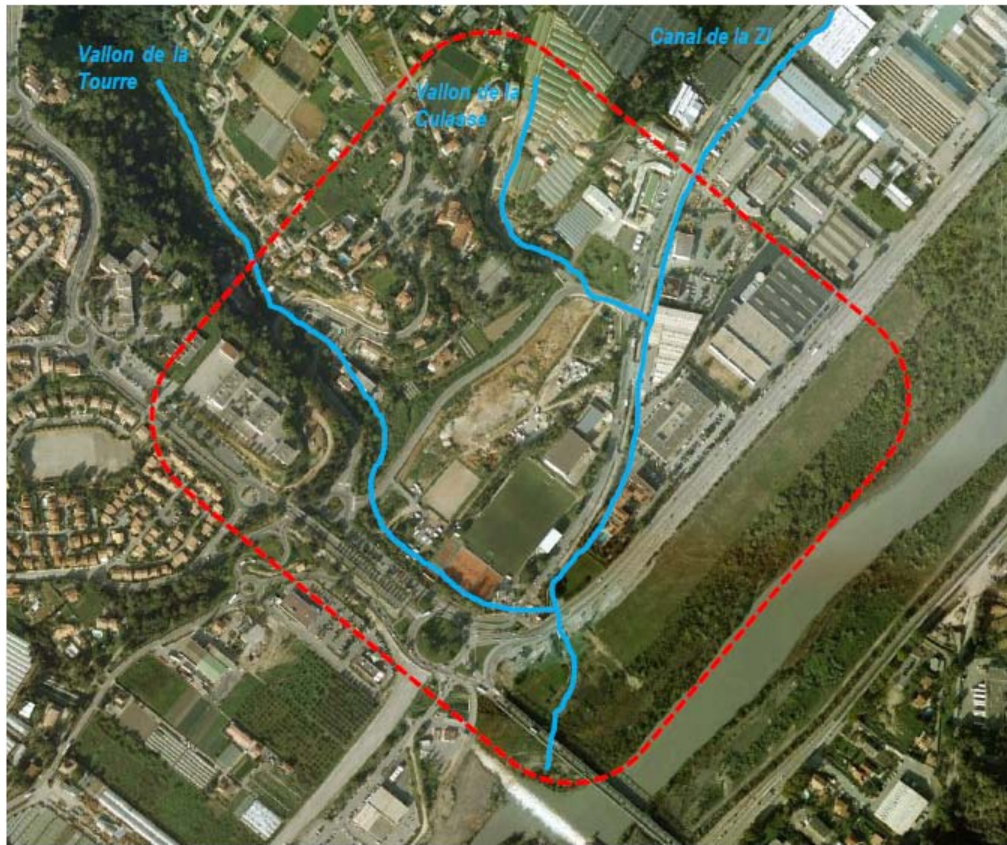
Il s'agit d'un fossé trapézoïdal en béton de dimensions 7 x 4 x 1,5 m.

A l'intersection de la route artisanale de la Grave avec le chemin de la Culasse, le vallon de la Culasse a la possibilité de surverser dans le canal de la ZI en cas de saturation du fossé longeant l'avenue Pierre-Richard Dick. Avant le rejet dans le Var, le canal reçoit également les écoulements du cadre issu du vallon de la Tourre.

Ce canal devant assurer l'évacuation des vallons pour une période de retour centennale peut déborder en rive droite mais possède une capacité suffisante à l'aval pour contenir une crue centennale d'après l'étude du PPRI. La couverture du canal, d'environ 100 m<sup>2</sup>, ne devra donc pas être responsable des premiers débordements dans le secteur du PEM pour la crue responsable de l'inondation de ce dernier.

D'après la pré-étude réalisée par le pôle hydraulique du service assainissement, la couverture du canal ne serait pas l'ouvrage le plus limitant dans le secteur ; une passerelle située un peu plus à l'amont contraint déjà la capacité du canal à environ 19 m<sup>3</sup>/s en première approche. Le cas échéant, il sera recommandé de définir une forme elliptique rehaussant le haut du cadre de 0.30 m.

En cas de lancement opérationnel du projet, une expertise hydraulique fine basée sur une nouvelle campagne de topographie sera réalisée et devra être coordonnée avec la DDTM en amont.



### **Le volet foncier du projet de PEM**

La réalisation du P.E.M. nécessitera les actions foncières suivantes :

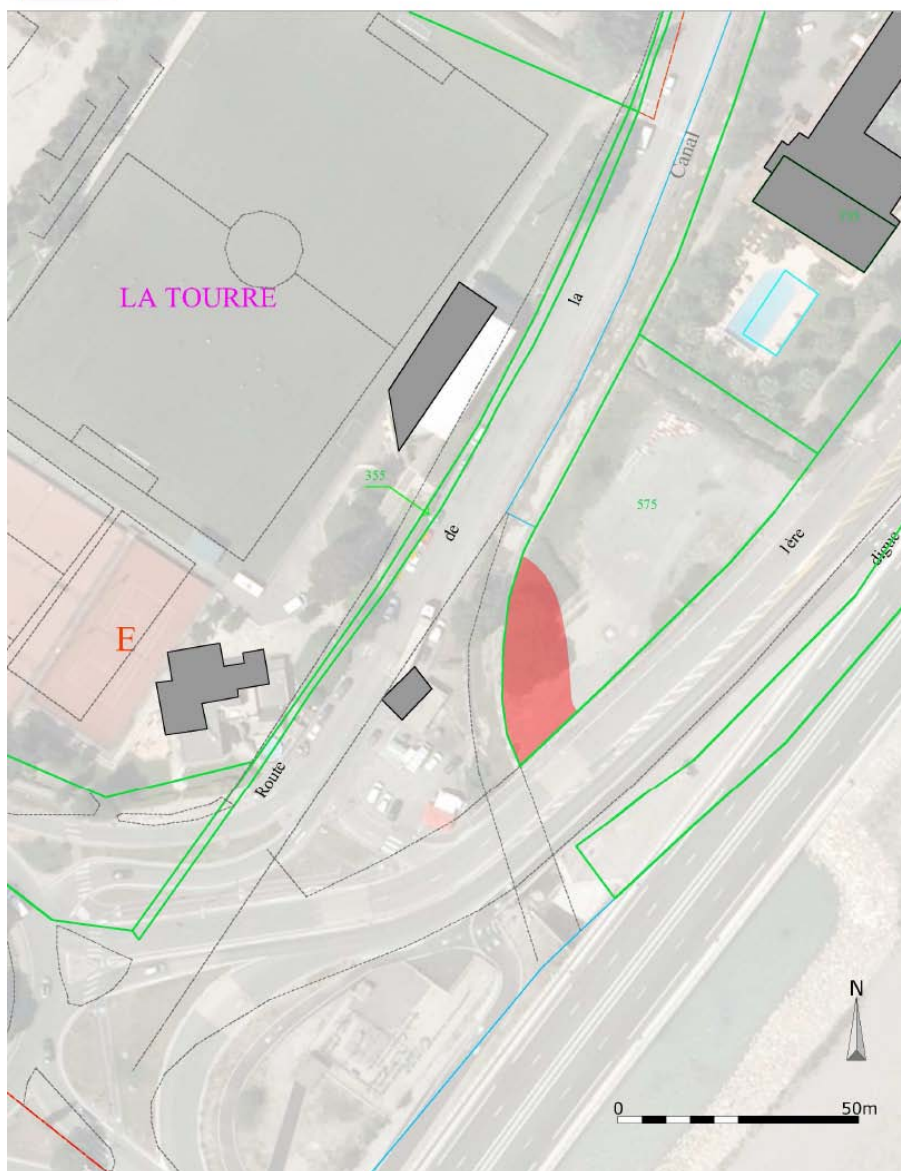
- acquisition d'une partie de 450 m<sup>2</sup> de la parcelle cadastrée section E n°575 pour réaliser la voirie du PEM et les quais bus et navettes
- acquisition d'un volume vide en VEFA dans le futur bâtiment voisin
- intégration dans le domaine public des parcelles cadastrées section E n°42 (Etat) et E n°355 (Canal irrigation Gattières).

**Pour conclure, la réalisation du pôle d'échange multimodal couplé d'un parking-relais constitue une infrastructure publique de transport au titre de sa localisation indissociable des voies publiques majeures et un équipement nécessaire à l'exploitation des infrastructures de transport existantes (gare des chemins de fer de Provence et voies publiques majeures).**

**En conséquence, pour permettre la faisabilité d'une partie du projet de PEM, le PLU inscrit un nouvel emplacement réservé d'une surface de 450 m<sup>2</sup>, au bénéfice de Nice Côte d'Azur, dont l'intitulé est « infrastructure publique de transport et équipements nécessaires à l'exploitation d'infrastructures publiques de transport », en conformité avec le PPRI.**



 Emprise de l'emplacement réservé : 450m<sup>2</sup>



❖ **MODIFICATION POUR LA SUPPRESSION DES EMPLACEMENTS RESERVES N°38, N°39 ET N°34**

PLAN N°2 du fascicule annexé

- L'emplacement réservé n°38 prévu pour la création d'une place publique et du stationnement, au bénéfice de la Métropole NCA est supprimé. Les terrains ont été acquis depuis l'approbation du PLU.
- L'emplacement réservé n°39 prévu pour la création d'équipements administratifs, au bénéfice de la Métropole NCA est supprimé. Les terrains ont été acquis depuis l'approbation du PLU.

PLAN N°3 du fascicule annexé

L'emplacement réservé n°34 prévu pour l'élargissement du chemin Lou Cugnet, au bénéfice de la Métropole NCA est supprimé. Le projet est abandonné, le lotissement prévu à l'origine ne se fera pas.

### ❖ **CREATION D'UN SECTEUR NI POUR JARDINS PARTAGES**

#### PLAN N°4 du fascicule annexé

La commune et la Métropole NCA projettent de créer des jardins partagés sur les terrains situés en contrebas des premiers versants qui marquent la transition entre les Plan de Carros et la zone d'activités Carros-Le Broc.

Aucune construction n'y sera autorisée.

### ❖ **MODIFICATION DU PERIMETRE DE MIXITE SOCIALE. LE PERIMETRE COUVRE DESORMAIS UNE PARTIE DES ZONES URBAINES SITUÉES AUX PLANS DE CARROS**

#### PLAN N°5 du fascicule annexé

Afin de mieux répondre aux objectifs de mixité sociale et aux nouvelles dispositions législatives de la loi DUFLOT, la commune de Carros et la Métropole NCA proposent plusieurs mesures. Celles-ci visent à augmenter la production du nombre de logements sociaux. En effet, au 1<sup>er</sup> janvier 2013, Carros comptait 947 logements sociaux représentant 22,47% du nombre total de résidences principales. Pour atteindre les 25% imposés par la loi DUFLOT, la commune devra réaliser 109 logements, soit 9 logements par an.

Les mesures prises en faveur de la mixité sociale sont de nature à répondre, largement, aux besoins :

- Étendre le périmètre de la servitude qui existe déjà dans le PLU approuvé sur une partie du secteur UCa et la totalité de la zone UD, ayant une vocation principale d'habitat.
- Diminuer le seuil de surface de plancher de 1 500 m<sup>2</sup> à 1 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher, pour imposer la réalisation de logements aidés.
- Augmenter le taux de réalisation du pourcentage de logements sociaux, de 20 à 25%.

En conséquence, le plan de zonage et l'article 2 des zones UC et UD sont modifiés.

### **ARTICLE 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES À DES CONDITIONS PARTICULIÈRES**

En application de l'article L.123-1-5-II-4° du code de l'Urbanisme, tout projet de construction neuve ou en changement de destination comportant une surface de plancher supérieure ou égale à ~~1500 m<sup>2</sup>~~ 1 000 m<sup>2</sup> destinée à l'habitation devra affecter un minimum de ~~20 %~~ 25% en surface à du logement locatif social.

## **2 – Exposé général des motifs de la modification des dispositions réglementaires des zones du PLU**

---

### **Le contexte**

---

Les principales modifications apportées au règlement du PLU de Carros visent, d'une part, à adapter les dispositions réglementaires aux réalités communales et d'autre part à prendre en compte les nouvelles dispositions de la loi ALUR et de la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt.



## Les principales modifications apportées au PLU

---

### ❖ **MODIFICATION DES DISPOSITIONS GENERALES : PRISE EN COMPTE DU PPRIf APPROUVE**

Afin de prendre en compte le PPRIf approuvé le 6 janvier 2014, postérieurement à l'approbation du PLU, les dispositions générales figurant dans le règlement sont modifiées comme suit :

#### 1. Dispositions générales :

#### **ARTICLE 6 - ZONES DE RISQUES**

##### 1. Risques naturels

Les zones soumises à des risques incendie ~~feu~~ de forêts, identifiées dans le plan de prévention des risques (P.P.R I. F) ~~prescrit le 10 février 1997 et applicable par anticipation, approuvé le 6 janvier 2014,~~ sont délimitées sur le document graphique et font l'objet de prescriptions spéciales édictées par le règlement du P.P.R., reprises dans le présent règlement et annexées ~~au PLU en tant que servitudes d'utilité publique.~~

### ❖ **MODIFICATION DES DISPOSITIONS DE LA ZONE NATURELLE N : PRISE EN COMPTE DE LA LOI D'AVENIR POUR L'AGRICULTURE, L'ALIMENTATION ET LA FORET**

Le nouvel article L.123-1-5, 6° alinéa, la nouvelle loi propose les éléments suivants :

Dans les zones naturelles et en dehors des secteurs mentionnés au présent 6°, les bâtiments d'habitation peuvent faire l'objet d'une extension dès lors que cette extension ne compromet pas l'activité agricole ou la qualité paysagère du site. Le règlement précise les conditions de hauteur, d'implantation et de densité des extensions permettant d'assurer leur insertion dans l'environnement et leur compatibilité avec le maintien du caractère naturel, agricole ou forestier de la zone.

A cet effet, il précisé à l'article 2 les extensions à usage « d'habitation ».

#### **ARTICLE N 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES**

Sont soumises à des conditions particulières les occupations et utilisations du sol suivantes :

- les bassins de rétention et les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif,
- les affouillements et les exhaussements du sol nécessaires aux activités de la zone et des secteurs,
- l'extension des constructions existantes ~~à vocation d'habitation~~ à condition que la surface de plancher totale n'excède pas 150 m<sup>2</sup>. Toutefois, toute extension ne pourra excéder 90 m<sup>2</sup> de surface de plancher. Une seule extension est admise.
- les constructions à usage d'agro-pastoralisme
- les occupations et utilisations du sol nécessaires à l'exploitation forestière

### ❖ **MODIFICATION DE LA ZONE N : CREATION D'UN SECTEUR Nj DESTINE A DES JARDINS PARTAGES**

En relation avec la création du secteur Nj sur le plan de zonage, le règlement est mis à jour.

Afin de maintenir le caractère naturel de cet espace de transition entre la zone d'activités et la ville de Carros, seules sont autorisées les installations liées et nécessaires à la mise en culture des jardins partagés.

Par ailleurs, dans le formulaire Natura 2000 annexé au dossier de PLU, il est précisé l'« **absence d'incidences sur les sites Natura 2000** ».

Néanmoins, sur le secteur Nj, il est préconisé de prescrire la préservation des murs en pierres sèches. Ces murs constituent des habitats préférentiels pour les reptiles et en particulier pour le Lézard Ocellé qui peut être présent potentiellement sur le secteur.

Afin de prendre en compte la création de ce secteur Nj et les préconisations liées à la préservation de la biodiversité, le caractère de la zone N et l'article 2 « occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières » sont complétés comme suit :

La zone naturelle comprend:

- un secteur Ns à usage de loisirs et de sports.
- **un secteur Nj à usage de jardins partagés.**

## **ARTICLE N 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES**

Sont soumises à des conditions particulières les occupations et utilisations du sol suivantes :

- les bassins de rétention et les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif,
- les affouillements et les exhaussements du sol nécessaires aux activités de la zone et des secteurs,
- l'extension des constructions existantes **à vocation d'habitation** à condition que la surface de plancher totale n'excède pas 150 m<sup>2</sup>. Toutefois, toute extension ne pourra excéder 90 m<sup>2</sup> de surface de plancher. Une seule extension est admise.
- les constructions à usage d'agro-pastoralisme
- les occupations et utilisations du sol nécessaires à l'exploitation forestière

En outre, dans les secteurs suivants, sont soumis à des conditions particulières :

**Secteur Nj :**

- **les installations liées et nécessaires à la création de jardins partagés.**
- **les murs en pierres sèches existants devront être préservés. Ils pourront, toutefois, faire l'objet d'aménagement et de confortement pour assurer leur maintien.**

## **❖ MODIFICATION DES DISPOSITIONS DES ZONES URBAINES ET DE LA ZONE N : PRISE EN COMPTE DE LA LOI ALUR**

Depuis la promulgation de la LOI n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, l'article 5 réglementait la superficie minimum des terrains et l'article 14 qui réglementait le coefficient d'occupation du sol n'ont plus de base légale.

La loi ayant une application immédiate, le coefficient d'occupation du sol et la surface minimum ne sont plus opposables aux demandes de permis déposées depuis le 24 mars. Il est donc proposé de modifier le règlement en indiquant « sans objet » aux articles 5 (caractéristiques des terrains) et 14 (coefficient d'occupation des sols) de toutes les zones du PLU concernées.

Dans les secteurs pavillonnaires des zones UD et UE, la loi ALUR, en supprimant les COS et la superficie minimale constructible (uniquement pour la zone UE) pourrait entraîner des effets contraires aux orientations du PADD et du rapport de présentation présentées ci-après.

**❑ Rappel des orientations du PADD et des motifs de la délimitation des zones et de leur règlement**

Au travers du PADD du PLU approuvé, la préservation d'un équilibre végétal-bâti apparaît comme essentielle.

**Dans son objectif n°1** «Structurer le territoire et affirmer l'identité des quartiers», la commune opte pour un développement de l'urbanisation respectueux de l'équilibre entre bâti et végétal.

L'objectif n°1 indique également « privilégier le développement de l'urbanisation sous forme de hameaux ou de groupes d'habitations en recherchant la création de points de centralité afin de gérer l'espace de façon économe et afin de maîtriser l'étalement urbain ».

Aux Plans de Carros, la zone UD est caractérisée par une topographie assez douce, de type collinaire. Elle constitue une zone d'habitat pavillonnaire qui joue un rôle de charnière entre la zone d'activités et Carros ville. Le PLU prévoit sur ce secteur une densification avec l'émergence de deux pôles de centralité (Lou Couletas et Saint-Pierre et Judlin). Toutefois, les capacités résiduelles sont conséquentes sur l'ensemble de la zone UD, en dehors des pôles d'urbanisation structurée, il conviendra de maîtriser le développement urbain afin de conserver le cadre et la qualité de vie des ensembles pavillonnaires

La zone UE des coteaux représente un fort enjeu paysager. D'une part, elle assure le maintien du caractère paysager des versants de la vallée du Var, fortement perçus depuis la plaine urbanisée, et des coteaux qui s'inscrivent en fond de scène de Carros ville et du vieux village. D'autre part, elle permet de préserver les éléments de paysage qui fondent l'identité de ces sites remarquables : restanques d'oliviers, murs de pierres sèches, ordonnancement du bâti suivant le modelé des restanques,....

Pour chacun de ces quartiers, il est important de conserver l'identité caractéristique de ces anciens territoires agricoles en définissant un coefficient d'emprise au sol relativement faible et un coefficient de végétalisation adapté.

Le rapport de présentation du PLU approuvé, précise la nécessité de respecter la forme urbaine existante tout en autorisant un développement adapté à chaque espace. Il indique également l'importance d'assurer un traitement végétal de qualité et d'instaurer des règles de constructibilité modérées.

**❑ Mesures pour prendre en compte la suppression de la superficie minimale constructible et du COS :**

Pour mesurer les impacts de la loi ALUR sur les nouvelles capacités d'accueil résiduelles, une méthode de calcul a été mise au point.

Ainsi, pour chaque zone, un coefficient multiplicateur a été calculé. Il correspond au rapport des droits à bâtir du projet de modification du PLU (après suppression du COS et de la superficie minimale et ajout du coefficient d'emprise au sol et de végétalisation) sur ceux du PLU approuvé.

Sur les zones UD et UE, le coefficient varie de 0,6 à 2. La constructibilité ainsi générée est importante et s'inscrit en contradiction avec les orientations du PADD. De plus, dans la plupart de ces zones, la desserte par les réseaux publics ne permet pas un tel développement de l'urbanisation.

Afin de limiter la densification des zones UD et UE, deux mesures réglementaires sont mises en œuvre :

- La réduction des coefficients d'emprise au sol,
- L'augmentation du coefficient de végétalisation.

Leur valeur est définie de manière à autoriser une surface de plancher la plus proche de celle générée par le COS du PLU approuvé.

Ces mesures sont de nature à préserver la qualité paysagère des versants de la vallée du Var et des coteaux qui dominent la ville de Carros. Elles garantissent également la maîtrise de l'urbanisation en assurant la cohérence entre les droits à bâtir et la desserte par les équipements d'infrastructure.

Afin d'obtenir des résultats plus précis, la modification du PLU définit de manière plus détaillée la notion d'emprise au sol.

Définition de l'emprise au sol proposée:

L'emprise au sol est la projection verticale du volume des bâtiments hors sol.

Toutefois, les ornements tels que les éléments de modénature et les marquises sont exclus, ainsi que les balcons, les débords de toiture lorsqu'ils ne sont pas soutenus par des poteaux ou des encorbellements. Sont également exclues les voies d'accès, les rampes d'accès, les aires de stationnement non couvertes, les piscines, les terrasses.

La notion d'emprise au sol ne s'applique pas :

- aux travaux de réhabilitation et surélévation des constructions existantes ayant une emprise au sol supérieure à celle précisée à l'article 9 du règlement,
- aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

Le coefficient d'emprise au sol est égal au rapport de l'emprise au sol définie ci-dessus à la surface de l'unité foncière classée dans le même secteur constructible et hors emplacement réservé.

Méthode de calcul de appliqué sur le terrain

a- Le coefficient d'emprise au sol

Une étude globale a été réalisée sur les zones concernées.

Un coefficient moyen par secteur a été calculé, puis testé sur plusieurs permis de construire.

Suite à ces études, un CES qui correspond à une utilisation satisfaisante du sol a été retenu.

Les secteurs UDa et UDb présentent de fortes capacités résiduelles. Afin de maintenir le cadre de vie existant et une certaine aération du bâti, la modification du PLU propose les éléments suivants :

- pour le secteur UDa : le coefficient d'emprise au sol est réduit à 20% au lieu de 30% dans le PLU approuvé et le coefficient de végétalisation est augmenté à 65% au lieu de 60% dans le PLU approuvé.
- pour le secteur UDb : le coefficient d'emprise au sol est réduit à 20% au lieu de 50% dans le PLU approuvé et le coefficient de végétalisation est augmenté à 65% au lieu de 50% dans le PLU approuvé.

Compte tenu de la vocation mixte du secteur UDC, (habitat, commerces et services), l'emprise au sol et le coefficient de végétalisation définis dans le PLU approuvé sont maintenus.

Les secteurs UE présentent une très forte sensibilité paysagère qu'il convient de protéger, de plus, les sites concernés sont très faiblement équipés par les réseaux d'infrastructure. Le PLU approuvé propose déjà des dispositions réglementaires restrictives. La modification du PLU propose de les renforcer légèrement.

- pour le secteur UEa : le coefficient d'emprise au sol est réduit à 10% au lieu de 15% dans le PLU approuvé et le coefficient de végétalisation est augmenté à 75% au lieu de 60% dans le PLU approuvé,
- pour le secteur UEb : le coefficient d'emprise au sol est réduit à 12% au lieu de 20% dans le PLU approuvé et le coefficient de végétalisation est augmenté à 70% au lieu de 50% dans le PLU approuvé.

b- Récapitulatif de la prise en compte de la loi ALUR

PLU APPROUVE					MODIFICATION PLU	
Secteur	COS	Hauteur	CES	Espaces verts	Coefficient d'emprise au sol	Coefficient d'espace vert
UD dont						
UDa	0,20	7m	30%	60%	20%	65%
UDb	0,35	9m	50%	50%	20%	65%
UE dont						
UEa	0,12	7m	15%	60%	10%	75%
UEb	0,20	7m	20%	50%	12%	70%

☐ Mesures pour préserver les formes urbaines après prise en compte de la loi ALUR : conditions d'implantation des constructions

Il est constaté sur les secteurs UD (les Plans) et UE (les Coteaux) un grand nombre de demandes de divisions foncières conduisant à une réduction de la taille des terrains à bâtir.

Afin de préserver un rythme de l'espace bâti et non bâti, il s'agit donc d'introduire dans le PLU, en sus des dispositions de gabarit et densité gérées par ces articles 6 et 7, comme par les articles 9, 10 et 13, des dispositions spécifiques aux divisions foncières et lotissement futurs.

Ainsi, dans le cadre de la nouvelle rédaction proposée pour les articles UD 6 et UE6, ces divisions foncières et lotissements futurs se verront appliquer des distances minimales d'implantation bâtie par rapport aux voies internes privées identiques à celles des voies publiques, ce qui permettra d'harmoniser les équipements de ces opérations et préservera de plus l'évolution future de ces équipements de voiries internes qui sont souvent, à moyen terme (10 ans), intégrés dans le domaine public.

La nouvelle rédaction des articles UD7 et UE7 introduit une référence à l'article R.123-10-1 du Code de l'Urbanisme dont le contenu est : Les articles 6 et 7 de la zone UE ne mentionne pas la référence aux voies privées dans une opération d'aménagement issue d'une division foncière ou d'un lotissement. Cette rectification s'impose d'autant plus que la zone UE pourra faire l'objet de divisions foncières et de lotissements.

Par cette référence à l'article R123-10-1 du Code de l'Urbanisme, il s'agit donc de bien réaffirmer que la précédente rédaction établit bien une « opposition » à une appréciation d'ensemble du projet cela au profit d'une application par lots issus de toute division foncière ou d'un lotissement, pour ce qui relève des règles d'implantation par rapport aux limites séparatives. Il s'agit là aussi de préserver l'équilibre « espace bâti/ espace vert et libre », d'organiser le bâti et de favoriser les aménagements paysagers et le verdissement parcellaire à l'intérieur des projets et lots issus de divisions foncières privées et lotissements, en instaurant une « distance sociale » minimale entre bâtiments, distance cohérente avec les autres secteurs de la commune et les autres formes d'urbanisation.

☐ Modification des articles du règlement :

Pour tous les articles 5 et 14 de toutes les zones du Plan Local d'Urbanisme, la prise en compte de la loi ALUR supprime toute définition d'une superficie minimale constructible et d'un coefficient d'occupation des sols.

Aux articles 5 et 14 il est désormais mentionné « sans objet ».

Afin de respecter les orientations du PADD et limiter l'impact de la suppression de la superficie minimum constructible et du COS, les articles 9 et 13 des zones UD et UE sont modifiés comme suit :

## 1. Zone UD :

### ARTICLE UD6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

Dans le cas d'une division foncière ou d'un lotissement, les règles d'implantation par rapport aux voies et emprises publiques **et privées** définies ci-dessus s'appliquent aux voies et emprises publiques **et privées** créées.

### ARTICLE UD7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Comme le prévoit l'article R.123-10-1 du code de l'urbanisme, dans le cas d'une division foncière ou d'un lotissement, les règles d'implantation par rapport aux limites séparatives définies ci-dessus s'appliquent aux limites séparatives des lots créés

### ARTICLE UD 9 - EMPRISE AU SOL

L'emprise au sol des constructions ne doit pas excéder :

- dans le secteur UDa et UDb : ~~30 %~~, 20%
- ~~— dans le secteur UDb : 50 %,~~
- dans le secteur UDe : 40 %,

### ARTICLE UD 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS ESPACES BOISES CLASSES

#### 2 - Préservation des arbres existants et obligation de planter

Les surfaces libres de toute occupation du sol devront être traitées en espaces verts de pleine terre et ne peuvent être inférieures à :

- ~~— Dans le secteur UDa : 60 % de l'unité foncière,~~
- ~~Dans le secteur UDb : 50% de l'unité foncière,~~
- Dans les secteurs UDa et UDb : 65% de l'unité foncière,
- Dans le secteur UDe : 50 % de l'unité foncière.

## 2. Zone UE :

### ARTICLE UE6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

Dans le cas d'une division foncière ou d'un lotissement, les règles d'implantation par rapport aux voies et emprises publiques **et privées** définies ci-dessus s'appliquent aux voies et emprises publiques **et privées** créées.

### ARTICLE UE7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Comme le prévoit l'article R.123-10-1 du code de l'urbanisme, dans le cas d'une division foncière ou d'un lotissement, les règles d'implantation par rapport aux limites séparatives définies ci-dessus s'appliquent aux limites séparatives des lots créés

### ARTICLE UE 9 - EMPRISE AU SOL

~~L'emprise au sol des constructions ne doit pas excéder :~~

- ~~— Dans le secteur UEa : 15 % de l'unité foncière,~~
- ~~— Dans le secteur UEb : 20 % de l'unité foncière,~~

~~L'emprise au sol des constructions ne doit pas excéder :~~

- Dans le secteur UEa : 10% de l'unité foncière,
- Dans le secteur UEb : 12 % de l'unité foncière,

## ARTICLE UE 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS ESPACES BOISES CLASSES

### 2 - Préservation des arbres existants et obligation de planter

Les aires de stationnement à l'air libre devront être plantées à raison d'un arbre en pleine terre pour 4 emplacements. Les matériaux poreux seront privilégiés dans l'aménagement des stationnements (sable, mélange terre-pierre, engazonnement, etc).

Les unités foncières doivent être aménagées en espaces verts de pleine terre, sans aucune infrastructure, à raison de :

- Dans les secteurs UEa : ~~60%~~ 75 % de l'unité foncière
- Dans le secteur UEb : ~~50%~~ 70 % de l'unité foncière.

## 3 – Exposé général des motifs de la modification des emplacements réservés

Comme il a été développé dans le paragraphe concernant les modifications du plan de zonage, la modification supprime les emplacements réservés n° S.38, S.39 et I.34 et crée un emplacement réservé pour l'implantation d'une infrastructure publique de transports et équipements nécessaires à l'exploitation d'infrastructures publiques de transport.

## II- Liste des emplacements réservés de superstructures

N°	Destination	Bénéficiaire	Localisation	Superficie en m²
S.34	Gendarmerie	Commune	Lou Couletas	7285
S.35	Ecole	Commune	Lou Couletas	10423
S.37	Equipements sportifs	Commune	Les Selves	2858
<del>S.38</del>	<del>Place publique et stationnement</del>	<del>Nice Côte-d'Azur</del>	<del>Lou Camp Long</del>	<del>2283</del>
<del>S.39</del>	<del>Equipements administratifs</del>	<del>Commune</del>	<del>Lou Plan Dei Seuve</del>	<del>3981</del>
S.38	Infrastructure publique de transports et équipements nécessaires à l'exploitation d'infrastructures publiques de transport	Métropole NCA	La Manda	450
I.22	Création d'une voie, emprise 12 mètres	Nice Côte d'Azur	Routes des Plans à la zone d'activités de la Grave	6519
I.23	Création d'une voie, emprise 12 mètres	Nice Côte d'Azur	RD1 à la zone d'activités de la Grave	10492
I.26	Élargissement à 9 mètres avec aménagement d'un itinéraire cyclable	Nice Côte d'Azur	Route des Plans	16609

I.27	Elargissement de la voie à 6 mètres	Nice Côte d'Azur	Chemin des Pesquiers	2300
I.30	Elargissement de la voie à 8 mètres	Nice Côte d'Azur	Chemin des Launes	1360
I.31	Elargissement de la voie à 6 mètres avec aménagement d'un itinéraire cyclable	Nice Côte d'Azur	Route Jean Natale	15579
I.32	Création d'une voie, emprise 8 mètres	Nice Côte d'Azur	Depuis la route Lou Goubet jusqu'à la route Jean Natale (RD1)	12555
I.33	Aménagement d'un carrefour	Nice Côte d'Azur	RD6202bis	5070
<del>I.34</del>	<del>Elargissement de la voie à 5m</del>	<del>Nice Côte d'Azur</del>	<del>Chemin Lou Cugnet</del>	<del>266</del>

#### **4 – Exposé général des motifs de la modification du périmètre de mixité sociale, inscrit au titre de l'article L 123-1-5-II-4° du code de l'urbanisme**

Comme il a été développé dans le paragraphe concernant les modifications du plan de zonage, la modification étend le périmètre de mixité sociale à toutes les zones urbaines à vocation d'habitat. De plus il augmente les normes applicables pour imposer la réalisation de logements sociaux.

##### **Normes applicables dans le périmètre de réalisation de la mixité sociale :**

Le périmètre d'application de cette norme est porté aux documents graphiques.

Cette norme de réalisation de mixité sociale s'applique à tout programme de logements supérieur ou égal à ~~1500 m<sup>2</sup>~~ 1000 m<sup>2</sup> de la surface de plancher totale créée impliquant de réaliser ~~20%~~ 25% de logements locatifs sociaux ».

L'autorisation d'occupation du sol est conditionnée à la réalisation effective des objectifs de mixité sociale inscrits au paragraphe suivant.

##### **Clé de répartition de la réalisation de la mixité sociale dans le périmètre délimité en application de l'article L 123-1-5-II-4°**

Dans le périmètre délimité en application de l'article L 123-1-5-II-4°, la répartition des logements sociaux est définie au niveau global par le PLH2 de la façon suivante :

- 60% PLUS
- 20% PLAI
- 20% PLS

Les programmes de logements supérieur ou égal à ~~1500 m<sup>2</sup>~~ 1000 m<sup>2</sup> de surface de plancher participent à la réalisation de cet objectif.



## **5 – Exposé général des motifs de la modification – intégration du PPRIF**

---

La présente modification intègre dans le dossier de PLU, le plan de prévention des risques naturels incendies de forêt approuvé le 6 janvier 2014. L'intégration du PPRIF a déjà fait l'objet d'une mise à jour du PLU.

Dans le cas de la présente modification, le plan de zonage est complété par les zones soumises à des risques incendies de forêts, le règlement est mis à jour dans les dispositions générales concernant le PPRIF.

Dans le PLU approuvé, les différentes pièces du dossier ne prenaient en compte que le projet de PPRIF soumis à enquête publique et valant donc « porter à connaissance ».

## **6 – Tableau des surfaces**

---

La présente modification n'entraîne aucune modification de surface des zones du PLU approuvé.

## **ANNEXE**

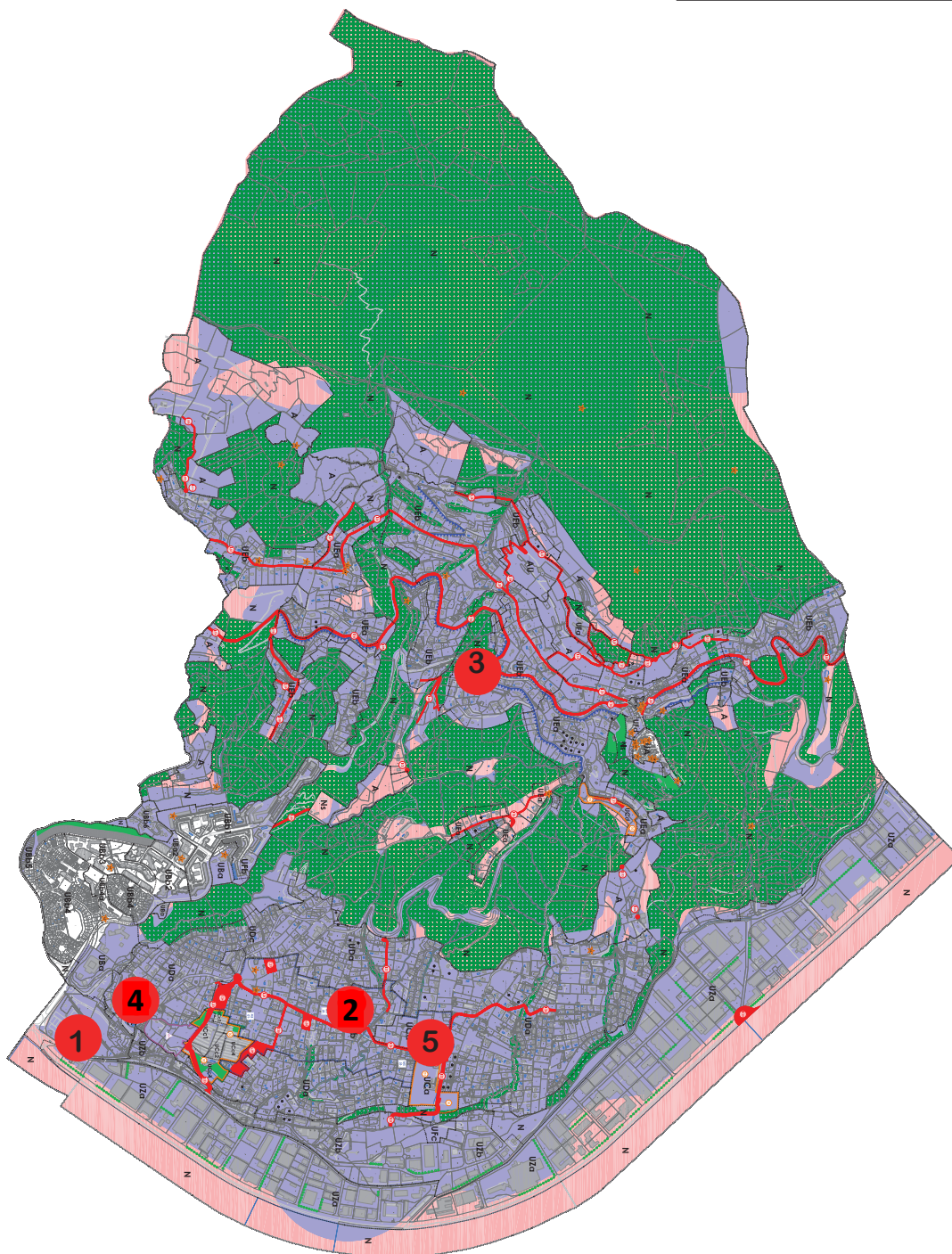
## PROPOSITION DE MODIFICATION DU PLU

Échelle : 1/2000

## PLAN D'ENSEMBLE

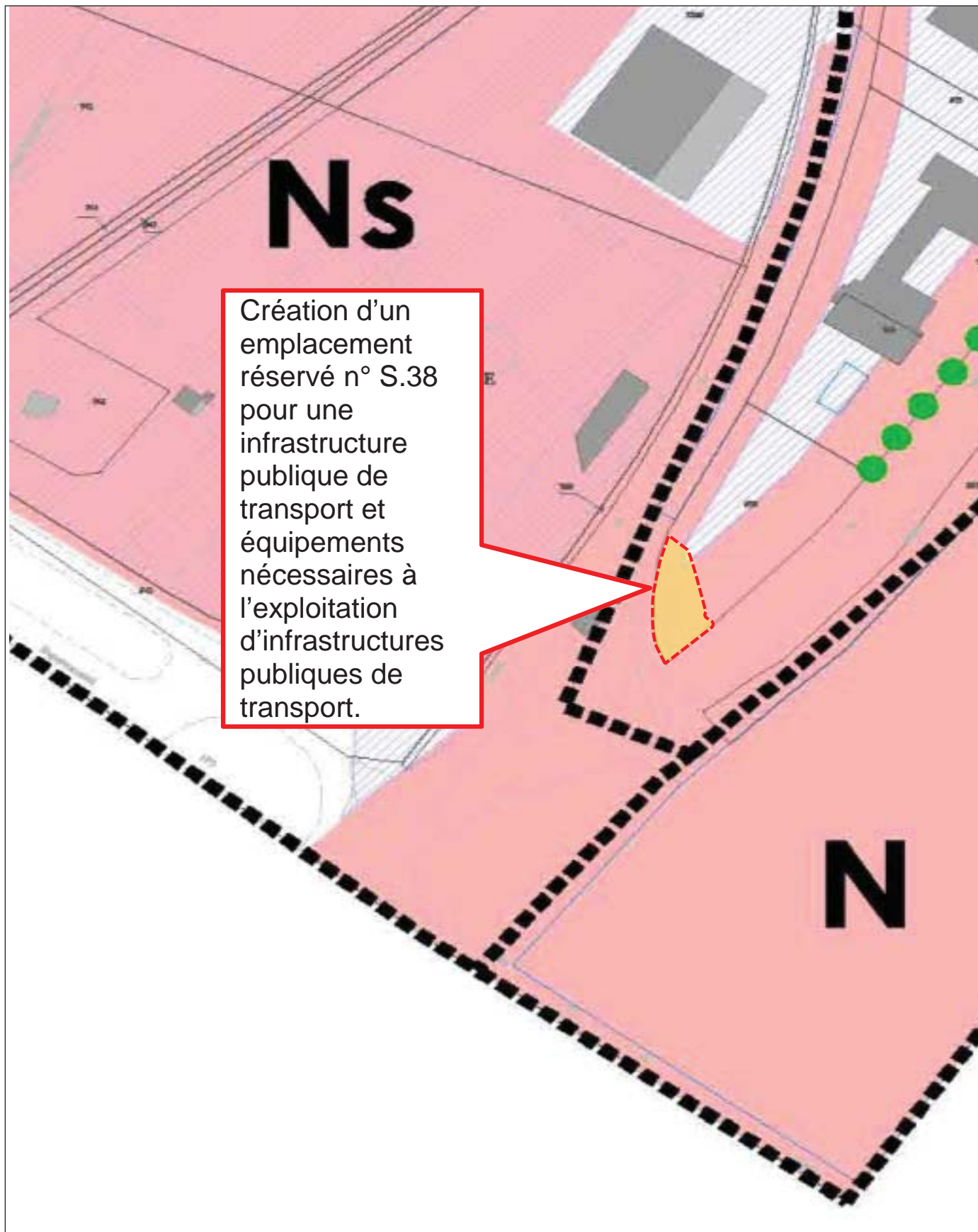
**Légende :**

N° de la modification	Secteur
1	La Manda
2	La Tour
3	Les Coteaux
4 et 5	Les Plans





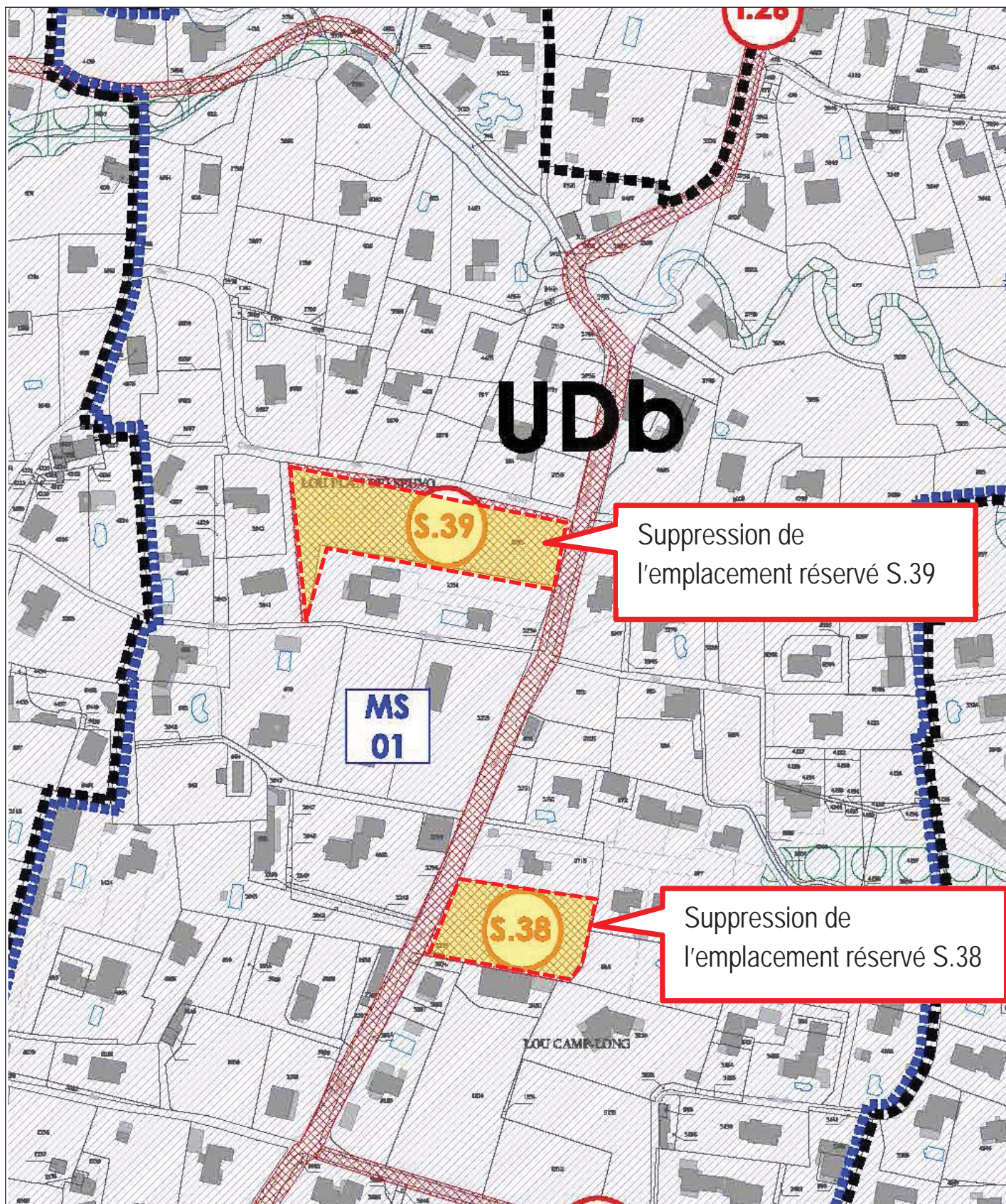
PLAN N°1





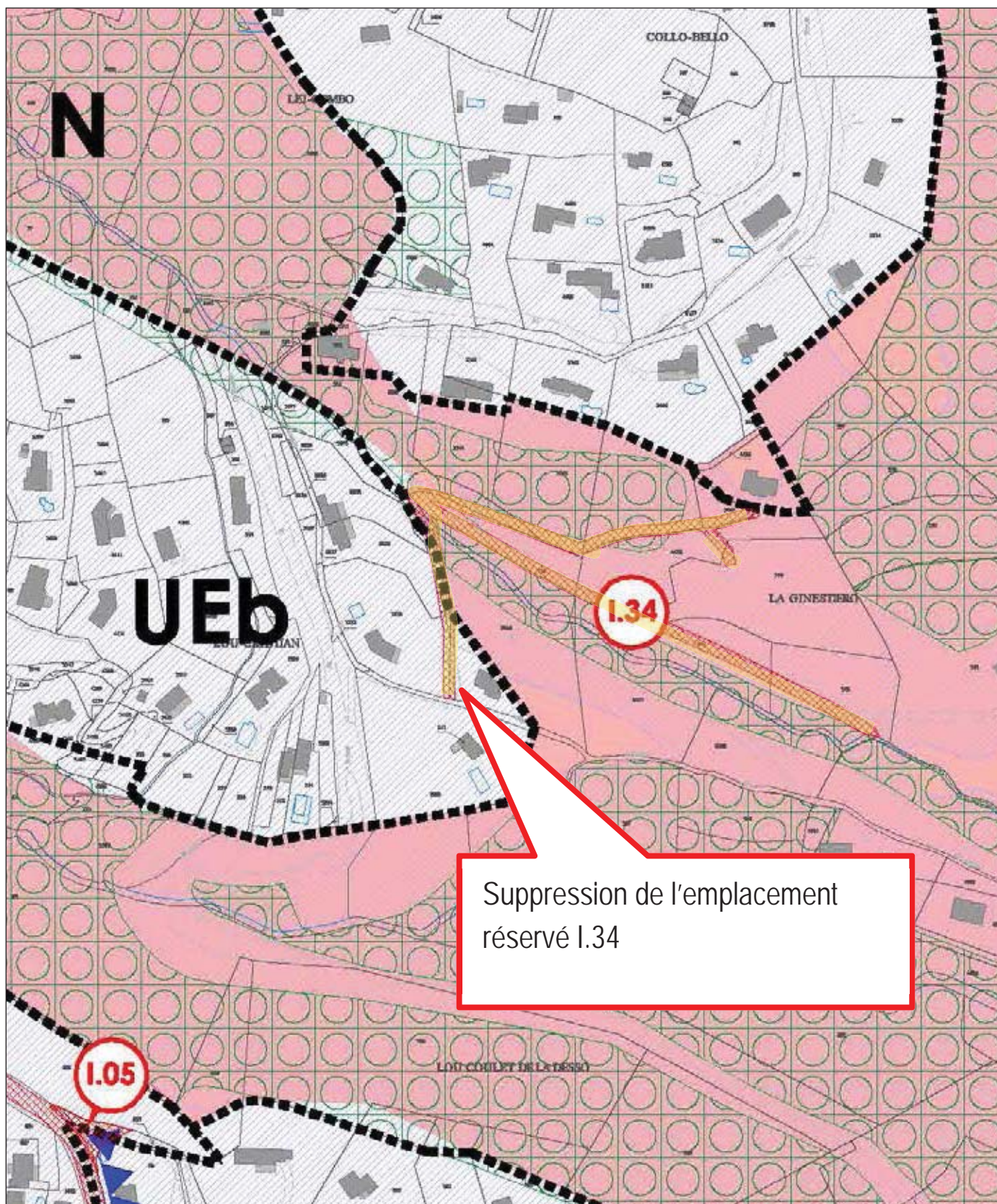


PLAN N°2





PLAN N°3







PLAN N°4

