

GII

MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE BIOT

SOMMAIRE

GI > NOTICE EXPLICATIVE	472
1 > RAPPORT DE PRESENTATION	472
2 > OBJET DE LA MISE EN COMPATIBILITE	476
3 > MODALITÉS DE MISE EN COMPATIBILITÉ	476
4 > ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PLU	476
5 > MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU	476
GII > DOCUMENTS MONTRANT LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME	477
GIIa > RAPPORT DE PRESENTATION	477
GIIb > PLAN DE ZONAGE	482
GIIc > LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES MODIFIES	484

1 > RAPPORT DE PRESENTATION

Présentation générale

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

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

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

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

- **l'aménagement de 17 stations accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite** (sans compter le Pôle d'échanges d'Antibes),
- **la création de plus de 6,5 km d'itinéraires cyclables continus et sécurisés**, et la facilitation des cheminements piétonniers le long du parcours,
- **des possibilités d'interconnexion du réseau futur de bus**, en particulier à St-Philippe, à la salle omnisport, à Weisweiller, aux Terres-Blanches (et bien sûr au pôle d'échange d'Antibes et à la place de Gaulle),
- **La création de 2 parc relais** : l'un de 60 places à proximité du giratoire

de la Croix-Rouge (Rue des Terriers / RD35bis) et l'autre de 200 places extensible à 300 à la salle omnisports (zone d'activité des 3 moulins), en plus des aménagements réalisés par d'autres collectivités aux abords de l'itinéraire (parcs de stationnement de la salle de spectacles, de la salle Omnisports et de la zone d'activités des Clausonnes),

- **le réaménagement et l'agrandissement du dépôt des Trois Moulins,**
- **l'acquisition d'un nouveau matériel roulant de grande capacité** (véhicule articulé) confortable, peu polluant, accessible et esthétique.,

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

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

Ce projet vise à répondre à un triple objectif :

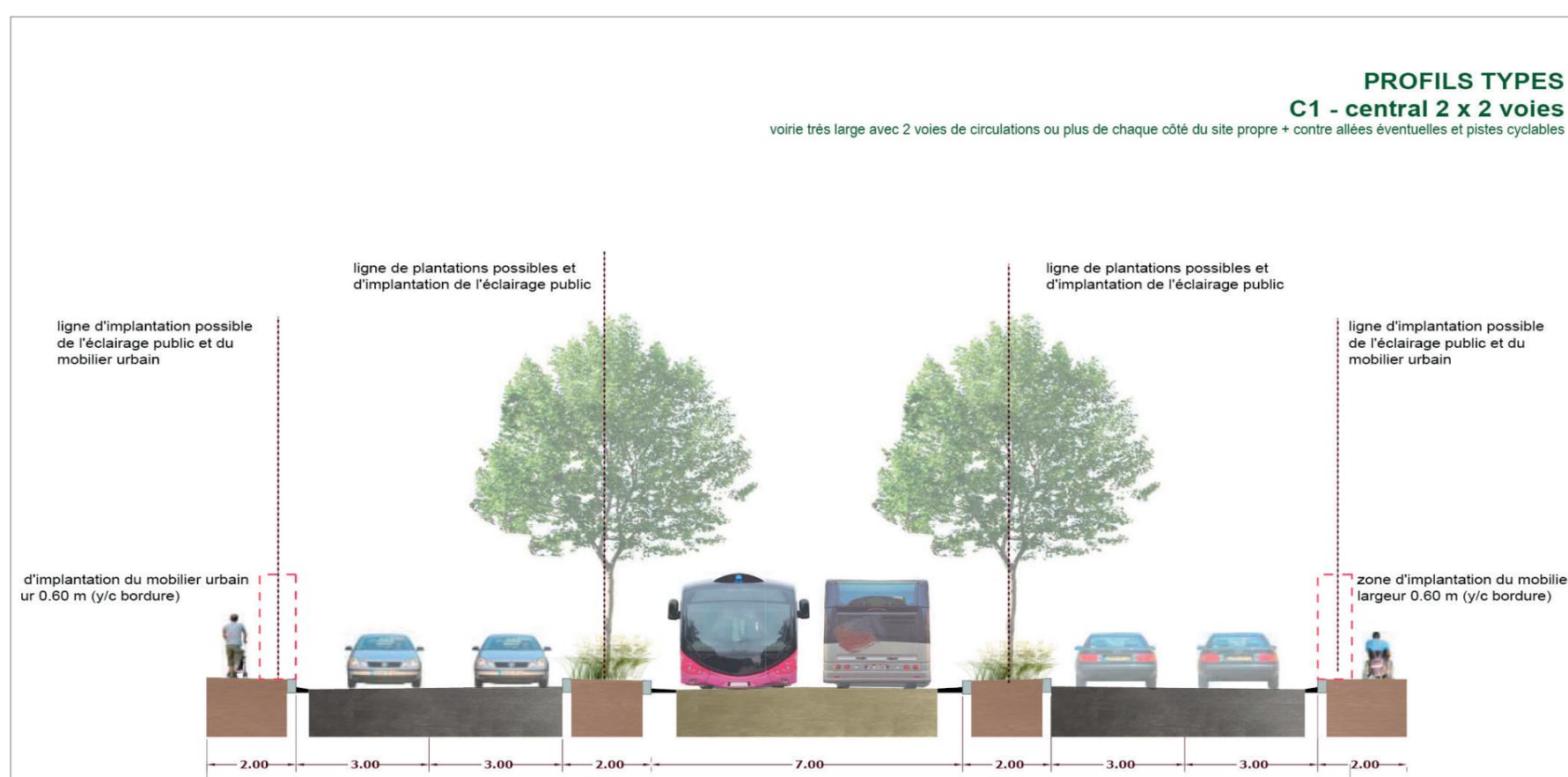
- **Faciliter les déplacements** en créant un système de transport performant et fiable
- **Préserver l'environnement** et réduire nos consommations d'énergie et la pollution de l'air
- **Pérenniser le développement** en dessinant l'agglomération de demain et en soutenant l'économie. Il s'agit de garantir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

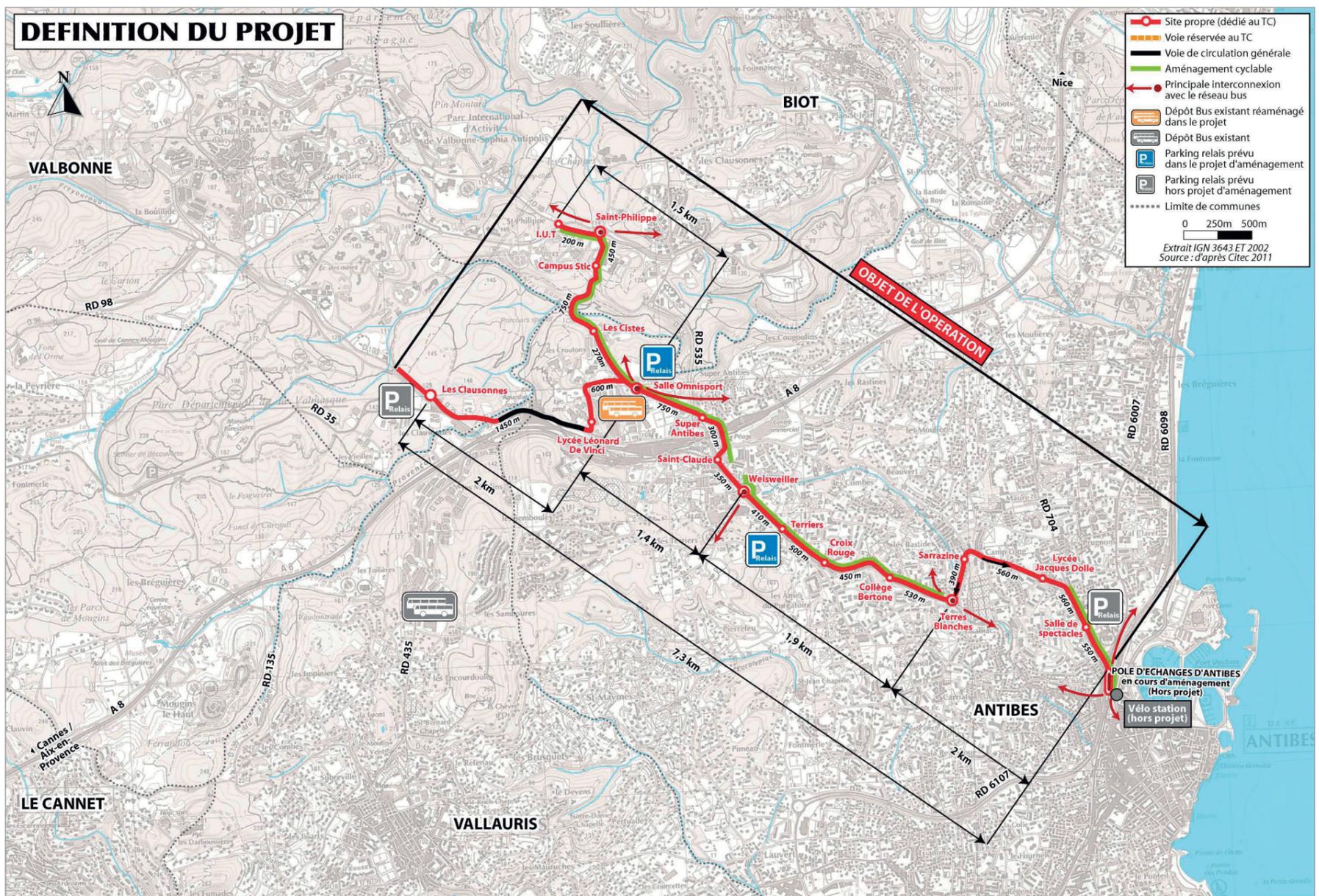
Principes généraux d'aménagement sur le secteur de la ville d'Antibes

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

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

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





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

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

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

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

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

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

Une réponse aux enjeux globaux comme locaux

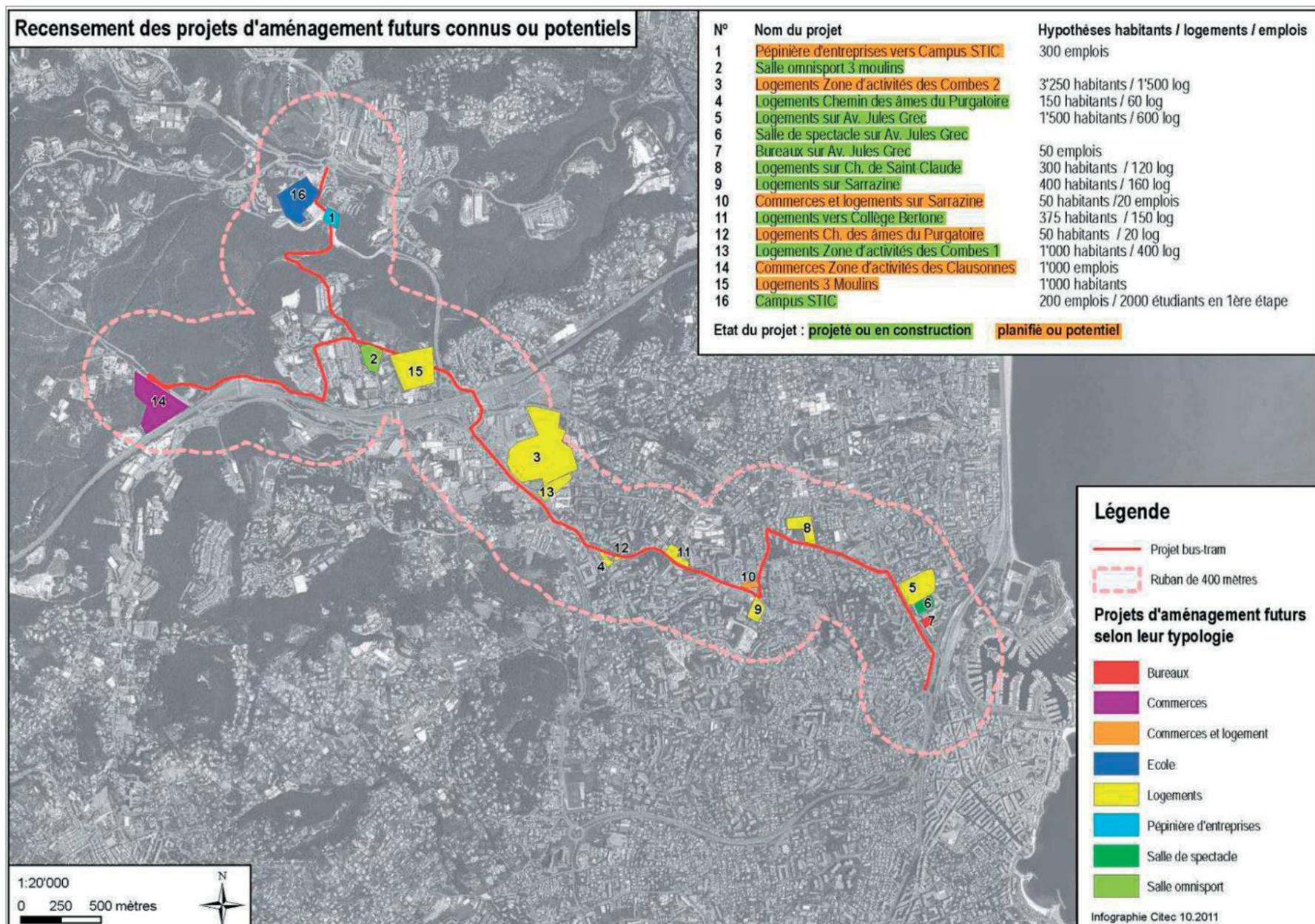
La mise en place du Bus Tram permettra de répondre aux grands engagements nationaux et internationaux en faveur du développement durable :

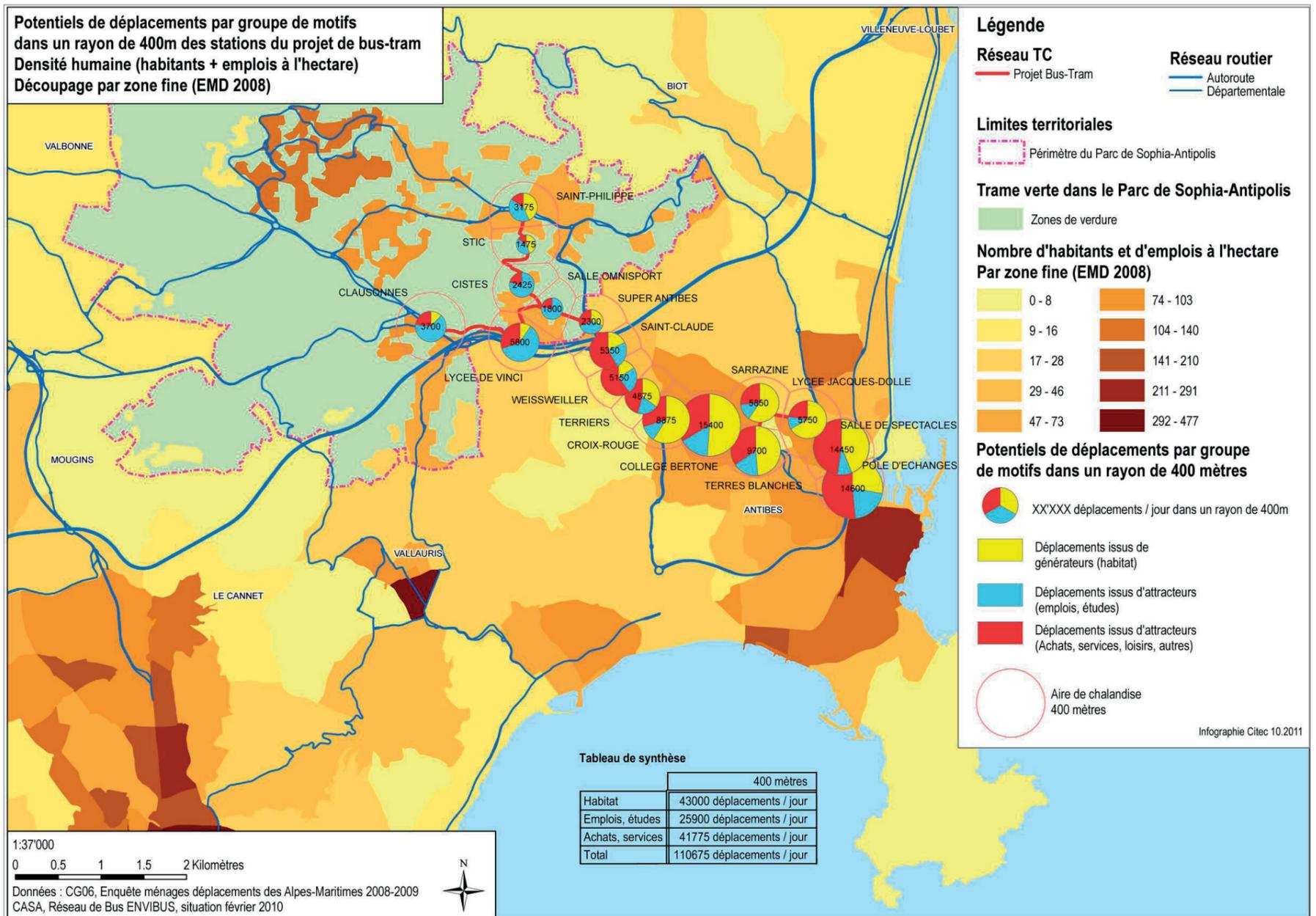
- Objectif national à long terme : le facteur 4 : Dans le cadre du protocole de Kyoto, adopté en 2005, des objectifs chiffrés d'émissions de gaz à effet de serre (GES) ont été attribués à chaque pays dans le but de limiter le niveau de réchauffement climatique.
- Pour la France, compte tenu de l'augmentation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

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

- **Le projet de Bus-tram permet d'offrir un très haut niveau de service du transport public et créer ainsi une alternative convaincante à l'usage trop exclusif de la voiture.** Pour réduire la pollution atmosphérique et économiser les ressources, la CASA développe les transports à moindre impact. Avec ce nouveau service, la marche à pieds et le vélo deviennent plus faciles et plus sûrs. La voiture est amenée à son usage optimal
- Concrètement, Le Bus-tram devra apporter un saut qualitatif important en termes de fréquence (urbaine élevée, un bus-tram toutes les 6 minutes aux heures de pointe), de fiabilité (cadence et temps de parcours respectés grâce au site propre), et de confort

- **Autour de celui-ci, on améliorera la lisibilité et la fonctionnalité du réseau Envibus et inscrire le projet dans un concept multimodal et intermodal de mobilité.** L'arrivée du bus-tram sera l'occasion de moderniser et de réorganiser le réseau de transports publics par une simplification du réseau actuel et en combinant les différents réseaux entre eux pour créer un concept cohérent et continu comme une chaîne de déplacement coordonnée.
- **Etre un levier structurant d'aménagement du territoire.** La création d'un bus-tram représente une occasion importante de transformation de la ville. Son arrivée permettra de repenser et de réaménager de nombreux espaces publics ainsi que de créer de nouveaux lieux de vie (places, centralités de quartiers) tout au long du tracé.





L'analyse des zones de desserte de l'itinéraire projeté du bus-tram révèle des potentiels de demande locale importants le long du couloir du bus-tram, et notamment **4'600 employés** qui travaillent dans un rayon de 400 mètres d'une station du bus-tram sur la commune d'Antibes, et 1'590 étudiants disposent de leur lieu d'étude dans le même rayon.

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

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

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

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

2 > OBJET DE LA MISE EN COMPATIBILITE

L'opération s'inscrit sur les communes d'Antibes, Biot, Valbonne et Vallauris. L'objet du présent dossier concerne la commune de Biot, dont le Plan Local d'Urbanisme (PLU) en vigueur a été approuvé au 6 Mai 2010. Le présent dossier s'appuie sur cette version du PLU, la dernière modification datant du 26 janvier 2012.

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

Le présent dossier est dressé en vue de mettre en compatibilité les Plan Locaux d'Urbanisme de la commune de Biot.

3 > MODALITÉS DE MISE EN COMPATIBILITÉ

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

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

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

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

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

4 > ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PLU

L'opération s'inscrit sur les communes d'Antibes, Biot, Valbonne et Vallauris. L'objet de la présente section concerne la commune de Biot, dont le PLU a fait l'objet de deux modifications suite à l'approbation du 6 Mai 2010, la dernière datant du 26 janvier 2012.

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

Ce dossier est composé notamment des pièces suivantes :

- Le **règlement** du PLU de Biot comprend un document écrit et des documents graphiques qui définissent le zonage et les règles d'occupation et d'utilisation des sols applicables à chaque terrain et qui assurent un cadre juridique pour tout projet d'ensemble qui souhaite être développé sur un site. Le projet de mise en compatibilité du PLU intéresse le document graphique suivant :

- **Le plan « zonage »** définit notamment le zonage et diverses servitudes d'urbanisme applicables à chaque terrain (emplacements réservés de voirie, emplacements réservés aux équipements publics, localisations préférentielles pour équipements, etc...), éléments paysagers à préserver...

- Le **rapport de présentation**, document écrit qui expose le diagnostic et les orientations du PLU au regard des enjeux environnementaux, démographiques, socioéconomiques du territoire.

Il expose l'état initial de l'environnement, et analyse les incidences des options du P.L.U. sur leur évolution puis présente les mesures prises pour leur préservation et leur mise en valeur.

Enfin, il détermine les perspectives d'évolution des parties urbanisées en présentant un phasage de l'ouverture à l'urbanisation et en prenant en compte les objectifs de diversité de l'habitat.

- **La liste des Emplacements réservés, qui représente** l'ensemble des opérations « déclarées d'utilité publique » par la commune, on les retrouve sur le plan de zonage, et cette liste contient les zones de préemption, les zones d'aménagements concertés, les routes et carrefours

à créer ou à élargir ; les équipements publics ; les parcs ou espaces verts que la commune désire réaliser dans le futur. Cette liste précise aussi les organismes publics bénéficiaires, c'est à dire l'Etat, la Région, le Département ou la commune ou la communauté.

L'opération du bus-tram est située en zones UV, UW, et N du PLU de Biot.

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

Les zones N sont des zones spécialisées couvrant des espaces naturels à protéger ou à mettre en valeur en raison de leur qualité et de leur intérêt historique ou écologique ou de leur caractère d'espace naturel.

Certaines prescriptions graphiques du règlement sont incompatibles avec le projet. Il s'agit de la modification des emplacements réservés ainsi que les d'espaces boisés classés (EBC).

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

La superficie des EBC mise en jeu dans cette mise en compatibilité est d'environ 6913m². Toutefois, selon la définition des caractéristiques géométriques du projet qui sera effectivement réalisé, les zones de délaissé et talus techniques pourront faire l'objet d'un reclassement en EBC dans les futures révisions du document d'urbanisme à l'initiative de la ville de Biot. Une modification du rapport de présentation permettra d'identifier la nouvelle superficie des Espaces Boisés Classés de la commune.

Il n'existe actuellement aucun emplacement réservé pour le bus-tram sur le PLU de Biot. L'ajout d'un emplacement réservé dédié au bus-tram nécessite un ajout dans la liste des emplacements réservés de cet emplacement, mentionné au titre de l'annexe spécifiquement dédiée.

On précisera également que le projet intéresse des « espaces plantés ou à planter », dont la définition est issue des PAZ et RAZ des ZAC de Sophia.

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

5 > MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU

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

Rapport de présentation

Document graphique du règlement « zonage »

Annexes : Liste des emplacements réservés

Documents montrant la mise en compatibilité du PLU :

- Extrait du rapport de présentation
- Extrait du plan de zonage 1/5000 du PLU opposable / du PLU modifié mis en compatibilité
- Extrait de la liste des emplacements réservés

GII

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

GIIA

RAPPORT DE PRESENTATION

Les justifications du PLU – Zonage et règlement

187

4 – Mieux circuler et pouvoir stationner

Pour réduire les dysfonctionnements constatés et améliorer les accessibilités, et même si l'étendue et la faible densité de certains quartiers ne sont pas des facteurs favorables à l'utilisation de modes alternatifs à la voiture individuelle, il s'agira, d'une façon générale, d'envisager l'amélioration des déplacements par le renforcement des transports en commun, la requalification des voies urbaines et l'aménagement d'espaces protégés pour la circulation des piétons et des vélos.

Le P.L.U. inscrit des emplacements réservés pour assurer :

- la requalification et la sécurisation des voies principales de desserte existantes,

- la création et l'aménagement de voies cyclables et piétonnes,
- la réalisation de stationnements.

De plus, sur l'ensemble des zones urbaines, le PLU fixe des règles particulières en ce qui concerne les caractéristiques des voies de desserte et des stationnements.

Ces dispositions sont cohérentes avec les premières orientations du Plan de Déplacement Urbain (P.D.U.) élaboré par l'agglomération Sophia Antipolis.

Enfin, pour répondre aux objectifs du P.D.U en matière de développement des modes de déplacement alternatifs à la voiture, la CASA mène des études concernant le projet de T.C.S.P (transports en commun en site propre).

Le premier tronçon du T.C.S.P relierait la gare d'Antibes au secteur des Trois Moulins. Il traverserait ensuite le territoire biotois pour assurer la desserte de Sophia Antipolis.

Cependant, le projet n'a pas encore été retranscrit dans le PLU car le tracé n'est pas encore arrêté.

Deux hypothèses ont été étudiées : un tracé sud sur la commune de Valbonne, et un tracé nord sur la commune de Biot.

La commune de Biot souhaite que le tracé nord soit retenu pour desservir les pôles de centralité majeurs : le quartier Saint Philippe et les entreprises de la ZAC de Funel (Galderma, Toyota, Maisons du cœur, le campus STIC, Amadeus).

Ainsi, trois arrêts sont envisagés : Saint Philippe, le campus STIC et le quartier Pythagore afin de résoudre une partie des problèmes de transport.

Les justifications du PLU – Zonage et règlement

187

4 – Mieux circuler et pouvoir stationner

Pour réduire les dysfonctionnements constatés et améliorer les accessibilités, et même si l'étendue et la faible densité de certains quartiers ne sont pas des facteurs favorables à l'utilisation de modes alternatifs à la voiture individuelle, il s'agira, d'une façon générale, d'envisager l'amélioration des déplacements par le renforcement des transports en commun, la requalification des voies urbaines et l'aménagement d'espaces protégés pour la circulation de piétons et des vélos.

Le P.L.U inscrit des emplacements réservés pour assurer :

- la requalification et la sécurisation des voies principales de desserte existantes,

- la création et l'aménagement de voies cyclables et piétonnes,
- la réalisation de stationnements.

De plus, sur l'ensemble des zones urbaines, le PLU fixe des règles particulières en ce qui concerne les caractéristiques des voies de desserte et des stationnements.

Ces dispositions sont cohérentes avec les premières orientations du Plan de Déplacement Urbain (P.D.U) élaboré par l'agglomération Sophia Antipolis.

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

Il comprendra un tronçon commun de la gare SNCF (pôle d'échanges d'Antibes) jusqu'à la ZAC des Trois Moulins puis deux branches : l'une vers le nord, qui traverse le territoire biotois pour rejoindre le quartier Saint Philippe à Biot et assurer la desserte de Sophia Antipolis, et l'autre vers l'Ouest, en direction de la future zone d'activités des Clausonnes à Valbonne.

Cette première branche Nord assure la desserte de pôles de centralités majeurs du territoire communal : le quartier saint Philippe et les entreprises de la ZAC de Funel (Galderma, Toyota, Maisons de Coeur, Amadeus) ainsi que le pôle universitaire du campus STIC.

Trois stations du bus-tram sont envisagées dans le cadre du projet :

- "Campus STIC" ayant pour vocation de desservir le campus côté sud
- "Saint Philippe" avec la réalisation d'un mini pôle intermodal, permettant une desserte du territoire sophilopolitain et la desserte de zones résidentielles.
- "IUT" à proximité du giratoire du Golf

Justifications du PLU - Incidence du PLU sur l'environnement et exposé des évolutions par rapport aux POS

Les dispositions prises dans le cadre du plan local d'urbanisme concourent à la gestion économe et équilibrée de l'espace, conformément aux prescriptions du troisième alinéa de l'article L.121-1 du code de l'urbanisme.

La maîtrise et la gestion économe de l'espace

Les dispositions du P.L.U. renforcent la structuration et l'organisation des pôles déjà urbanisés en confortant la prise en compte de l'environnement, tant à l'échelle des grands massifs naturels et boisés qu'à l'échelle des quartiers.

En cohérence avec les choix retenus par la commune et par la Communauté d'Agglomération de Sophia-Antipolis, en matière de croissance mesurée, les dispositions du P.L.U. correspondent aux objectifs d'équilibre entre renouvellement urbain et développement maîtrisé.

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

- la maîtrise de la forme et de la fonction urbaine,
- l'instauration de servitudes de mixité urbaine et de périmètres à l'étude,
- la maîtrise de l'urbanisation et l'équilibre entre végétal et bâti en secteur pavillonnaire diffus.

Le P.L.U. conserve l'enveloppe générale des zones urbaines, qui accueillent déjà de l'urbanisation, des P.O.S. partiels approuvés en 1979 et en 2000. Les espaces qui étaient classés précédemment en zone NB et qui sont identifiés comme espaces naturels protégés par le SCOT ont été classés en zone naturelle. Les secteurs d'habitat pavillonnaire représentent une part importante du tissu urbanisé du territoire communal. Le P.L.U. limite l'extension du tissu pavillonnaire et n'ouvre pas de nouveaux espaces à ce type d'urbanisation. Dans les secteurs paysagers sensibles, identifiés par le SCOT, l'équilibre paysage/bâti est préservé notamment par l'instauration de superficies minimales adaptées et associées aux règles de densité.

Les espaces naturels et forestiers ainsi que les espaces sensibles du point de vue du paysage, sont préservés. Le P.L.U. classe 759.2 hectares en zones naturelles protégées, soit 48.8% de la superficie du territoire communal et 551.07 hectares d'espaces boisés classés.

Les dispositions réglementaires retenues maintiennent et confortent la fonction urbaine des deux centres (Saint-Philippe et le Village) et concourent à préserver les caractéristiques patrimoniales du centre village.

Au travers de la délimitation des zones et des règles fixées, le P.L.U. assure la diversité des fonctions urbaines et la mixité spatiale, fonctionnelle et sociale.

En prévoyant des capacités de construction et de restructuration, en cohérence avec les besoins identifiés et les objectifs fixés par la commune et par le SCOT ainsi que le P.L.H. approuvés, le P.L.U. assure une offre satisfaisante pour répondre aux besoins en matière d'habitat, d'activités économiques ainsi que d'équipements. Les servitudes de mixité sociale, d'une part, et les emplacements réservés, d'autre part, figurant au P.L.U. contribuent à la réponse aux objectifs fixés.

Justifications du PLU - Incidence du PLU sur l'environnement et exposé des évolutions par rapport aux POS

Les dispositions prises dans le cadre du plan local d'urbanisme concourent à la gestion économe et équilibrée de l'espace, conformément aux prescriptions du troisième alinéa de l'article L.121-1 du code de l'urbanisme.

La maîtrise et la gestion économe de l'espace

Les dispositions du P.L.U. renforcent la structuration et l'organisation des pôles déjà urbanisés en confortant la prise en compte de l'environnement, tant à l'échelle des grands massifs naturels et boisés qu'à l'échelle des quartiers.

En cohérence avec les choix retenus par la commune et par la Communauté d'Agglomération de Sophia-Antipolis, en matière de croissance mesurée, les dispositions du P.L.U. correspondent aux objectifs d'équilibre entre renouvellement urbain et développement maîtrisé.

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

- la maîtrise de la forme et de la fonction urbaine,
- l'instauration de servitudes de mixité urbaine et de périmètres à l'étude,
- la maîtrise de l'urbanisation et l'équilibre entre végétal et bâti en secteur pavillonnaire diffus.

Le P.L.U. conserve l'enveloppe générale des zones urbaines, qui accueillent déjà de l'urbanisation, des P.O.S. partiels approuvés en 1979 et en 2000. Les espaces qui étaient classés précédemment en zone NB et qui sont identifiés comme espaces naturels protégés par le SCOT ont été classés en zone naturelle. Les secteurs d'habitat pavillonnaire représentent une part importante du tissu urbanisé du territoire communal. Le P.L.U. limite l'extension du tissu pavillonnaire et n'ouvre pas de nouveaux espaces à ce type d'urbanisation. Dans les secteurs paysagers sensibles, identifiés par le SCOT, l'équilibre paysage/bâti est préservé notamment par l'instauration de superficies minimales adaptées et associées aux règles de densité.

Les espaces naturels et forestiers ainsi que les espaces sensibles du point de vue du paysage, sont préservés. Le P.L.U. classe 759.2 hectares en zones naturelles protégées, soit 48.8% de la superficie du territoire communal et 550.38 hectares d'espaces boisés classés.

Les dispositions réglementaires retenues maintiennent et confortent la fonction urbaine des deux centres (Saint-Philippe et le Village) et concourent à préserver les caractéristiques patrimoniales du centre village.

Au travers de la délimitation des zones et des règles fixées, le P.L.U. assure la diversité des fonctions urbaines et la mixité spatiale, fonctionnelle et sociale.

En prévoyant des capacités de construction et de restructuration, en cohérence avec les besoins identifiés et les objectifs fixés par la commune et par le SCOT ainsi que le P.L.H. approuvés, le P.L.U. assure une offre satisfaisante pour répondre aux besoins en matière d'habitat, d'activités économiques ainsi que d'équipements. Les servitudes de mixité sociale, d'une part, et les emplacements réservés, d'autre part, figurant au P.L.U. contribuent à la réponse aux objectifs fixés.

Justifications du PLU - Incidence du PLU sur l'environnement et exposé des évolutions par rapport aux POS

DONNEES P.L.U.			DONNEES P.O.S 79 et 2000		
Zones	Superficie m ²	%	Zones	superficies	%
UA	4.1	0.2	UA	3.7	
UB	6.0	0.4	UB	7.1	
UC dont	30.8	1.9	UC	17.4	
UCa	5.4	0.4	UD	53.3	
UCb	9.5	0.6	UE	331.1	
UD	77.5	5	UZ	13.3	
UEa	284.7	18.3	Total zones urbaines	507.4	32.65
UEb	62.1	5	NA	2.8	
UEc	64.5	4.1	Total zones à urbaniser	2.8	0.18
UEd	19.1	1.3	NBa	84.0	
UEe	4	0.3	NBb	69.5	
UG	3.4	0.2	NBc	29.6	
UL	6.6	0.4	Total zones NB	183.1	11.78
UP (Chèvre d'Or)	20.2	1.3	NC	9.0	
UR(Sophia 2)	25.1	1.6	Total NC	9.0	0.58
UV(St Philippe 1)	40.9	2.6	N	645.4	
UW(St Philippe 2)	58.8	3.8	Total zone naturelle	645.4	41.53
UX (Eganaude)	40.6	2.6			
UY(Funel)	32	2.1			
UZ dont :	11.8	0.7			
UZa	3.6	0.2			
UZb	8.2	0.5			
Total zones urbaines	803.7	51.7			
Total zone AU	1.5	0.10			
Total zone A	2.4	0.15			
N	660.7				
Nb	5.8				
Nc	8.3				
Nd	11.8				
Ne	11				
Ng	57.3				
Ni	8.1				
Total zones naturelles	759.2	48.85			
TOTAL EBC	551.07	35.4		348.5	22.42

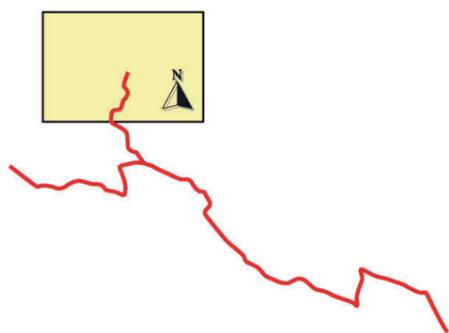
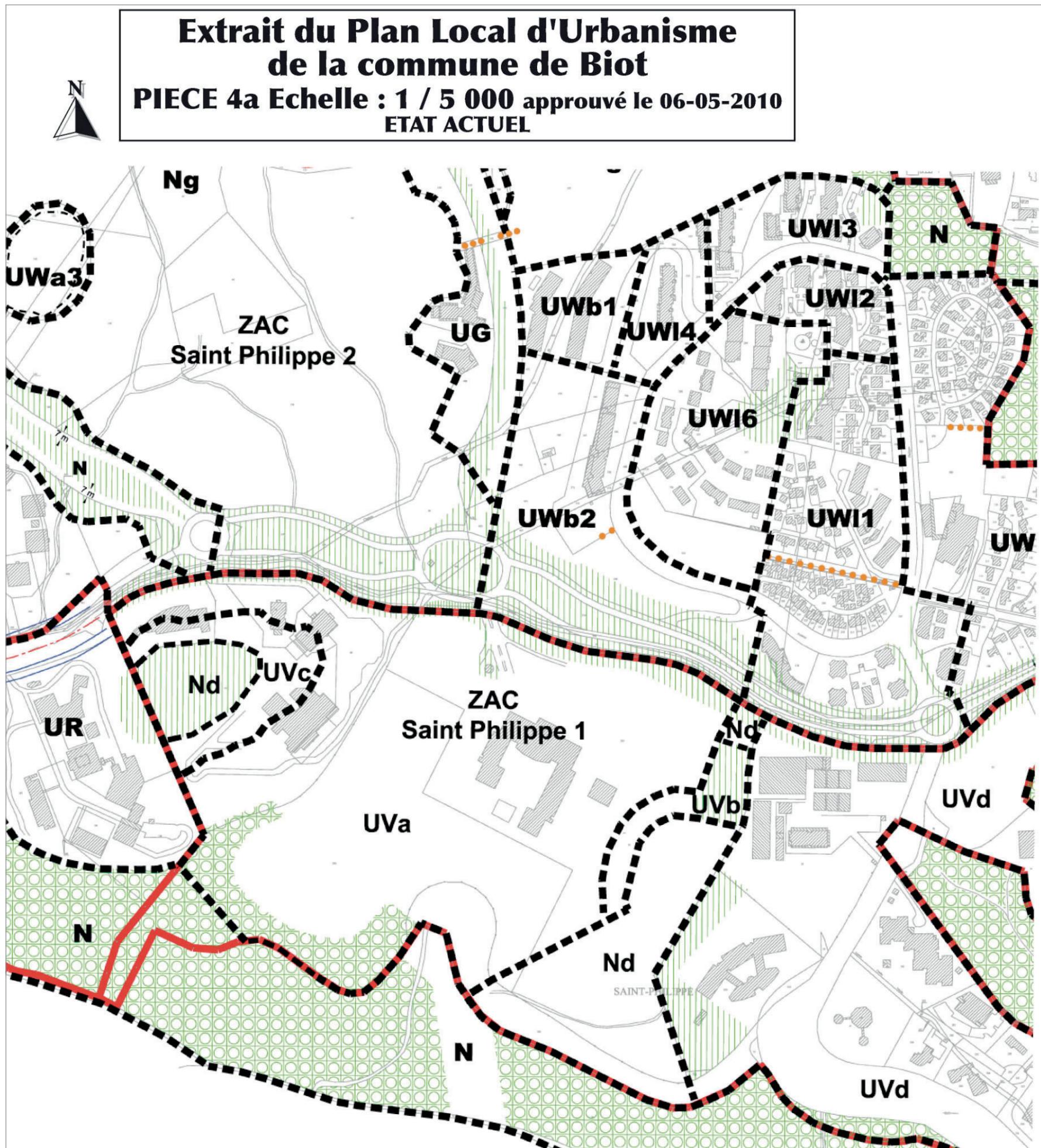
Justifications du PLU - Incidence du PLU sur l'environnement et exposé des évolutions par rapport aux POS

DONNEES P.L.U.			DONNEES P.O.S 79 et 2000		
Zones	Superficie m ²	%	Zones	superficies	%
UA	4.1	0.2	UA	3.7	
UB	6.0	0.4	UB	7.1	
UC dont	30.8	1.9	UC	17.4	
UCa	5.4	0.4	UD	53.3	
UCb	9.5	0.6	UE	331.1	
UD	77.5	5	UZ	13.3	
UEa	284.7	18.3	Total zones urbaines	507.4	32.65
UEb	62.1	5	NA	2.8	
UEc	64.5	4.1	Total zones à urbaniser	2.8	0.18
UEd	19.1	1.3	NBa	84.0	
UEe	4	0.3	NBb	69.5	
UG	3.4	0.2	NBc	29.6	
UL	6.6	0.4	Total zones NB	183.1	11.78
UP (Chèvre d'Or)	20.2	1.3	NC	9.0	
UR(Sophia 2)	25.1	1.6	Total NC	9.0	0.58
UV(St Philippe 1)	40.9	2.6	N	645.4	
UW(St Philippe 2)	58.8	3.8	Total zone naturelle	645.4	41.53
UX (Eganaude)	40.6	2.6			
UY(Funel)	32	2.1			
UZ dont :	11.8	0.7			
UZa	3.6	0.2			
UZb	8.2	0.5			
Total zones urbaines	803.7	51.7			
Total zone AU	1.5	0.10			
Total zone A	2.4	0.15			
N	660.7				
Nb	5.8				
Nc	8.3				
Nd	11.8				
Ne	11				
Ng	57.3				
Ni	8.1				
Total zones naturelles	759.2	48.85			
TOTAL EBC	550.38	35.4		348.5	22.42

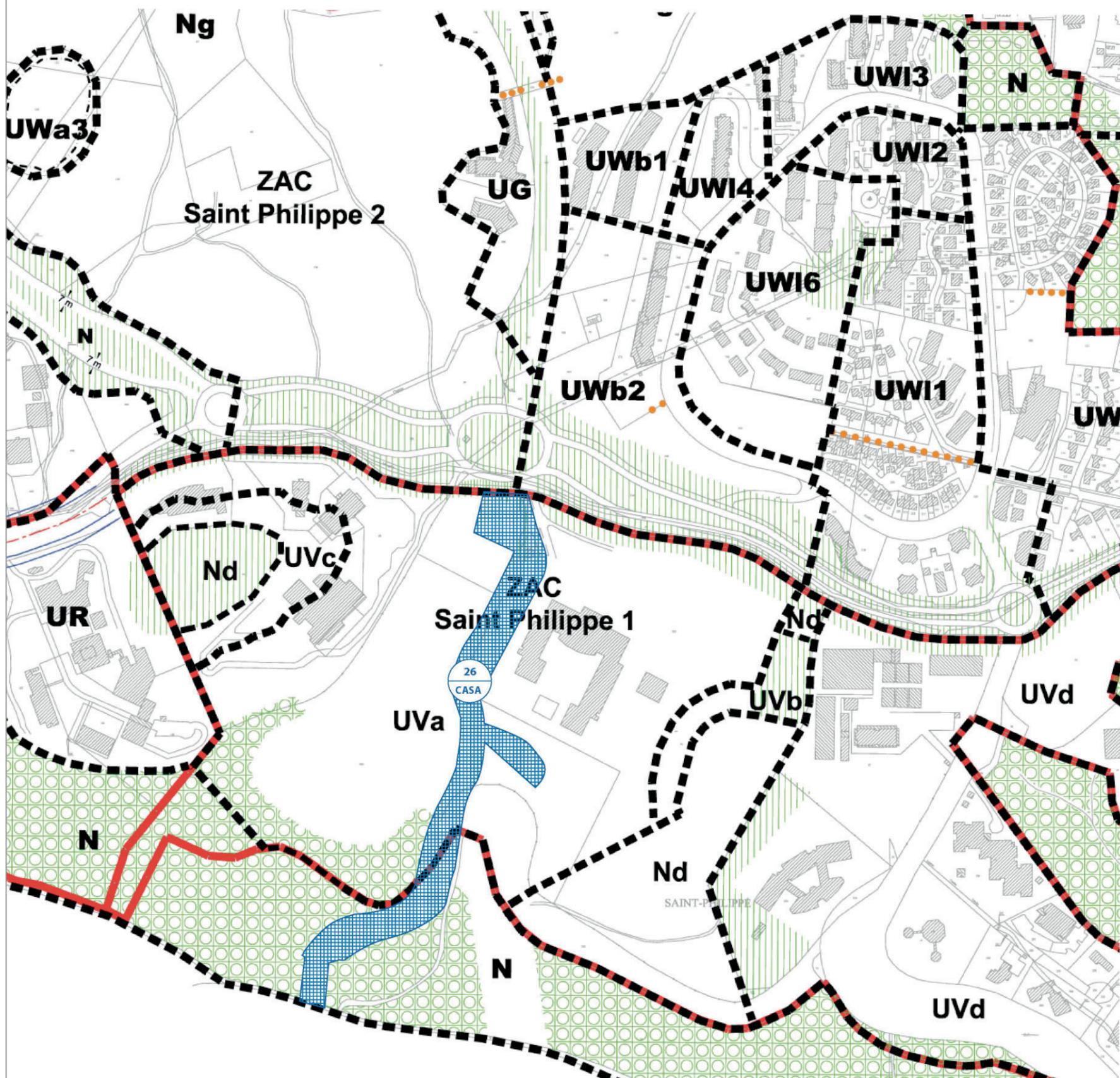


GIIB

PLAN DE ZONAGE



**Extrait du Plan Local d'Urbanisme
de la commune de Biot**
PIECE 4a Echelle : 1 / 5 000 approuvé le 06-05-2010
ETAT MODIFIE



LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES MODIFIES

PLU ACTUEL

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES				2
18	Aménagement d'une voie de secours dans le secteur du Jeu de la Baume d'une largeur de 3 m	Commune		1 937
19	Elargissement à 8 m du chemin des Soulières Nord et aménagement d'une aire de retournement	Commune		9 500
	II – Ouvrages publics			
20	Extension cimetière	Commune		8 830
21	Réalisation d'un aménagement scolaire et de son accès à 6 m de largeur – Secteur de la «Vallée Verte»	Commune		25 712
22	Réalisation d'un bassin de rétention - Secteur des Horts	Commune		3 085
23	Réalisation d'un équipement sportif et d'un parking - Eganaude	Commune		5 290
24	Protection de la Noria - Savonnière	Commune		35
25	Réalisation d'un équipement pour la défense contre l'incendie	Commune		3 708

PLU MODIFIE

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES				2
18	Aménagement d'une voie de secours dans le secteur du Jeu de la Baume d'une largeur de 3m	Commune		1 937
19	Elargissement à 8 m du chemin des soulères Nord et aménagement d'une aire de retournement	Commune		9 500
26	Aménagements du Bus - Tram dans le secteur de Saint Philippe (voie dédiée et ouvrages de rétention)	CASA		
	II - Ouvrages publics			
20	Extension cimetière	Commune		8 830
21	Réalisation d'un aménagement scolaire et de son accès à 6m de largeur - secteur de la «Vallée Verte»	Commune		25 712
22	Réalisation d'un bassin de rétention - Secteur des Horts	Commune		3 085
23	Réalisation d'un équipement sportif et d'un parking - Eganaide	Commune		5 290
24	Protection de la Noria - Savonnière	Commune		35
25	Réalisation d'un équipement pour la défense contre l'incendie	Commune		3 708

