



**Syndicat des Architectes
Côte d'Azur**

OBJET : PLUM – Modification Simplifiée n°1

Monsieur le Commissaire enquêteur
Plan Local d'Urbanisme Métropolitain
Métropole Nice Côte d'Azur
1-3 route de Grenoble
Immeuble Connexio – 2° étage – Service de la Planification
06364 NICE Cedex 4

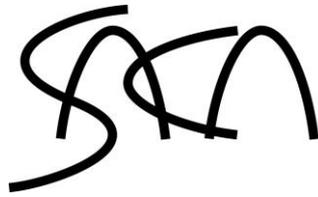
Nice, le 12 avril 2021

Dans le cadre de l'enquête publique réalisée sur le Plan Local d'Urbanisme Métropolitain, le Syndicat des Architectes de la Côte d'Azur souhaite vous faire part de son analyse, et propose plusieurs aménagements dans la formulation des règles.

Vous trouverez ci-dessous nos remarques.

Veillez croire en l'expression de mes respectueuses salutations.

Sophie Delage
Présidente du Syndicat des Architectes de la Côte d'Azur



4- REGLEMENT : LES DISPOSITIONS GENERALES DU REGLEMENT :

Article 8. Dispositions particulières relatives à la reconstruction ou restauration de certains bâtiments

Lorsqu' un bâtiment régulièrement édifié vient à être détruit ou démoli, sa reconstruction à l'identique est autorisée dans un délai de 10 ans nonobstant toute disposition d'urbanisme contraire, sauf s'il en est disposé autrement au présent règlement.

La restauration d'un bâtiment dont il reste l'essentiel des murs porteurs peut être autorisée sauf s'il en est disposé autrement au présent règlement, et sous réserve des dispositions de l'article L111-11, lorsque son intérêt architectural ou patrimonial en justifie le maintien et sous réserve de respecter les principales caractéristiques de ce bâtiment.

→ Nous proposons de modifier cet article tel que :

Lorsqu'un bâtiment régulièrement édifié vient à être détruit ou démoli, sa reconstruction à l'identique est autorisée dans un délai de 10 ans nonobstant tout plan de prévention des risques contradictoire.

La restauration d'un bâtiment dont il reste l'essentiel des murs porteurs peut être autorisée sous réserve des dispositions de l'article L111-11, lorsque son intérêt architectural ou patrimonial en justifie le maintien et sous réserve de respecter les principales caractéristiques de ce bâtiment.

Article 10.5 Limite d'implantation des constructions

L'article est : "Limite à partir de laquelle les constructions peuvent être implantées. Les bâtiments, y compris les parties en sous-sol, doivent être implantés au droit ou en retrait des limites d'implantations graphiques. "

→ Pourriez-vous préciser si l'on peut créer des débords, tels que balcons ou oriels au-dessus de cette limite ?

Article 10.11 Alignements et marges de recul

Sens préférentiel des faitages

L'implantation des constructions doit correspondre au sens préférentiel des faitages porté au document graphique.

→ Nous proposons de supprimer cet article car le sens des faitages dépend de l'étude au cas par cas. Ce choix doit découler de l'analyse du concepteur dans l'intérêt du projet.

Article 11 Dispositions propres aux balcons et débords de toits le long des voies et espaces publics

Lorsqu'une règle d'implantation définie à l'article 2.1.3.1 de chaque zone, ou bien une règle graphique définie au plan de zonage, impose un retrait des constructions par rapport aux voies et emprises publiques, les balcons et débords de toit y sont autorisés en saillie.

→ Nous proposons de modifier cet article tel que :

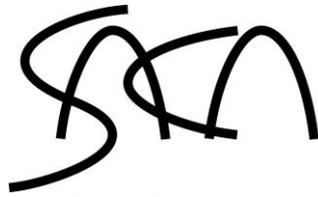
Dispositions propres aux balcons et débords de toits le long des voies et espaces publics.

Lorsqu'une règle d'implantation définie à l'article 2.1.3.1 de chaque zone, ou bien une règle graphique définie au plan de zonage, impose un retrait des constructions par rapport aux voies et emprises publiques, les balcons et débords de toit y sont autorisés en saillie sans limite de profondeur.

Souvent la profondeur du débord est soumise à l'interprétation de chaque instructeur ce qui rend l'application de la règle aléatoire. L'indication complémentaire permet d'enlever toute ambiguïté.

Article 15.2 Champ d'application (stationnement)

Vous avez conservé la règle qui oblige à la création de place de stationnement en cas de démolition partielle avec reconstruction partielle de plancher :



Syndicat des Architectes
Côte d'Azur

Cette obligation contraint énormément les projets de réhabilitation dans le tissu ancien. En effet, il est souvent moins coûteux et moins pénalisant spatialement de refaire un plancher que de le renforcer pour obtenir la raideur nécessaire aux normes techniques d'aujourd'hui.
→ Pourriez-vous supprimer cette obligation si le plancher est recréé en lieu et place de l'existant ?

De plus, il existait une règle dans le PLU précédent de la ville de Nice qui dispensait pour une extension de moins de 200m², de l'obligation de créer des places de stationnement.
→ Cette disposition permettait une évolution mesurée et dynamique du centre-ville, pourriez-vous reprendre ce principe dans le PLUM ?

Article 15.4 Dispositions complémentaires relatives aux aires de livraison et poids-lourd

L'obligation de réalisation de places de livraison pour toutes les constructions nouvelles, hors celles destinées à l'habitation du PLUM est inadaptée à la quasi-totalité des constructions, excepté pour les commerces évidemment. Les bureaux, les hôtels, les bâtiments publics tels que les écoles, collèges, crèches ou médiathèques et d'autres encore n'ont en aucun cas besoin d'une place de livraison par 300 m² de surface de plancher mais uniquement d'aires de livraison adaptées à leur besoin. Cette disposition est très pénalisante financièrement et techniquement dans notre Métropole où les contraintes géotechniques sont importantes et le foncier rare.

→ Vous avez bien voulu modifier cette disposition pour la commune de Nice, pouvez-vous étendre cette modification à l'ensemble du territoire de la Métropole ?

Article 15.5.3 Modalités de réalisation des places de stationnement

Le parking vélo est conçu d'après les guides techniques actuels. Pour les logements individuels il doit être possible d'utiliser les vélos sans devoir déplacer de véhicule.

Accès et portes

L'accès au parking vélo est visible depuis l'entrée piétonne ou véhicule des bâtiments. Elle est de préférence accessible depuis un aménagement cyclable.

Les portes entre le parking vélo et l'extérieur mesurent au minimum 1.1m de large et sont entourées de dégagement d'au moins 1,20*2.40m. Elles sont équipées d'un actionneur automatique pour des parkings vélo de plus de 30m². Pour les parkings vélo de 6m² à 30m² les portes sont soit automatiques, soit coulissantes, soit battantes à double sens d'ouverture.

Localisation en étage

De préférence, le parking vélo est au rez-de-chaussée ou au niveau de l'entrée principale. Il peut être installé aux niveaux -1 ou +1 si le rez-de-chaussée est occupé par des commerces, des services en relation avec l'espace public, des contraintes techniques impératives. Dans ce cas le local vélo est accessible par une rampe de pente inférieure à 10% ou par un ascenseur d'au minimum 2.30m de longueur utile intérieure.

Par exemple : le parking vélo peut être au niveau -1 si le rez-de-chaussée est entièrement occupé par une boulangerie. Il n'est par contre pas possible d'installer les vélos au niveau -1 tout en gardant du stationnement de véhicules motorisés au rez-de-chaussée.

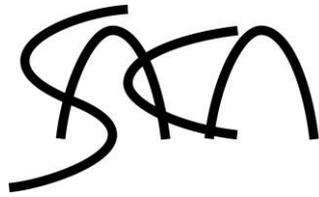
Il est également possible de ne pas installer le parking vélo au rez-de-chaussée si les besoins de stationnement sont assurés au niveau de chaque étage du bâtiment et que l'ascenseur d'accès mesure au moins 2.30m de longueur utile intérieure.

Pour les logements, bureaux et locaux d'artisanat

Le stationnement vélos doit être dans un local abrité des intempéries. L'accès au parking vélo doit être sécurisé par un dispositif de type badge ou clef. Il peut s'agir du même ensemble que celui du parking véhicules dans la mesure où les accès vélo respectent les principes énoncés dans le présent règlement. Par exemple : si le parking véhicule est gardienné et couvert, le local vélo doit être également gardienné et couvert

Pour les commerces, services, établissements recevant du public, l'accès au parking vélo doit être facile et accessible.

Dispositifs d'attache



**Syndicat des Architectes
Côte d'Azur**

Un dispositif permet d'attacher le cadre de chaque vélo à un point fixe avec un cadenas de type « U », et assure le maintien du vélo.

Pour les logements individuels le dispositif peut n'assurer que le maintien.

Le maintien ne doit pas induire de risque de voilage de la roue : il ne peut pas s'agir d'un râtelier de type « pince roue ».

Si le dispositif nécessite de soulever le vélo, l'effort à exercer ne doit pas dépasser 50N.

5% au moins de l'espace du parking vélo permet d'accueillir et d'attacher des remorques de vélo ou cycles à grand gabarit.

→ La règle est trop contraignante, à notre sens la localisation des espaces vélos doit rester de l'ordre du bon sens, d'autant qu'il s'agira le plus souvent d'aménagements privés. Sur des petites parcelles de centre-ville, l'addition des règles d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, des règles d'accès au parc de stationnement et des règles de localisation/taille des locaux vélos va s'avérer être un frein à de nombreux projets.

L'objectif de réaliser 3500 logements/an dont 1000 en social, ne peut être tenu qu'en incluant le renouvellement urbain.

Il nous semble plus important que la règle fixe des objectifs à atteindre afin que chaque projet y réponde de la manière la plus adaptée.

Article 15.7 Stationnement des deux-roues motorisés

15.7.1 Disposition

Les deux-roues motorisés sont stationnés dans les mêmes parkings que les voitures. Ils ne sont pas stationnés dans le même espace que les vélos.

Les places sont bien visibles, facilement accessibles. Elles sont toutes situées sur le premier niveau du parking.

Ils disposent de places de stationnement délimité au sol. 50% des places sont équipées de bornes de recharge électriques.

15.7.2 Contrôle d'accès

Les parkings contenant des places de deux-roues motorisés et équipés de dispositifs de contrôle d'accès doivent assurer la compatibilité du dispositif avec l'usage et la sécurité d'un deux-roues motorisé.

→ Pourquoi vouloir disposer toutes les places deux-roues motorisés au premier niveau de parking ? Ceux sont des véhicules au même titre que les voitures. Ce positionnement induit des contraintes importantes qui peuvent remettre en cause la viabilité d'un programme en imposant un sous-sol complémentaire, alors que les places deux-roues pourraient être disposées dans les espaces interstitiels.

Article 37. Modalités de calcul des hauteurs

Plusieurs types de hauteurs sont définis :

- La hauteur à l'égout (He)
- La hauteur au faitage (Hf)
- La hauteur en gabarit (Hg)
- La hauteur frontale (Hfr)

Hauteur frontale et murs de soutènement :



→ Pourquoi établir une particularité de mesure pour la Ville de Nice en augmentant la distance de 4m à 6m pour la prise en compte des murs de soutènement dans le calcul de la hauteur frontale ?

Article 46. Lexique

Les définitions et schémas figurant dans le lexique apportent des précisions sur des termes ou des notions développées dans le règlement.

Egout du toit :

Point de jonction entre la toiture et le nu de la façade hors débords. Dans le cas de toitures terrasses, l'égout du toit est constitué par l'étanchéité.

→ La règle de l'égout définie par le PLUM ne correspond pas à la définition d'un égout de toiture. Pour une toiture inclinée, l'égout se trouve soit au niveau du réceptacle recueillant les eaux de pluies c'est-à-dire soit au niveau de la gouttière (en rive basse de la toiture), soit au chéneau.

La gouttière peut alors être en débord par rapport au nu de la façade. Nous vous proposons cette définition :

« Partie basse d'un pan de couverture vers lequel s'écoulent les eaux pluviales. L'égout du toit correspond à la gouttière ou au chéneau. Dans le cas de toitures terrasses, l'égout du toit est constitué par l'étanchéité. »

Emprise au sol :

L'emprise au sol d'une construction correspond à la projection verticale du volume de la construction, tous débords et surplombs inclus. Toutefois, les ornements tels que les éléments de modénature et les marquises sont exclus, ainsi que les débords de toiture et les balcons lorsqu'ils ne sont pas soutenus par des poteaux ou des encorbellements.

Les piscines ne sont pas incluses dans le calcul de l'emprise au sol, à condition qu'elles ne dépassent **pas** 1m de hauteur mesurée à partir du sol fini.

Les bassins (d'ornement, agricoles, de rétention, liés à la défense incendie,...) ne sont pas inclus dans l'emprise au sol.

Les constructions ou parties de construction situées en-dessous du terrain naturel avant travaux et qui seraient apparentes, même partiellement, après travaux ne génèrent aucune emprise au sol à la condition qu'elles demeurent affectées au stationnement des véhicules.

→ Nous proposons de modifier cet article tel que :

L'emprise au sol d'une construction correspond à la projection verticale du volume de la construction, tous débords et surplombs inclus. Toutefois, les ornements tels que les éléments de modénature et les marquises sont exclus, ainsi que les débords de toiture, les balcons et les loggias lorsqu'ils ne sont pas soutenus par des poteaux ou des encorbellements sans limitation de profondeur.

Les piscines ne sont pas incluses dans le calcul de l'emprise au sol, à condition qu'elles ne dépassent pas 1m de hauteur mesurée depuis le terrain naturel.

Les bassins (d'ornement, agricoles, de rétention, liés à la défense incendie...) ne sont pas inclus dans l'emprise au sol.

Les constructions ou parties de construction situées en-dessous du terrain naturel avant travaux et qui seraient apparentes, même partiellement, après travaux ne génèrent aucune emprise au sol à la condition qu'elles demeurent affectées au stationnement des véhicules.



4- REGLEMENT : LES DISPOSITIONS PARTICULIERES AUX ZONES TOME 1 UA A UD :

Zone UBb :

Vous avez diminué de 5000 à 4500m² la taille des unités foncières permettant une implantation en dehors de la bande continue pour les bâtiments d'une hauteur supérieure à 6 m et permettant de s'affranchir d'une implantation à l'alignement des emprises publiques. Dans le PLU de Nice précédent cette surface était limitée à 2000 m².

→Pourriez-vous abaisser à nouveau ce seuil ?

Article 2.1.3 Implantation des constructions

2.1.3.1 Par rapport aux voies et emprises publiques

Pourriez-vous clarifier la règle d'implantation en bordure de la voie Mathis ? le recul supplémentaire de 5 m s'applique-t-il à toutes les zones UBb ?
Lorsque l'on implante dans ce recul des annexes des bâtiments destinés à l'habitation, ce qui est autorisé, à partir de quelle limite s'applique la largeur de la bande continue ?
La définition d'annexe à appliquer dans ce cas est-elle uniquement celle du lexique des dispositions générales ?

2.1.3.1 Par rapport aux limites séparatives

L'article commence par : **Les constructions doivent être implantées en limite**, alors que tout le développement des sous-zones qui suit, mentionne **peut** être implanté jusqu'aux limites séparatives.

→Il semblerait judicieux de supprimer cette première phrase ou de la reformuler pour éviter toutes les mauvaises interprétations.

Article 2.4 Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions

La quasi-totalité de la Métropole, en particulier la Ville de Nice, étant concernée par la « trame verte et bleue » y compris les zones très urbanisées, la règle des 60% d'espaces verts en pleine terre pour les 65% des espaces situés en dehors de la zone continue s'applique partout. Elle conduit souvent à aménager des zones en pleine terre d'une superficie ridicule sans réelle efficacité sur la perméabilité des sols et sur le développement de la végétation et elle a en revanche un impact néfaste pour la géométrie des parkings.

→Pourriez-vous limiter l'application de cette règle aux unités foncières importantes, par exemple de plus de 2000m² ?