PLAN LOCAL D'URBANISME

Commune d'Antibes

Pièce du PLU

3

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

PLU approuvé par DCM le 13 mai 2011

PLU révisé approuvé par DCM le 29 mars 2019

PROCÉDURES D'ÉVOLUTION DU PLU

Mise en compatibilité n°1 : 1er octobre 2021

Modification de droit commun n°1 : 15 mars 2022

Modification simplifiée n°1 : 17 février 2023

Révision partielle «secteur des Quatre Chemins» - Conseil d'Etat du 30/05/2025 : 22 décembre 2025

ANTIBES Juan-les-Pins

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION



Commune d'ANTIBES - JUAN-LES-PINS

INTRODUCTION 3

1 - LE SECTEUR SAINT-MAYMES 5
1 - Localisation, composition, desserte et environnement 6
2 - Objectifs et principes d'aménagement 7
3 - Objectifs et principes d'aménagement cartographiés 12

2 - LE SECTEUR DES QUATRE CHEMINS 14
1 - Localisation, composition, desserte et environnement 15
2 - Objectifs et principes d'aménagement 16
3 - Objectifs et principes d'aménagement cartographiés 19

3 - LE SECTEUR JULES GREC / ANTHÉA 20
1 - Localisation, composition, desserte et environnement 21
2 - Objectifs et principes d'aménagement 22
3 - Objectifs et principes d'aménagement cartographiés 24

4 - LE SECTEUR GARE-PÉTROLIERS 25
1 - Localisation, composition, desserte et environnement 26
2 - Objectifs et principes d'aménagement 27
3 - Objectifs et principes d'aménagement cartographiés 30

Les articles L.151-1 et L.151-2 du Code de l'urbanisme stipulent que « *le PLU respecte les principes énoncés aux articles L.101-1 à L.101-3 ». Il « comprend un rapport de présentation, un projet d'aménagement et de développement durables, des orientations d'aménagement et de programmation, un règlement et des annexes. […] Chacun de ces éléments peut comprendre un ou plusieurs documents graphiques.* ».

Les articles L.151-6 et L.151-7 du Code de l'urbanisme précisent également que « *les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements. »*

Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

1° *Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de ville et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.*
2° *Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation, un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces.*
3° *Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.*
4° *Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.*
5° *Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.*
6° *Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L.151-35 et L.151-36* ».

Portée réglementaire et représentation des orientations d'aménagement par secteurs

Les modes de représentation utilisés sont schématiques. Il s'agit bien d'indiquer les orientations, les principes d'aménagement avec lesquels les projets de travaux ou d'opérations doivent être compatibles.

Ces schémas n'ont donc pas pour objet de délimiter précisément les éléments de programme de chaque opération, ni d'indiquer le détail des constructions ou des équipements qui pourront y être réalisés. Leur finalité est de présenter le cadre d'organisation et d'armature urbaine dans lequel prendront place les projets d'aménagement. Ces schémas constituent un guide pour l'élaboration des projets d'aménagement.

Temporalité et phasage des opérations d'aménagement

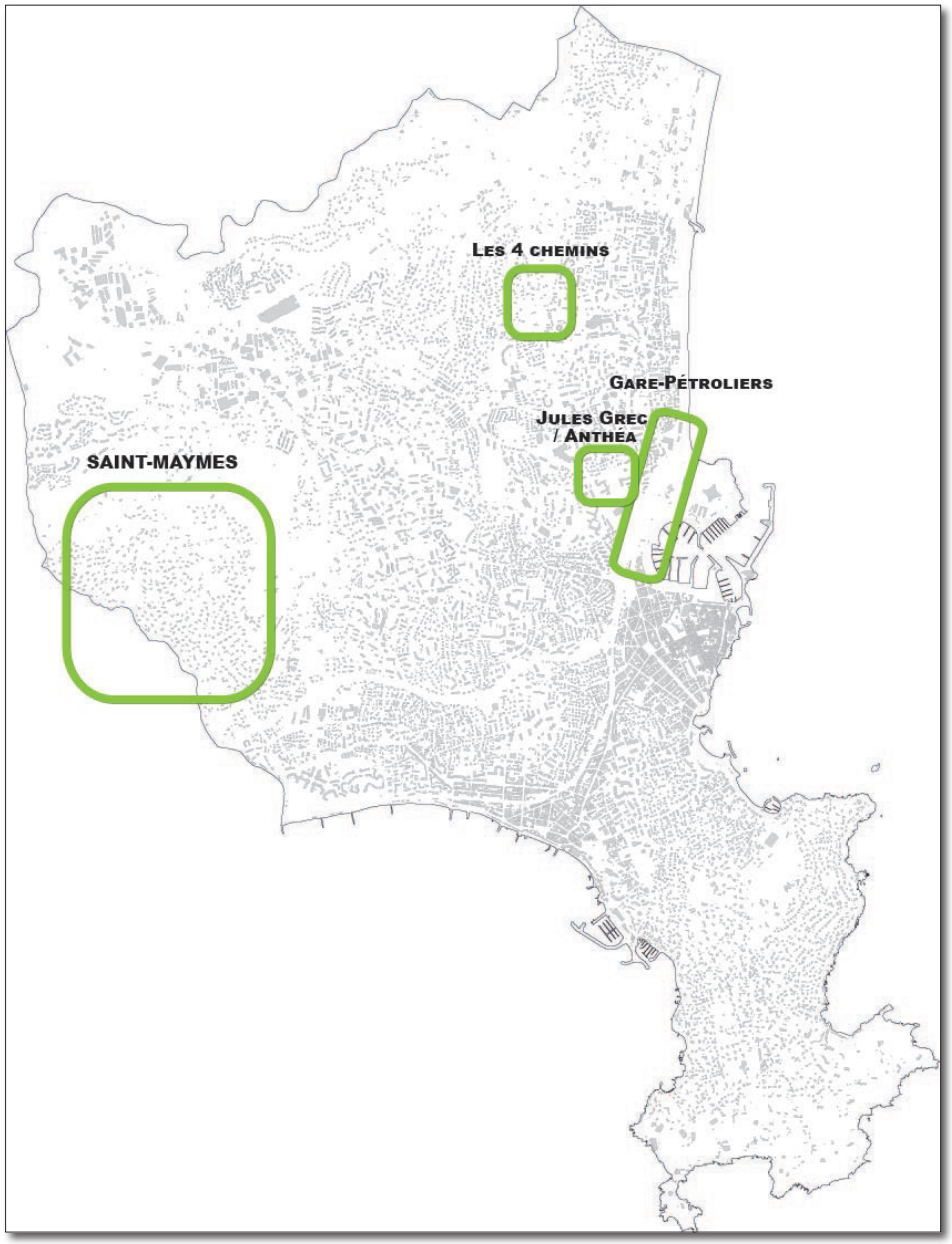
Les diverses opérations d'aménagement se réaliseront à plus ou moins long terme, certaines en plusieurs phases, en fonction des initiatives publiques ou privées, de l'avancement de la maîtrise foncière et des études opérationnelles.
La présentation des orientations d'aménagement et de programmation par secteurs ne précise donc pas d'échéance de réalisation. Parfois, une partie seulement du projet indiqué sur les schémas d'orientations pourra se réaliser à court ou moyen terme. La représentation de l'ensemble du secteur de projet est cependant importante car elle donne une vision globale de l'aménagement envisagé à plus longue échéance, permettant ainsi de mieux comprendre la cohérence du projet d'ensemble.

Les orientations d'aménagement et de programmation inscrites dans ce document, prises en application des articles L.151-6 et L.151-7 du Code de l'Urbanisme, s'appliquent à l'ensemble des secteurs d'aménagement repérés dans le Plan Local d'Urbanisme.

Elles s'appuient sur les éléments de diagnostic et sont en cohérence avec les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD).

Les orientations d'aménagement et de programmation concernent les secteurs suivants :

- Saint-Maymes
- Les Quatre Chemins
- Jules Grec / Anthéa
- Gare-Pétroliers

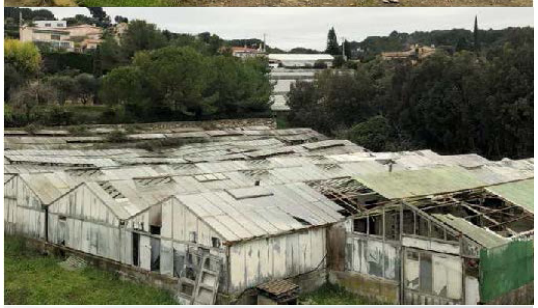


1 – OAP SECTORIELLE –
LE SECTEUR SAINT-MAYMES











Localisation, composition, desserte et environnement

Secteur collinaire de basse altitude de l'Ouest du territoire, le quartier de Saint-Maymes, orienté vers le Sud, est ceinturé par le boisement des Semboules au Nord et celui de Pimeau à l'Est.

Les diverses occupations du site sont directement dépendantes de la topographie. On retrouve ainsi :

- des boisements naturels sur les crêtes, les secteurs de forte pente et dans les fonds de vallons,
- des lotissements implantés sous un couvert végétal sur les adrets moins pentus,
- des cultures, aujourd'hui peu à peu remplacées par des pavillons, sur les plateaux et les terrains fertiles des vallons.

Ce quartier présente un mélange de restanques traditionnelles avec des vergers, des serres horticoles souvent à l'état d'abandon et des pépinières. Malgré quelques exploitations vétustes ou à l'abandon, l'ensemble conserve un caractère rural plutôt agréable, en particulier avec l'environnement naturel des pinèdes, qu'il convient de préserver.

Ce secteur fait état d'un étalement urbain affirmé, sans équipements vraiment adaptés. Bien que l'arrivée de la RD35bis en 2007 ait contribué à sa desserte externe, le manque d'infrastructures internes demeure problématique dans ce quartier à l'habitat diffus.









ENJEUX GLOBAUX

Le secteur offre une capacité d'urbanisation diffuse encore aujourd'hui significative, et ce malgré les règles protectrices du PLU, à la faveur notamment du démantèlement des propriétés horticoles. En effet, les règles du PLU ne prennent pas suffisamment en compte la fragilité de ce quartier et ne sont pas en mesure d'empêcher des opérations immobilières « hors contexte », totalement désolidarisées du territoire.

Le quartier de Saint Maymes est ainsi en pleine mutation : des constructions individuelles, consommatrices d'espaces, sont bâties sur les anciens terrains agricoles, le parcellaire et le modelé du sol sont modifiés, les voies se privatisent, des clôtures opaques sont édifiées et l'espace se referme.

Le détachement des propriétés foncières contribue à une urbanisation résidentielle dans un secteur peu équipé.

L'analyse de l'occupation actuelle du sol et la prise en compte des contraintes réglementaires ont permis de définir plusieurs enjeux et objectifs d'aménagement du site :

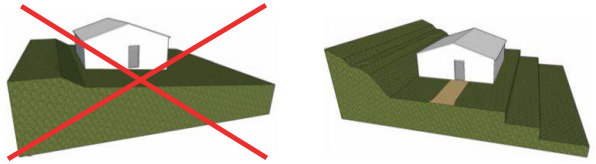
- **Préserver le paysage collinaire, fortement perceptible ;**
- **Retrouver une vocation rurale avec des activités agricoles/horticoles ;**
- **Conforter l'équilibre entre le minéral et le végétal.**

Objectifs et principes d'aménagement

Le parti d'aménagement retenu est traduit dans les orientations d'aménagement et de programmation suivantes :

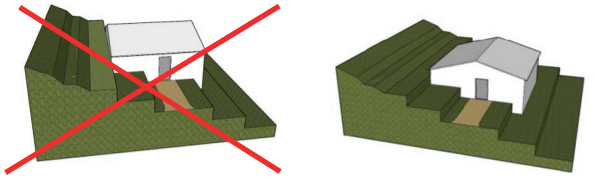
- **Protéger les lignes de crête**

Les lignes de crête qui ont un fort impact visuel dans le paysage sont préservées de toute construction. Le point le plus haut de la construction ne devra pas dépasser la ligne de crête.



- **Respecter les proportions entre les pleins et les vides visibles depuis les espaces publics rapprochés et lointains**

L'implantation de bâtiments massifs ne devra pas empêcher les percées visuelles sur les collines, dénaturer le paysage et contribuer à sa perte de qualité. La mise en oeuvre d'un projet alliant pleins et vides, s'intégrant à la morphologie du terrain en suivant le profil des restanques, permettra de garantir une intégration réfléchie et adaptée.



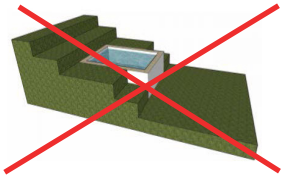
Objectifs et principes d'aménagement

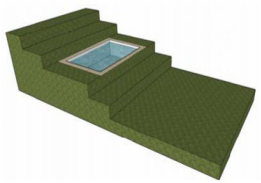








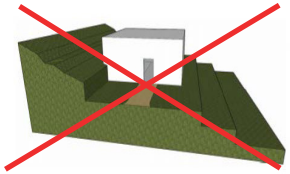


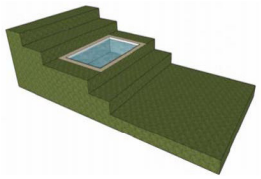


Il faudra veiller à freiner les extensions linéaires et diffuses qui viendraient isoler les corridors « verts ».

- **Prise en compte de la topographie des terrains dans les projets de construction**

L'implantation des constructions sur la parcelle doit être envisagée de manière à ne pas créer un mitage de la parcelle : il convient de « masser » le plan et d'implanter les constructions en bordure, afin de ne pas grever une possibilité d'évolution.
Le respect de la topographie des collines est essentiel à la préservation du paysage : il convient de suivre la pente et de s'y accrocher en « collant » au terrain naturel.
Un plan masse précisant les déblais et remblais doit être fourni : un équilibre est souhaité et des mesures de précautions doivent être formulées pour le redéploiement sur site des terres excavées.
Les voies ne peuvent pas serpenter les terrains. Seront donc favorisés des accès « courts » en les disposant sur la restanque intermédiaire sans mouvements de sols et terrassements excessifs pour leur liaison avec la voie publique.





- **Traiter qualitativement les constructions :**

Le traitement au sol des projets de construction est primordial pour respecter le caractère rural du secteur. Ainsi, les pavés ou le béton désactivé seront privilégiés par rapport à de l'enrobé.
Les murs d'infrastructures et de soutènement seront parementés en pierre du pays, privilégiant ainsi l'utilisation de matériaux nobles.

Le traitement du bâtiment devra être le plus homogène possible, en évitant tout particulièrement les contrastes trop marqués entre le revêtement des façades et les menuiseries. Une attention sur le traitement des débords de toiture sera également apportée à travers des couronnements tels que des génoises ou corniches.

- **Traiter qualitativement la cinquième façade :**

La toiture d'une construction est très perceptible depuis les restanques situées en partie haute et depuis l'espace public compte-tenu de l'aspect collinaire du secteur. La cinquième façade devra donc être traitée qualitativement.

Les toitures en pente recouvertes de tuiles sont préconisées avec une possibilité d'aller jusqu'à 30 % de toit-terrasse accessible.
Les toitures monopentes sont interdites.

Objectifs et principes d'aménagement



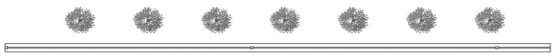




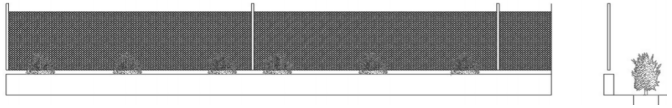


- **Traiter qualitativement les interfaces :**

Les interfaces sont traitées qualitativement.
Les clôtures doivent être ajourées et doublées d'une haie végétale afin que le végétal de l'espace privé participe de l'agrément de l'espace public.



Plan de coupe



Plan de masse

- **Maintenir les éléments témoignant de l'histoire agricole**

Il convient de maintenir en l'état les éléments paysagers constitutifs du site, de préserver les éléments patrimoniaux issus de l'activité agricole (restanques, bassins, alignement d'oliviers et orangeraies) et de favoriser leur intégration dans l'évolution du tissu urbain.

- **Accompagner les secteurs à dominante agricole (A)**

Le soutien des activités agricoles, horticoles ou liées au petit maraîchage sera favorisé. Il s'agit d'encourager l'implantation des petites exploitations afin d'accompagner les circuits courts de commercialisation de produits locaux ou encore les jardins familiaux. Les activités agricoles devront être compatibles avec le voisinage et les habitations environnantes.

- **Maintenir les dominantes végétales**

Les dominantes végétales doivent être maintenues voire confortées. Il s'agit tout particulièrement des pinèdes, chêneraies, orangeraies et oliveraies, prises en compte dans un objectif, à la fois paysager et écologique.

- **Renforcer la qualité des paysages**

Les aménagements paysagers réalisés dans le secteur de Saint-Maymes, et plus particulièrement les essences végétales qui accompagneront les nouveaux projets s'inscriront dans une palette végétale adaptée au territoire et à ses conditions pédoclimatiques. Un guide « Palette végétale », adopté par la CASA en 2016, liste l'ensemble des végétaux à proscrire et ceux à favoriser.

- **Préserver les cônes de vues**

Les urbanisations situées dans les cônes de vues seront réalisées dans le cadre d'une insertion paysagère forte, intégrant plantations et morphologies









bâties cohérentes. Maintenir les espaces ouverts existants doit faciliter les perceptions lointaines.

- **Encadrer les divisions foncières**

Dans le cadre de la recherche d'un équilibre entre le bâti et le végétal, il convient de ne pas altérer la grande valeur paysagère du secteur.
Ainsi, les constructions issues de divisions parcellaires ne doivent pas porter atteinte à la perception globale du secteur ni remettre en cause sa qualité paysagère.

- **Conforter les lotissements boisés (B)**

Deux secteurs caractéristiques des lotissements boisés sont à conforter.
Le secteur sur Pimeau a une réelle valeur d'accompagnement du boisement naturel : en effet, dans les perceptions lointaines, il prolonge la forêt et lui donne toute son importance et, dans les visions rapprochées, il dote ce quartier pavillonnaire d'un couvert unitaire.
De même, un second secteur, plus au Nord, concerne une pinède occupant tout un mamelon : malgré sa surface restreinte, sa position dominante lui donne un statut particulier révélateur d'une topographie marquée, véritable repère à l'échelle du quartier.

- **Restructurer un secteur (R)**

L'îlot peu qualitatif chemin des vieux Brusquets nécessite d'être restructuré.
Légèrement en contre-haut par rapport à la voie, les constructions devront s'implanter en retrait, au delà de la bande végétale plantée d'arbres.

- **Maintenir les espace verts et les paysages**

Le maintien des espaces verts est indispensable sur l'ensemble du secteur.
Le couvert végétal sera donc renforcé.
Des replantations sont à prévoir pour chaque projet de nouvelle construction.
Les éventuels abattages et/ou les atteintes à la qualité végétale du site doivent faire l'objet d'un argumentaire étayé et précis, et de compensation.
Les traversées paysagères et les alignements d'arbres sont à préserver voire conforter.

Les alignements existants identifiés sur le plan sont des éléments structurants de ce paysage. Leur abattage ou leur déplacement sont proscrits.
Les vergers d'agrumes sont caractéristiques du lieu et pour cette raison, ils devront être maintenus.
Les coulées vertes que forment naturellement les vallons et les boisements qui les accompagnent devront être préservés et exempts de toute construction, terrassement sur une bande minimale de part et d'autre de l'axe du vallon.
Dans le cas particulier d'éventuelle problématique d'érosion liée à l'écoulement des eaux, les techniques de génie végétal seront privilégiées.









- **Prévoir un traitement paysager des zones de frange pour améliorer la cohabitation entre activités agricoles et habitations**

Le développement et le traitement paysager de franges entre cultures et nouvelles constructions viendraient favoriser une bonne cohabitation entre agriculture et urbanisme dans le quartier. Il est donc préconisé, à la charge de l'exploitant agricole, le maintien et la plantation de haies denses d'essences locales.

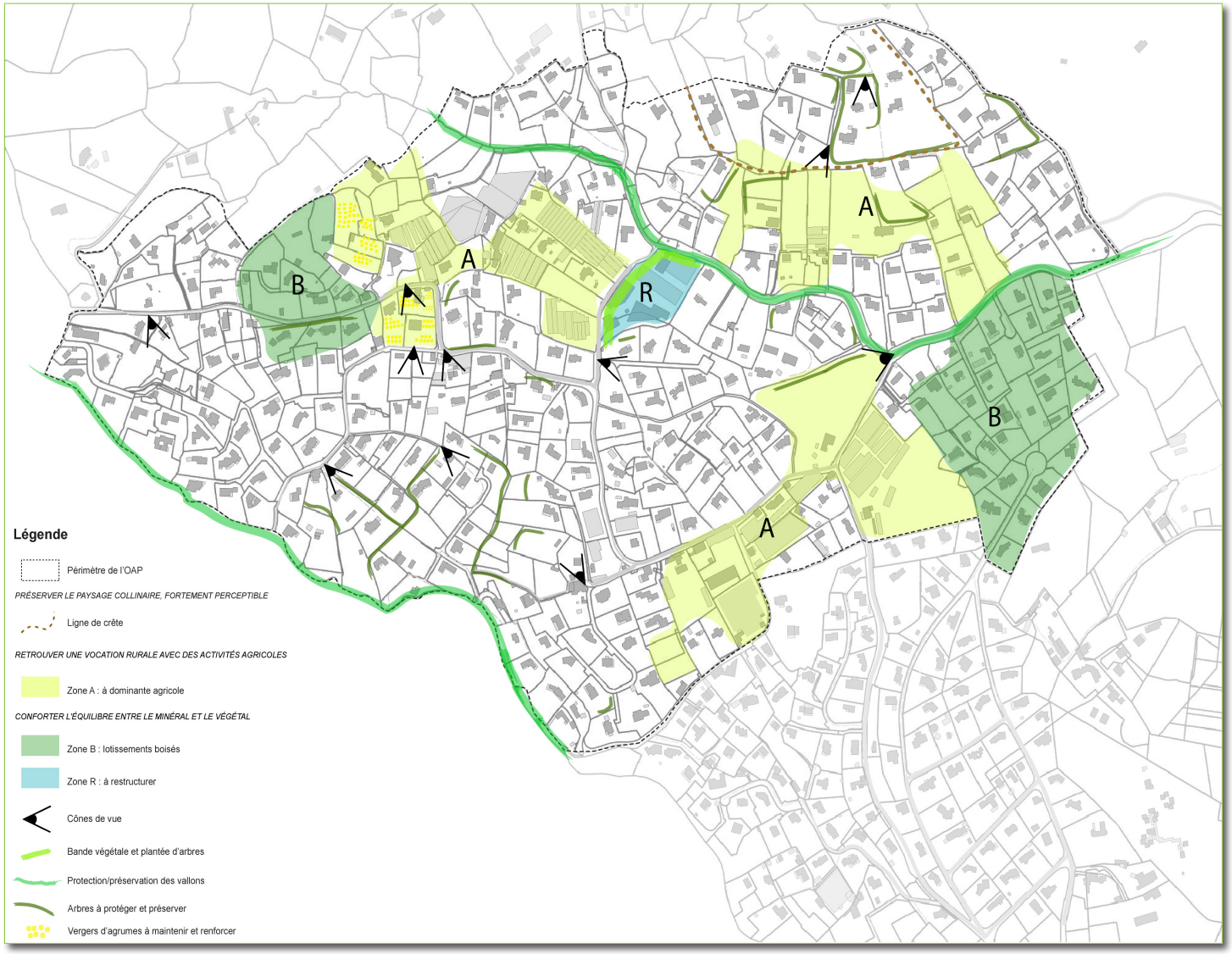
Objectifs et principes d'aménagement cartographiés











Objectifs et principes d'aménagement cartographiés

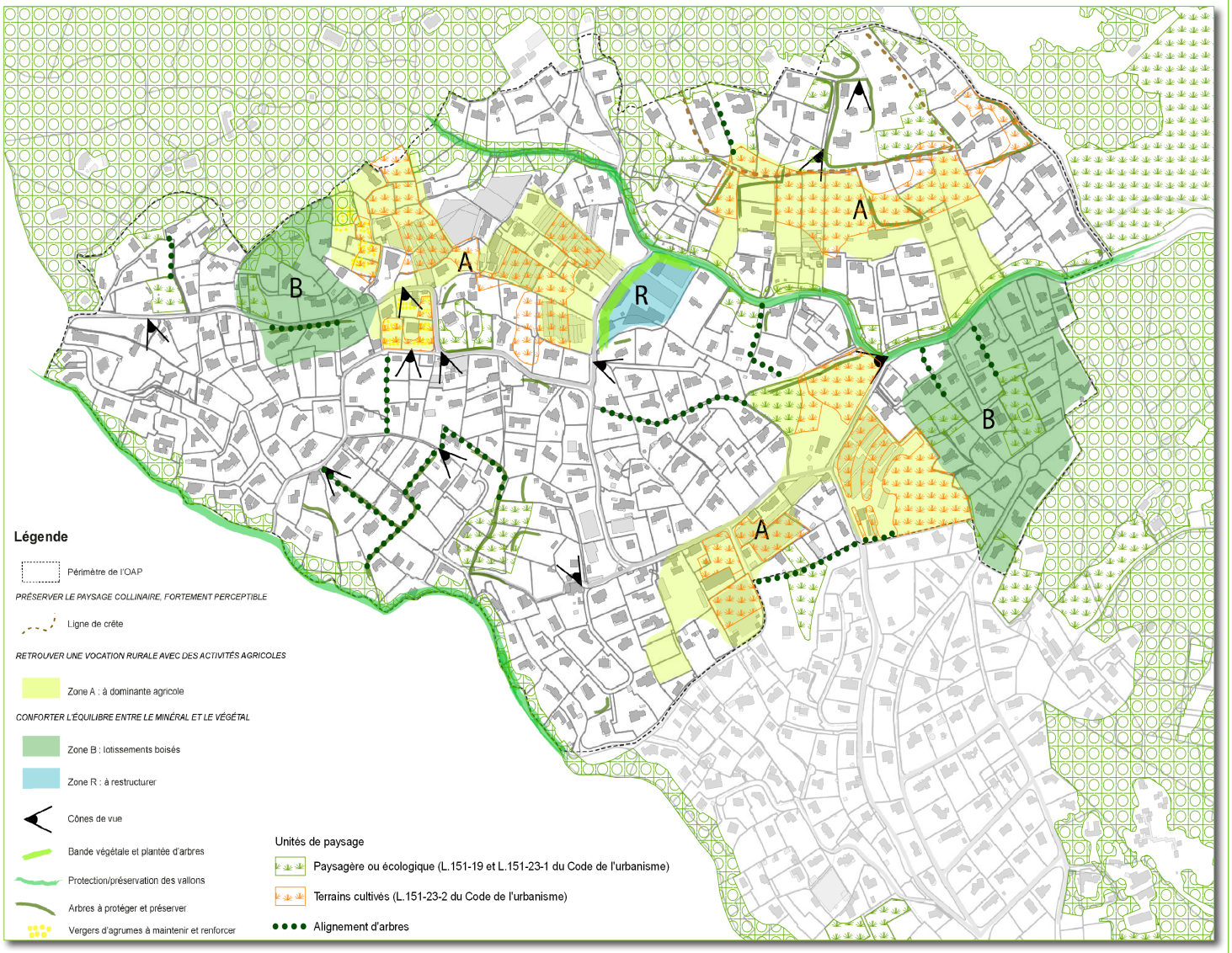
Avec les éléments de paysage du PLU











2 – OAP sectorielle –

Le secteur des Quatre Chemins











Localisation, composition, desserte et environnement

Secteur d'entrée de ville, marqué notamment par le rond-point des Quatre Chemins, le quartier présente une occupation et forme urbaine hétérogènes.

Des serres abandonnées, des friches agricoles, quelques commerces et entrepôts, se mêlent aux immeubles et habitats individuels. Le boulevard urbain de l'avenue Jules Grec et de Michard Pélissier dessert ce quartier et permet de relier le centre-ville d'Antibes à Biot et la technopole de Sophia Antipolis.

Les activités économiques du secteur sont aujourd'hui essentiellement liées aux exploitations horticoles. Or, ces dernières sont de moins en moins nombreuses et la ressource horticole se limite à la présence de quelques serres.









ENJEUX GLOBAUX

L'aménagement du site est dédié à l'accueil d'installations aux vocations diverses, tout en maintenant une qualité paysagère renforcée et une intégration harmonieuse dans l'environnement existant.

L'analyse de l'occupation actuelle du sol et la prise en compte des contraintes réglementaires ont permis de définir plusieurs enjeux et objectifs d'aménagement du site :

- **Requalifier l'entrée de ville ;**
- **Structurer le quartier par la réalisation d'un espace structurant et qualifiant autour du rond-point avec des commerces et des services adaptés au quartier ;**
- **Offrir de nouveaux logements, aux formes mixtes ;**
- **Traiter qualitativement les aménagements paysagers autour des axes de communication notamment.**

Objectifs et principes d'aménagement

Le parti d'aménagement retenu est traduit dans les orientations d'aménagement et de programmation suivantes :

- **Typologie bâtie variée et mixité fonctionnelle**

  L'organisation réalisée dans le secteur des Quatre Chemins permettra d'assurer le développement d'une mixité des formes de bâti et la requalification de l'entrée de ville. Il s'agira d'engager la transition entre les espaces non bâtis et agricoles et les quartiers pavillonnaires périphériques.

  Le secteur accueillera différentes typologies bâties : habitat collectif, habitat groupé, habitat individuel.

  Les opérations à vocation résidentielle concourront à satisfaire l'objectif minimum de réalisation de 40 % de logements aidés et à répondre aux besoins en logements identifiés pour la commune.

- **Morphologie urbaine harmonieuse**

  Les constructions seront organisées harmonieusement dans le secteur, libérant suffisamment d'espaces libres au sol pour préserver la qualité paysagère du site et une trame bâtie aérée, tout en permettant une identification précise de l'entrée de ville antiboise.

  Les constructions à usage d'habitation seront réparties dans l'ensemble du secteur. Les bâtiments collectifs seront prioritairement disposés de part et d'autre de









l'avenue Michard Pélissier, de l'avenue Jules Grec, du chemin des Quatre Chemins et du chemin de la Constance, créant, par les perspectives visuelles qu'ils dégagent, des véritables boulevards urbains.

L'habitat groupé et les maisons individuelles seront placés en arrière plan, en harmonie avec le tissu urbain environnant, plus lâche.

Les bâtiments collectifs créés autour du carrefour des Quatre Chemins accueilleront des commerces en rez-de-chaussée.

- **Composition paysagère cohérente**

L'aménagement global du secteur intégrera des espaces communs qualitatifs, supports de trames vertes.
Ces trames vertes seront définies le long des axes structurants (avenue Michard Pélissier, avenue Jules Grec) ainsi que le long de voiries secondaires (chemin des Quatre Chemins, chemin de la Constance), et accompagneront les cheminements doux. Un cheminement piéton sera créé en direction de la Brague.

La trame verte sera également traduite par les espaces libres et paysagers associés aux constructions, par l'aménagement d'un square paysager à proximité du carrefour des Quatre Chemins et par la création d'un jardin.

Le réaménagement du giratoire des Quatre Chemins permettra de récréer une véritable porte d'entrée antiboise, par un espace central, attractif et qualitatif. Les espaces communs – place, placette, square paysager – ainsi que les commerces et services en rez-de-chaussée, aménagés de part et d'autres du carrefour et en adéquation avec l'offre environnante, participeront activement à restructurer ce lieu.

Par ailleurs, la hauteur des constructions projetées sera en adéquation avec l'environnement existant : elle sera plus élevée le long des voies structurantes et du rond-point des Quatre Chemins (R+3) et de moins en moins haute à mesure que l'on s'en éloigne et le long des axes secondaires.

Ainsi, les bâtiments implantés au le long des boulevards urbains Michard Pélissier et Jules Grec seront en R+3 dans la bande de majoration de la constructibilité, et auront une hauteur plus faible au delà de cette bande : R+2 et R+1 le long de l'avenue Michard Pélissier et R+2 le long de l'avenue Jules Grec.

Il en est de même pour les bâtiments situés de part et d'autre du chemin de la Constance, qui auront une hauteur en R+3 et R+2 dans une bande de majoration de la constructibilité et en R+2 et R+1 au delà.

Enfin, les bâtiments autour du rond point des Quatre Chemins auront une hauteur en R+3.









- **Réseau viaire renforcé**

Le développement urbain du secteur des Quatre Chemins nécessite son raccordement fonctionnel aux quartiers alentours. Les axes existants seront renforcés afin de supporter les flux supplémentaires liés aux nouvelles constructions et au projet d'échangeur autoroutier au nord.

Un maillage viaire résidentiel (public et privé) sera également intégré dans cet aménagement global. Il devra être en adéquation avec le projet urbain développé. Dans une moindre mesure, les accès aux nouvelles constructions pourront se faire depuis les grands axes de circulation.

Ces liaisons favoriseront également les cheminements et les circulations piétonnes et cyclistes.

La trame viaire sera accompagnée d'une traitement environnemental pour assurer une ambiance paysagère agréable aux usagers et préserver les habitants des nuisances sonores générées par les grands axes de communication.

Objectifs et principes d'aménagement cartographiés

Périmètre de l'OAP

Renforcer l'offre en logements

Zone d'implantation du bâti, avec des hauteurs variant du R+1 au R+3

Bandes de majoration de la constructibilité

Préservation du patrimoine bâti remarquable

Favoriser une mixité fonctionnelle et une attractivité

Zone d'implantation préférentielle des activités commerciales en rdc

Espaces publics

Créer une entrée de ville qualitative et structurée

Marge de recul - Implantation bâtiments

Aménagement d'un jardin à créer ou à protéger et d'un square paysagé de détente

Cheminement piéton vers la Brague

Traitement paysager le long des axes

Principes d'accès (création de nouvelles voiries)



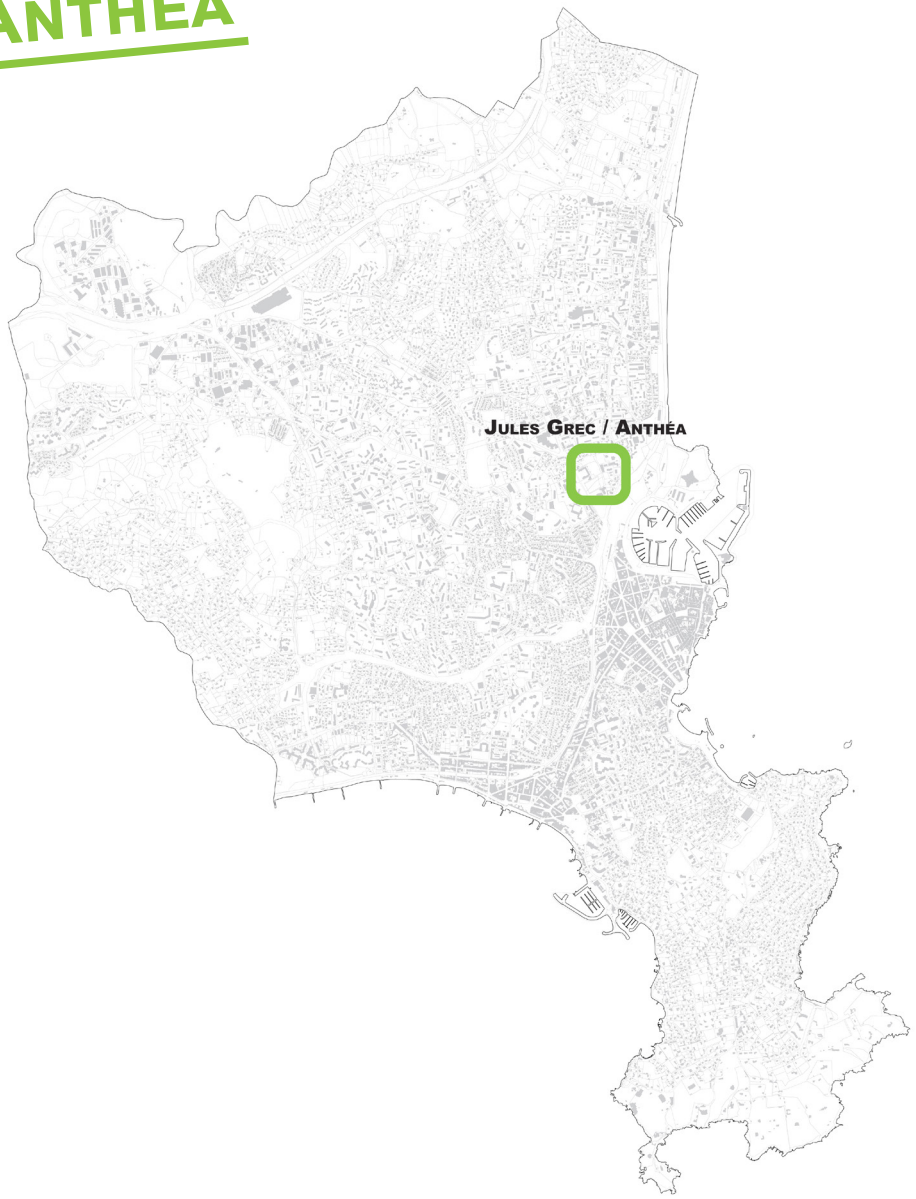




3

– OAP sectorielle –

Le secteur Jules Grec / Anthéa





Localisation, composition, desserte et environnement

Le secteur Jules Grec / Anthéa est situé à proximité du centre ville, de la gare SNCF Antibes ville et du récent pôle multimodal. Il bénéficie d'une localisation privilégiée.

Desservi par l'avenue Jules Grec (RD 704) et l'avenue de Nice (RD 6007), le quartier est composé de nombreux équipements de superstructures publics tels que le centre de secours, la piscine municipale, un tennis club ou le nouveau théâtre Anthéa, inauguré en 2013.

Les grands ensembles d'immeubles collectifs, quelques entrepôts et parkings complètent l'occupation au sol du quartier.

Le site apparaît néanmoins comme enclavé ; aucune voie ne permet de le traverser et la dimension piétonne n'est que peu intégrée.

Le secteur Jules Grec / Anthéa est économiquement orienté vers la culture, les sports et les loisirs.
La nouvelle salle de spectacle Anthéa permet d'accueillir 1 250 personnes. Son nouveau parking accueille 230 places de stationnement. Cet équipement va permettre de jouer un rôle de « locomotive » pour l'ensemble du quartier ; son implantation affirme la vocation culturelle de ce secteur.

Objectifs et principes d'aménagement



Enjeux globaux

L'aménagement du site est orienté par la vocation culturelle et sportive très prégnante et par la volonté d'assurer une mixité fonctionnelle, tout en maintenant une qualité paysagère renforcée et une intégration harmonieuse dans l'environnement existant.

L'analyse de l'occupation actuelle du sol et la prise en compte des contraintes réglementaires ont permis de définir plusieurs enjeux et objectifs d'aménagement du site :

- **Conforter la vocation culturelle et sportive ;**
- **Composer un nouveau quartier en intensifiant l'offre en logements ;**
- **Accroître le rôle de centralité culturelle du quartier en y développant de nouveaux équipements structurants communaux (conservatoire de musique et de danse notamment) ;**
- **Accompagner les nouveaux équipements par des traitements paysagers qualitatifs et un nouveau maillage.**

Le parti d'aménagement retenu est traduit dans les orientations d'aménagement et de programmation suivantes :

- **Réponse aux besoins en logements**

  L'organisation réalisée dans le secteur Jules Grec / Anthéa permettra d'assurer le développement d'un pôle culturel et la structuration d'un véritable quartier. Il s'agira de dynamiser cet espace de transition entre le centre ville Antibois et les quartiers pavillonnaires périphériques.

  Le secteur accueillera une majorité d'habitats collectifs, en lien avec les typologies bâties alentours.

  Cette opération concourra à satisfaire l'objectif minimum de réalisation de 40 % de logements locatifs sociaux et à répondre aux besoins en logements identifiés pour la commune.

- **Morphologie urbaine harmonieuse**

  Les constructions seront organisées harmonieusement dans le secteur, libérant suffisamment d'espaces libres au sol pour préserver la qualité paysagère du site et une trame bâtie aérée. Il s'agira de créer un nouveau quartier et un cadre de vie de qualité aux habitants et usagers du secteur.

  La proximité avec le Fort Carré (monument historique) devra être prise en compte dans la conception architecturale et urbaine du quartier.

Objectifs et principes d'aménagement



Les constructions à usage d'habitation seront réparties dans l'ensemble du secteur. Les bâtiments collectifs seront prioritairement disposés le long des axes structurants – *avenue de Nice, avenue Jules Grec* – et à l'arrière des équipements sportifs et culturels.

L'organisation du secteur devra permettre de dégager des perspectives visuelles et des trames vertes, notamment par des emprises au sol, des hauteurs ou des coefficients de végétalisation différents. Ainsi, les bâtiments d'habitation implantés le long de la route de Nice (RD 6007) auront une hauteur et une emprise au sol plus faibles (30 %) que le reste de la zone, permettant de dégager plus d'espaces libres au sol et d'assurer des trames vertes. A contrario, les bâtiments d'habitation situés le long de l'avenue Jules Grec (RD 704) et en arrière plan du centre de secours et du théâtre Anthéa, auront une hauteur et une emprise au sol plus importantes (40 %).

- **Composition paysagère cohérente**

L'aménagement global du secteur intégrera des espaces communs qualitatifs, supports de trames vertes.

Ces trames vertes seront définies entre les immeubles d'habitat collectif et accompagneront les cheminements doux. Elles permettront d'assurer les perceptions visuelles depuis et sur le Fort Carré.
La trame verte sera également traduite par les espaces libres et paysagers associés aux constructions ainsi que par un parking paysager - espace de détente.

Par ailleurs, les hauteurs des constructions projetées seront en adéquation avec l'environnement existant : les bâtiments situés dans le cône de vue du Fort Carré – habitat collectif – seront en R+3 alors que les autres constructions d'habitat collectif, le long de l'avenue Jules Grec (RD 704) et en coeur de quartier auront une hauteur en R+4.
La hauteur de l'équipement public à vocation culturelle aura quant à lui une hauteur en R+6.

- **Réseau viaire renforcé**

Le développement urbain du secteur Jules Grec / Anthéa nécessite son raccordement fonctionnel aux quartiers alentours et aux grands axes de communication.

Un maillage viaire résidentiel sera intégré dans cet aménagement global. Il devra être en adéquation avec le projet urbain développé. A ce titre, une voie nouvelle devra permettre la liaison entre l'avenue Jules Grec (RD 704) et l'avenue de Nice (RD 6007).

Ces liaisons favoriseront également les cheminements et les circulations piétonnes et cyclistes.

La trame viaire sera accompagnée d'une traitement environnemental pour assurer une ambiance paysagère agréable aux usagers et préserver les habitants des nuisances sonores générées par les grands axes de communication.

Objectifs et principes d'aménagement cartographiés

Périmètre de l'OAP

Renforcer et restructurer le quartier

Zone d'implantation du bâti à vocation principale d'habitat collectifs et phasage opérationnel :

- Phase opérationnelle n°1
- Phase opérationnelle n°2
- Phase opérationnelle n°3

Limite de perception et de variation de hauteur entre R+3 et R+4

Zone d'implantation du bâti à vocation d'habitat collectif au sein de laquelle les modifications sur le bâti existant soumises à déclaration préalable sont autorisées

Zone conservant le bâti et les usages existants

Parking de surface

Aménagement d'un parking paysager/espace de détente

Principes d'aménagement du bus-tram et accompagnement du tracé par des modes doux

Principes d'accès (création, réaménagement...)

Développer le pole culturel et sportif

Zone d'implantation d'équipements publics, à vocation culturelle

Maintenir une trame urbaine aérée et qualitative

Principes de trame verte

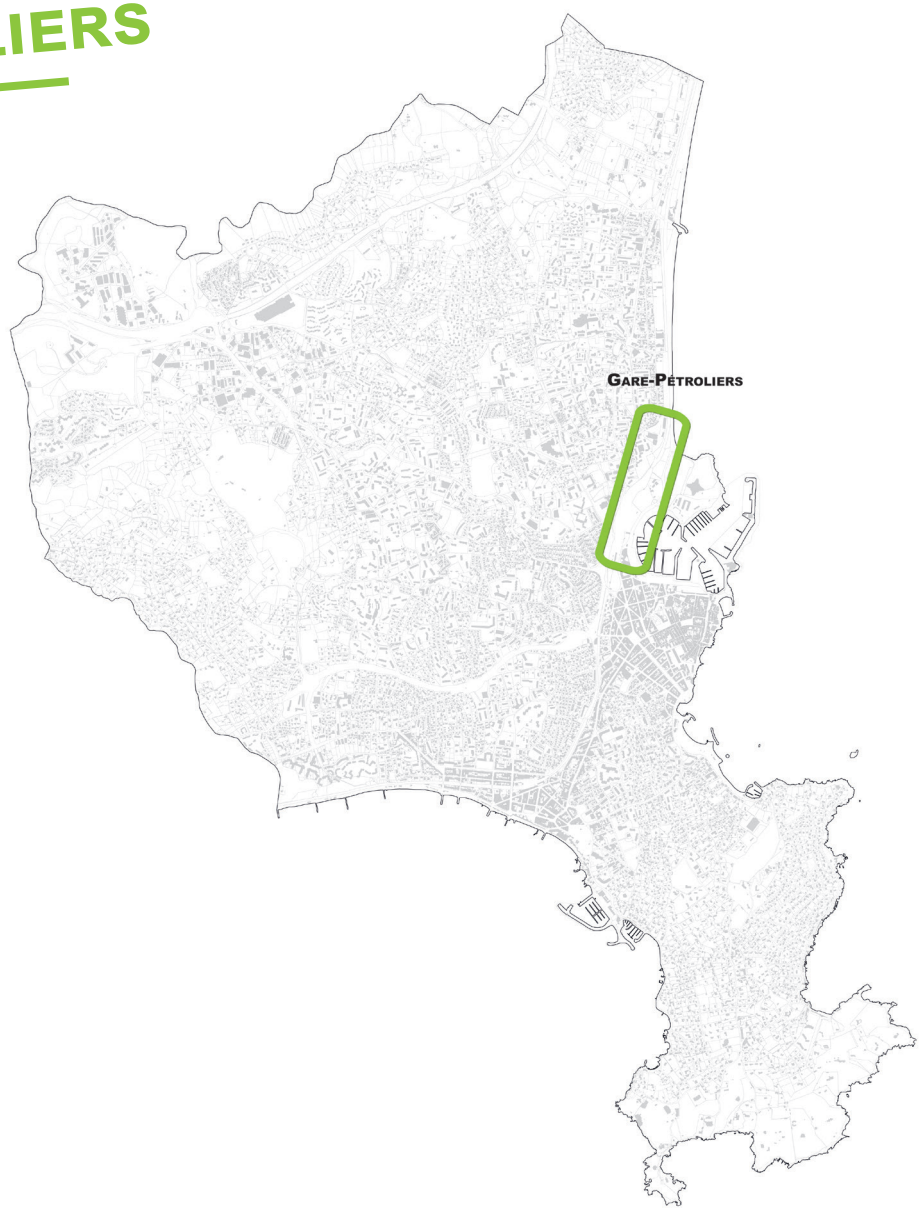
Espaces paysagers





4 – OAP sectorielle –

Le secteur Gare-Pétroliers











Localisation, composition, desserte et environnement

Le secteur Gare-Pétroliers est un espace d'une superficie d'environ 13 hectares situé face au port Vauban et au Fort Carré et bordé au Nord-Ouest par la gare d'Antibes-ville avec son récent pôle d'échanges et au Nord par la ligne de chemin de fer.

Anciennement site de stockage d'hydrocarbures, le site est aujourd'hui composé de friches industrielles dont la maîtrise est majoritairement publique (État, Commune, SNCF et EPF PACA notamment).

Le quartier Gare-Pétroliers s'intègre dans un ensemble paysager de grande valeur, véritable « entrée de ville » sud d'Antibes. Il s'ouvre largement sur l'extérieur : vue sur la mer et sur les éléments paysagers remarquables.

Très proche du centre-ville et déjà fortement artificialisé, le site abrite néanmoins encore une proportion intéressante d'espaces verts urbains, de part et d'autre de la voie ferrée, d'un parc et des espaces littoraux aux abords du Fort Carré. Cette végétation importante, qui fait office de frange végétale, permet de différencier la vieille ville de l'urbanisation plus récente.

Le secteur est bordé par des axes routiers à fort trafic (avenue de Nice, RD 6098) ainsi que la voie ferrée. Ces axes induisent des nuisances liées à la qualité de l'air et au bruit et des altérations liées au fonctionnement urbain.

Objectifs et principes d'aménagement









Enjeux globaux

L'aménagement du site est dédié à la requalification de l'entrée de ville antiboise, par l'installation de logements et d'activités économiques et commerciales, tout en maintenant et renforçant la qualité paysagère. L'intégration devra se faire harmonieusement dans l'environnement existant.

L'analyse de l'occupation actuelle du sol et la prise en compte des contraintes réglementaires ont permis de définir plusieurs enjeux et objectifs d'aménagement du site :

- **Créer une entrée de ville qualitative, en lien avec le centre-ville et le Port Vauban.**
- **Recréer un véritable jardin urbain et requalifier les abords du Fort Carré et la promenade littorale.**
- **Mettre en valeur le patrimoine remarquable et notamment le Fort Carré.**
- **Atténuer la rupture occasionnée par la voie ferrée dans le paysage et renforcer la transversalité « Ville haute-Ville basse ».**
- **Engager une mutation du secteur vers une mixité fonctionnelle : activités économiques, logements, en cohérence avec le site et son environnement.**

Le parti d'aménagement retenu pour le secteur Gare-Pétroliers est traduit dans les orientations d'aménagement et de programmation suivantes :

- **Développement de la dynamique économique et sociale**

Le projet d'aménagement envisagé dans le secteur Gare-Pétroliers permettra d'engager une requalification complète du site et de lui conférer les caractéristiques propres à une entrée de ville qualitative.

Le secteur accueillera un ensemble de fonctions et permettra le développement d'un véritable quartier.

L'implantation d'activités tertiaires et commerciales, dans des bâtiments situés en contrehaut de la voie ferrée et à proximité de la gare multimodale et du pôle d'échanges (îlot n°1 sur le document graphique ci-après), garantira l'image d'une vitrine et contribuera au développement économique communal.

La transformation du secteur sera également engagée par l'implantation d'autres activités (type hôtellerie) (îlot n°3 sur le document graphique ci-après), en lien avec la gare multi-modale et le port.

Par ailleurs, l'implantation de plusieurs logements, intégrés dans un écrin de végétation, permettra d'assurer une mixité fonctionnelle et d'engager la transformation du secteur.
Les opérations à vocation résidentielle concourront à satisfaire l'objectif minimum de réalisation de 40 % de

Objectifs et principes d'aménagement









logements aidés et les besoins en logements identifiés pour la commune.

- **Composition paysagère cohérente**

L'aménagement global du secteur intégrera des espaces communs qualitatifs, supports de trames vertes et de promenades.

Un véritable parc / jardin urbain en lien avec les espaces du Fort Carré et la réalisation d'un boulevard urbain paysager seront créés.
Dans cette optique, la route du bord de mer RD 6098, sera traitée et reprofilée (promenade, espaces verts, réseaux doux...). Ce parc urbain aura pour principale vocation les activités sportives et de loisirs. Les aménagements nécessaires à ces seules activités seront donc autorisés.

La hauteur des constructions sera en cohérence avec l'environnement existant. La proximité du Fort Carré et la topographie du site induira des hauteurs variables :

- Les constructions à usage d'habitation et d'hôtellerie (îlot n°3 sur le document graphique ci-après), en contrebas de la voie ferrée, moins visibles, auront une hauteur maximale en R+2.
- Les constructions en contrehaut de la voie ferrée (îlot n°1) auront un rôle fédérateur entre la ville haute et de la ville basse. A usage de commerces et de services, les hauteurs ne pourront dépasser la côte NGF de la RD 6007, à l'exception de quelques émergences, dans la limite de 20 %.
- Les constructions au plus proche du Fort Carré (îlot n°2) à destination de logements et d'activités de services et bureaux, auront une hauteur maximale en R+2, pour préserver les vues sur et depuis le Fort Carré et mieux s'intégrer dans le parc urbain paysagé.

Par ailleurs, les bâtiments seront aménagés avec des toitures terrasses plantées, garantissant un équilibre paysagé et des perspectives visuelles depuis le Fort Carré.

Le pourcentage d'espaces libres sera de 85 % pour les îlots 2 et 3.

Une qualité architecturale sera recherchée pour l'ensemble des aménagements réalisés et principalement pour les façades donnant sur la mer.

- **Réseau viaire et perméabilité du secteur repensés**

La requalification de la RD 6098 en boulevard urbain paysager permettra de réaménager l'entrée de ville.

Des points d'échanges entre la ville haute et la ville basse devront permettre d'améliorer le franchissement de la voie ferrée. Un accès sera créé au niveau du Val Claret par un principe de passages sous voie ferrée ou de passerelles pour les modes doux et transports en commun, vers la gare et le pôle d'échange.

Les stationnements automobiles pourront être intégrés aux bâtiments d'activité et aux logements.

Enfin, les espaces de promenade autour du Fort Carré et de









la promenade littorale en lien avec les quais du Port Vauban seront requalifiés.

Objectifs et principes d'aménagement cartographiés

Périmètre de l'OAP

AFFIRMER L'ENTRÉE DE VILLE ET ENGAGER LA MUTATION

Zone d'implantation du bâti à vocation d'habitat collectifs et d'hôtellerie, avec des hauteurs maximales en R+2

Zone d'implantation des activités tertiaires et commerciales

Zone d'implantation mixte : habitat collectif, services, bureaux et commerces avec des hauteurs en R+2

CRÉER UN VÉRITABLE JARDIN URBAIN ET REQUALIFIER LES ABORDS DU FORT CARRÉ ET LA PROMENADE LITTORALE

Réalisation d'un parc urbain paysagé à dominante sports et loisirs, support d'un maillage de cheminements doux

Requalification paysagère des abords de la voie ferrée et de l'entrée de ville

Requalification de la RD 6098 en boulevard urbain paysager

ASSURER LES LIENS ENTRE LA VILLE HAUTE ET LA VILLE BASSE

Transparence - Interruption du bâti

Point de franchissement de la voie ferrée (modes doux)

Point de franchissement en souterrain de la voie ferrée

Préservation des points de vue depuis la route de Nice

Porosité à retrouver, en lien avec le Port Vauban



