

Ministère de la Transition écologique Ministère de la Culture

**Concours externe et interne et examen professionnel de catégorie A pour
l'accès au corps d'architecte et urbaniste de l'État,**

session 2022

22-MC-AUE-PROGRAPH-ECRIT-P

Épreuve écrite d'admissibilité option URBANISME et AMÉNAGEMENT

Épreuve à option, avec proposition graphique,
accompagnée de commentaires en décrivant les différentes étapes

Consiste à établir une proposition d'aménagement d'un territoire à urbaniser à partir d'un programme d'opération donné. Les candidats devront :

- exprimer et expliciter les grandes orientations du projet à partir du diagnostic de ce territoire,
- préciser les conditions de réalisation du programme et ses principales étapes, sa faisabilité, son phasage opérationnel au moyen de supports graphiques et écrits,
- Vise à vérifier la capacité des candidats à établir une proposition d'aménagement, à analyser un territoire dans un contexte économique et social, à comprendre une commande, à en appréhender les enjeux et à formuler des propositions opérationnelles.

Durée de l'épreuve : 8 heures

***Note éliminatoire < 5/20, avant application du coefficient
Coefficient 10***

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET

- L'usage de la calculatrice est autorisé.
- L'usage d'un dictionnaire ou de tout autre document est interdit.
- Le candidat ne doit faire apparaître aucun signe distinctif dans sa copie, ni son nom ou un nom fictif, ni signature ou paraphe.
- Les feuilles de brouillon ou tout autre document ne sont pas considérés comme faisant partie de la copie et ne feront par conséquent pas l'objet d'une correction.

Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.

Ce document comporte 35 pages au total :

- Page de garde (1 page)
- Sujet (30 pages)
- Fonds de plan (4)

CONCOURS 2022 POUR LE RECRUTEMENT DES
ARCHITECTES ET URBANISTES DE L'ÉTAT

OPTION URBANISME – AMÉNAGEMENT

EXAMEN PROFESSIONNEL

CONCOURS EXTERNE ET INTERNE

ÉPREUVE À OPTIONS, AVEC PROPOSITION GRAPHIQUE

**VILLE D'ANTIBES
QUARTIER DU PORT VAUBAN**

Nota 1 : sur l'ensemble des cartes et plans qui suivent, l'axe nord-sud est vertical, le nord étant situé en haut de la planche.

Nota 2 : certaines données de la réalité ont été modifiées pour faciliter l'épreuve. Ce qui fait foi est ce qui figure dans l'énoncé qui suit.

Contexte territorial de la commune d'Antibes

La commune d'Antibes constitue un pôle urbain majeur du département des Alpes-Maritimes.

Avec 74 875 habitants recensés en 2015 la commune d'Antibes est la deuxième ville du département.

Le territoire de la commune d'Antibes couvre une superficie de 2 677 hectares. Cet espace s'inscrit dans le tissu urbanisé et dense du littoral des Alpes-Maritimes (conurbation azurée). Il présente de nombreuses spécificités liées notamment à l'hétérogénéité de son tissu urbain et à sa position centrale sur le littoral azuréen.

Antibes et son cap ferment deux grandes baies, la baie des Anges à l'est et la baie des Golfes de Lérins à l'ouest. Cette position médiane, en avancée sur la mer, renforcée d'une part par la présence de promontoires naturels : Notre-Dame de la Garoupe (altitude + 79 mètres), le centre ancien et le Fort Carré (altitude + 26 mètres) et d'autre part par la présence d'une anse protégée des vents dominants, confère au territoire une situation géographique unique qui ouvre de larges vues sur quelques-uns des principaux paysages maritimes et montagneux du département : les Préalpes d'Azur au nord, le massif du Mercantour au nord-est, le massif de l'Estérel et les îles de Lérins à l'ouest.

Antibes appartient à la *Communauté d'Agglomération de Sophia Antipolis* (CASA) qui regroupe 24 communes pour une population de 176 644 habitants, dont Antibes est la commune la plus peuplée et la plus dense avec 2 795 habitants au km². La CASA s'étage du littoral centré sur Antibes à la montagne du Cheiron et la station de ski de Gréolières.

Cette Communauté d'Agglomération est bordée par celle de *Cannes – Pays de Lérins*, celle du *Pays de Grasse*, et par la *Métropole Nice Côte d'Azur*.



Contexte territorial de la commune d'Antibes

En zoomant sur la commune d'Antibes, on constate que malgré une urbanisation de plus de 90% du territoire, son centre ville ne représente qu'environ 50 ha, soit 2% de la surface communale.

Outre les secteurs résidentiels privilégiés et touristiques du Cap et de Golfe Juan, l'essentiel du développement urbain des 50 dernières années s'est produit sur les collines et vallons entre le littoral et l'Autoroute A9 qui distribue la conurbation de la côte d'Azur, au gré des opportunités de mutation foncière.

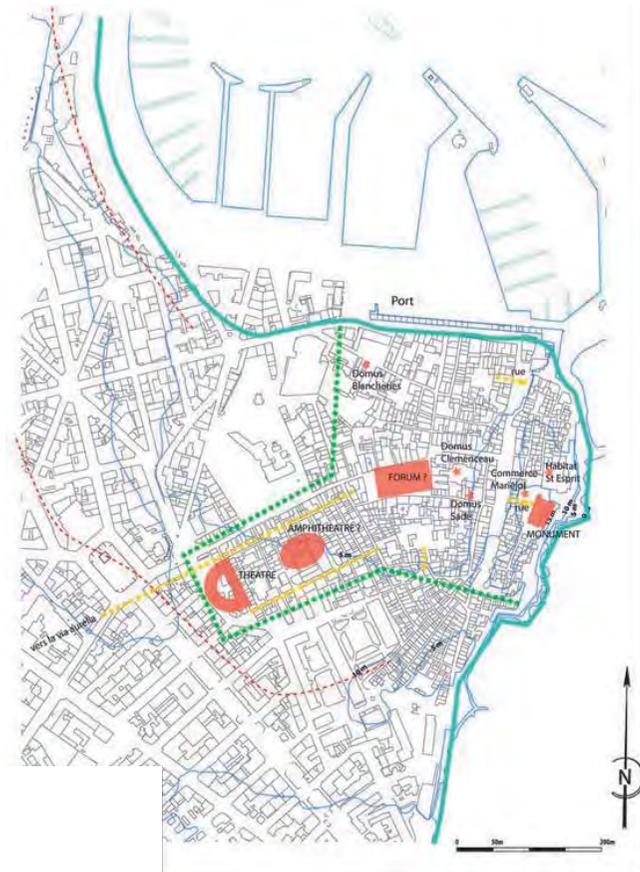
Le littoral est longé par la voie ferrée Paris Lyon Méditerranée qui complète le système d'infrastructures traversant la conurbation des Alpes Maritimes.



Contexte historique d'Antibes

Antiquité

Au VI^e siècle avant Jésus-Christ, les Phocéens fondent Massalia (Marseille) qui essaima plusieurs comptoirs dont celui d'Antipolis (Antibes) qui connaîtra une grande prospérité. A partir du I^{er} siècle après Jésus-Christ, Antipolis développe son territoire sous l'influence de Jules César et d'Auguste. Durant la *pax romana* la cité se dote de nombreux monuments prestigieux.



Du XI^e au XVIII^e

Après plusieurs siècles d'invasions, Antibes se développe de nouveau au XI^e siècle grâce à l'activité de son port et aux premières croisades. En 1386, le Comté de Nice est uni à la Savoie et Antibes devient une ville frontière. En 1481, le royaume est légué à Louis XI, roi de France, nommé Comte de Provence : désormais dernière place-forte du royaume, Antibes est au cœur de la guerre que se livrent François 1^{er} et Charles Quint pour la domination européenne.

Vers 1580, Henri II érige une enceinte englobant la bourgade émergente. Son port est protégé par l'érection du «Fort Carré» et de la Tour St Jaume.

Vers 1680 Vauban est envoyé, sur les ordres de Colbert, pour renforcer les fortifications. A partir des recommandations de Vauban, l'ingénieur Niquet dirigera les travaux du **Fort Carré**.



Plan d'Antibes en 1700 (Archives Municipales d'Antibes)

Contexte historique d'Antibes

Du XIX^{ème} au début du XX^{ème} siècle.

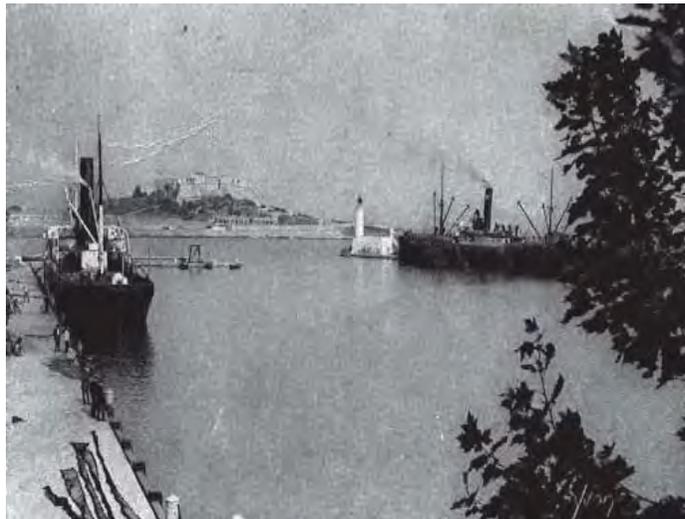
L'arrivée du chemin de fer en 1859 et les travaux de voirie facilitent l'apparition des premières résidences de villégiatures. Le port permet la distribution des produits locaux de l'arrière-pays (bois, huiles, fruits, savons, poteries) et l'importation de denrées coloniales (grains, toiles, draps, cuirs). Parallèlement, naît l'horticulture qui fera la réputation d'Antibes. Sa production est destinée en premier lieu à fournir les parfumeries de Grasse.



ANTIBES -
Port d'Antibes au début du 20^e siècle

Antibes Port pétrolier

De 1953 à 1960 le port d'Antibes se spécialise dans la distribution d'hydrocarbures sur le site. Le carburant était transporté par un oléoduc longeant l'anse Saint-Roch jusqu'aux citernes situées entre la route et la voie ferrée, en face du Fort Carré dans un espace appelé d'ailleurs encore aujourd'hui « ZAC des Pétroliers ».



Depuis les années 60

L'arrivée de l'autoroute A8 en 1960 développe l'axe de la route de Grasse: l'urbanisation explose. Le déclin de l'horticulture libère des terrains et Antibes subit la pression immobilière et l'urbanisation massive qui sévit sur tout le littoral. La municipalité crée dans les années 70 deux grands ports de plaisance : le port la Gallice, et le port Vauban. Ce dernier prend un essor considérable, il est aujourd'hui le premier port de plaisance européen (avec, notamment, la création du *Quai des Milliardaires*).

En 1972, la création de Sophia-Antipolis attire de nouveaux habitants et renforce considérablement le développement économique du territoire.



Les enjeux et les objectifs du projet urbain – le programme

Alors que les opportunités foncières sont très rares à proximité du centre historique d'Antibes, ainsi qu'en bord de mer, le secteur proposé offre une circonstance unique pour proposer un projet urbain directeur qui ambitionne simultanément :

- La transformation du secteur situé entre le centre et la baie des Anges en morceau de ville.
- La valorisation du contexte urbain du fort carré et du port Vauban.
- La construction de logements en bord de mer et à proximité immédiate du centre d'Antibes.
- La construction d'un quartier de mixité sociale et fonctionnelle qui élargisse la notion de centralité.
- L'atténuation des coupures dues aux infrastructures ferroviaires et routières.
- La qualification des espaces publics autour du port pour en faire d'agréables espaces de vie et de déambulation, connectés à la ville dans laquelle ils s'insèrent.
- L'affirmation d'une cohérence de quartier sur l'ensemble du secteur.

L'identité de ce quartier, qui se glisse entre ville historique, port, fort, et gares, sera renforcée par la présence d'un équipement public nouveau, la maison des ports de Méditerranée.

Enfin, la faisabilité du projet repose sur la substitution aux surfaces de stationnement sur l'emprise proposée, de parkings en superstructure répondant aux besoins actuels et à ceux générés par le projet.

Le programme

Le programme se tient dans les emprises foncières mobilisables repérées page suivante.

Il comprend un minimum de 400 logements dont la moitié de logements locatifs sociaux. Ce programme de logements doit être considéré comme un minimum à atteindre, des propositions plus importantes sont possibles et doivent être quantifiées et argumentées par les candidats.

La Maison des ports de la Méditerranée devra jouer un rôle de tiers-lieux, et proposer une activité toute l'année. Sa fréquentation répondra à une double vocation, didactique autour des fonctions culturelles, économiques, sociales, et environnementales des ports de Méditerranée pour le grand public, et lieu d'actions culturelles pédagogiques et solidaires pour les habitants d'Antibes.

Les besoins d'une capitainerie pour les activités du port de plaisance pourront également trouver place dans cet équipement, ou dans un bâtiment distinct à intégrer au projet directeur.

Une offre de stationnement de 900 places en superstructure sera destinée à satisfaire les besoins nouveaux et à remplacer le stationnement en surface supprimé.

Ce plan directeur est une opportunité pour repenser entièrement les espaces publics de tout le secteur d'étude. Compte tenu du contexte portuaire et maritime, et dans le cadre de ce réaménagement des espaces publics, des commerces, notamment des restaurants, seront intégrés au projet.

	Surface plancher m ²	nombre	observations
Logements	28.000	400	Minimum Prévoir 50% de logements sociaux
Maison des ports de Méditerranée	1000		
Capitainerie	1000		Possible fusion maison des ports
Commerces	1000		« les terrasses du port »
Stationnement	22.500	900	Foisonnement des besoins

Les planchers bas des nouvelles constructions devront être surélevés d'au moins 0,50m par rapport au terrain naturel, et à une côte NGF supérieure à 1m50. Ces principes s'appliquent sur l'ensemble du périmètre proposé et des éléments du programme.

Le rendu attendu

Votre proposition sera restituée sur deux planches de calque format raisin (50 x 65 cm). Les représentations adoptées sur ces deux planches distinctes devront apporter des **informations différentes et complémentaires** sur votre projet. L'emploi de la couleur est autorisé. Les représentations devront être suffisamment précises pour être lues et comprises sans fond de plan. Elles devront être explicites, car elles ne feront pas l'objet d'une présentation orale de votre part.

Les planches comprendront obligatoirement :

Planche n°1 : échelle 1/2500^{ème} (1 cm pour 25 mètres).

- articulation du projet urbain avec le centre-ville, le fort, le port, et les quartiers qui l'entourent.
- positionnement des différents éléments du programme.
- système de desserte, trames viaires, mobilités actives.
- trame verte paysagère.

Planche n°2 : échelle 1/1 000^{ème} (1 cm pour 10 mètres)

- représentation en plan masse du parti d'aménagement donnant à voir une partie significative du projet urbain accompagné des coupes, perspectives et croquis d'ambiance aptes à expliquer vos prises de position.

Emprises mobilisables

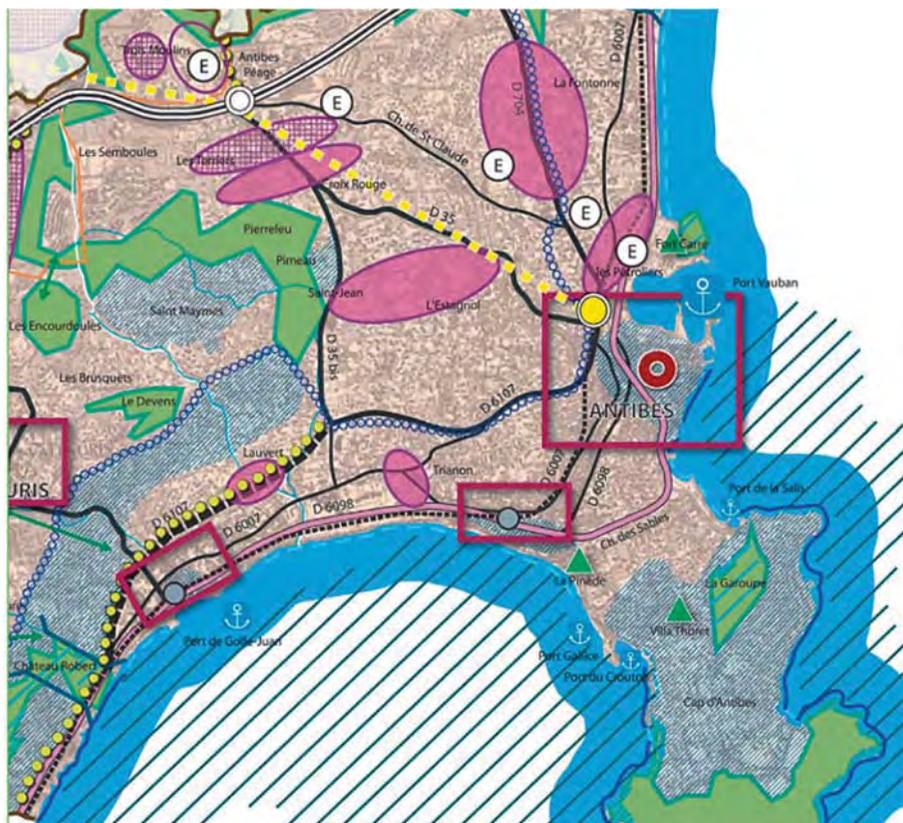
Les emprises proposées représentent **environ 32 ha** dont **12 ha de friches urbaines**, et **20 ha d'espaces publics** de quais et bords de mer à qualifier.



SCOT de la CASA (Communauté d'agglomération Sophia-Antipolis – extrait SCOT approuvé en 2008)

Ses orientations sont les suivantes :

- Affirmer la place de la CASA dans son contexte, de l'international au local :
 - Assurer le développement de la technopôle de Sophia Antipolis,
 - Contribuer au rayonnement de la Côte d'Azur et de la région PACA,
 - Contribuer à la gestion cohérente de l'ensemble azuréen.
- Poursuivre et renouveler l'attractivité pour assurer un développement maîtrisé :
 - Maintenir l'attractivité,
 - Affirmer un « art de vivre » et garantir un développement solidaire.
- Renforcer les complémentarités existantes, organiser la « ville-pays » :
 - Valoriser l'environnement,
 - Renforcer et diversifier les pôles de proximité,
 - Faire émerger des « unités de voisinage »,
 - Renforcer le maillage de l'agglomération.



Un SCOT est un document réglementaire de planification destiné à servir de cadre de référence pour l'ensemble des politiques sectorielles d'un territoire en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacements, de développement économique, d'équipements commerciaux et de préservation de l'environnement, dans une perspective de développement durable.

Le SCOT de la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis a été approuvé le 5 mai 2008. Par délibération en date du 11 juillet 2011, la CASA a prescrit la révision du SCOT à l'échelle de l'EPCI (24 communes). **Afin de faciliter l'inclusion dans les politiques publiques des enjeux de transition énergétique ce nouveau SCOT tiendra lieu de Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET).**



Protection des paysages

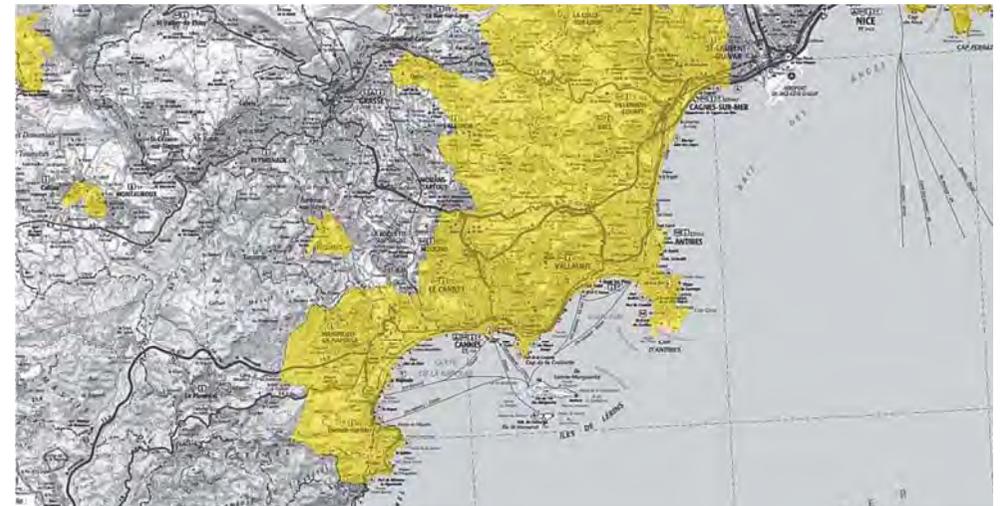
Sites classés

Les sites classés sur la commune se concentrent sur la presqu'île du Cap d'Antibes. Il s'agit du quartier Notre-Dame, entourant le phare et la chapelle de la Garoupe, du quartier de la pinède, entre route et mer à Juan-les-Pins, et du quartier Bacon sur le littoral oriental du Cap. Ces 3 sites ont été classés par arrêté du 3 mai 1913.

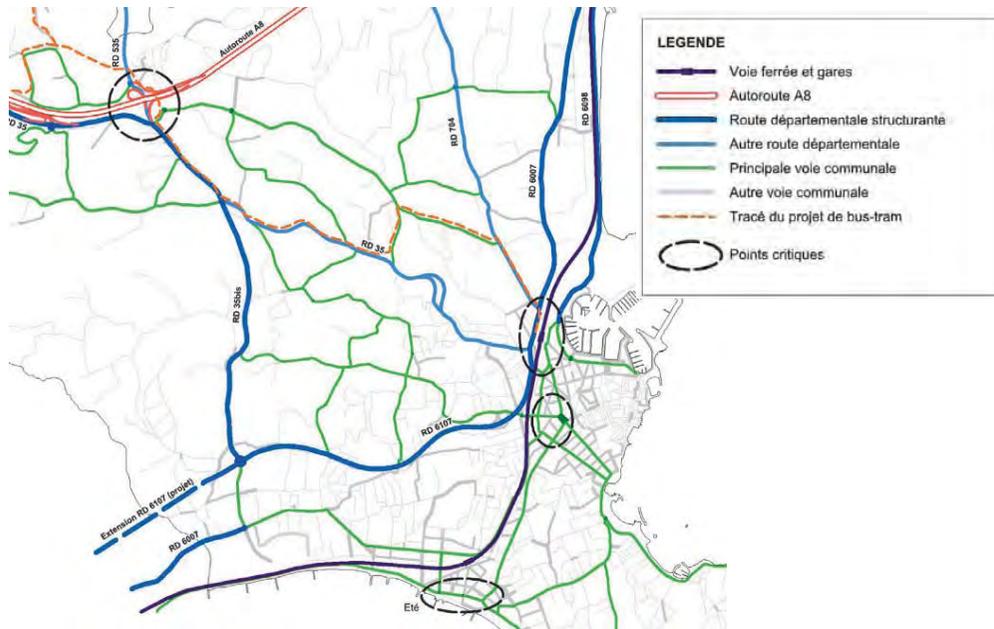


Site inscrit

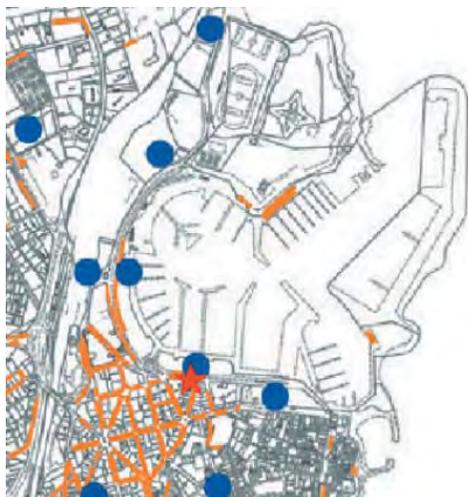
La commune d'Antibes est entièrement incluse dans le site, inscrit par arrêté du 10 octobre 1974, dit de la « Bande côtière de Nice à Théoule ». Cette protection vise « à assurer la surveillance des nombreux projets d'équipements publics et privés qui intéressent les régions à l'ouest de Nice ». (rapport de M. Sorlin Inspecteur général des Monuments Historiques en charge des sites du 5 mars 1974)



Contexte Mobilité (Extrait du PLU)



Stationnements au centre d'Antibes actuel



Stationnement payant / Gestion publique				
Régie municipale	Chaudon	Antibes centre	29 places	Aérien
EFFIA	Médiathèque	Antibes centre	186 places	Souterrain
	Poste	Antibes centre	352 places	Souterrain
Q-PARK	Olivier	Antibes centre	330 places	Souterrain
	Pêcheurs	Antibes centre	600 places	Souterrain
CIC Port Vauban	Port Vauban	Antibes centre	1 000 places	Aérien
Total			2 497 places	

Stationnement payant / Gestion privée				
Q-PARK	Poirier	Antibes centre	278 places	Souterrain
EFFIA	Gare Antibes	Antibes centre	180 places	Aérien

- Parking
- Stationnement le long des voies
- ★ Station de recharge électrique

La situation actuelle :

La voiture dispose d'un quasi-monopole. Elle est utilisée pour près des 3/4 des déplacements. Près de 9 ménages sur 10 possèdent au moins un véhicule. Au sein de la population active, un tiers ne réside pas sur le territoire communal et 30 % des 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 du 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 de Sophia Antipolis qui est un pôle international de recherche et développement, générateur d'activités à forte valeur ajoutée.

Habitat : diagnostic et enjeux (Extrait du Programme local de l'habitat 2020-2025)

1.1. Approfondir l'articulation Transport/Emplois/Habitat

Les enseignements du diagnostic :

- Un fonctionnement résidentiel lié à l'armature urbaine du territoire et au marché en découlant : un littoral très urbain concentrant services et diversité de l'offre de logement, un moyen-pays moins cher mais très tourné vers les propriétaires occupants, un haut-pays difficilement accessible
- Des déplacements domicile-travail toujours plus importants générant une congestion du trafic automobile impactant les ménages et les entreprises

➔ Développer une offre de logements en adéquation avec les enjeux économiques d'une part et mieux articulée à la stratégie de développement des transports en commun

1.2. Mieux répondre à la diversité des besoins des ménages jeunes et entrant dans le parcours résidentiel

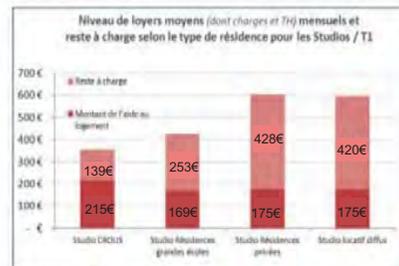
Les enseignements du diagnostic :

- Un territoire où l'enjeu de l'accueil des jeunes ménages est multiple :
 - Un poids des ménages jeunes plus important qu'à l'échelle départementale, qu'il est important de continuer à accueillir dans de bonnes conditions
 - 30 000 étudiants qui constituent une composante essentielle de la technopole
 - Une technopole toujours en développement, intégrée à une compétition mondiale, dont une des clés de réussite est l'attractivité de jeunes talents qu'il faut accueillir en termes de services, d'environnement, et d'habitat
- Un contexte de tension des marchés (locatifs et en accession) qui reste toujours très élevée et empêche un accès au logement et une fluidité des parcours résidentiels pour des ménages, à qui l'on demande d'être de plus en plus mobiles

➔ Poursuivre tout en diversifiant les réponses opérationnelles aux différents profils de ménages jeunes à toutes les étapes du parcours résidentiel (décohabitation, primo accession, accueil pour les étudiants et les jeunes primo-embouchés, ...)

Une déconnexion entre budget moyen et loyers... particulièrement dans le secteur privé

Source : Etude Sémaphores



1.3. Mieux optimiser et valoriser le parc privé existant

Les enseignements du diagnostic :

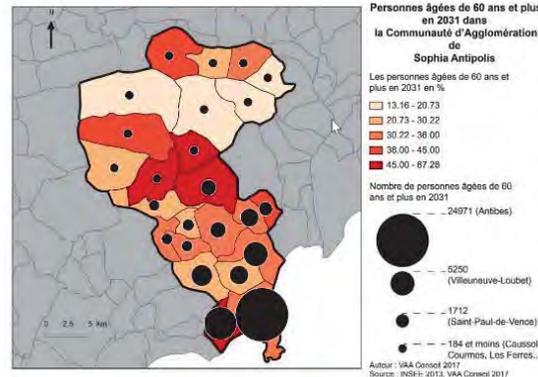
- Un parc locatif privé assez faible, concentré sur le secteur Sophia & Littoral, et qui tend à diminuer. Pourtant, ce parc loge une grande partie des ménages à revenus modestes du territoire, mais avec un taux d'effort souvent très élevé
- Un parc privé plutôt de bonne qualité, mais qui présente des signes de fragilités qu'il faut anticiper pour garantir son attractivité sur le long terme :

➔ Mieux optimiser et valoriser le parc privé existant pour contribuer à la reconquête de certains centre villes, pour anticiper la fragilité de certains parcs qui pourraient être demain moins attractifs (en particulier en terme énergétique), pour réduire les poches d'habitat insalubre, et enfin pour contribuer à développer une offre conventionnée à loyer attractif dans le parc privé

1.4. Anticiper et accompagner les besoins des personnes âgées

Les enseignements du diagnostic :

- Un poids des seniors qui augmente comme à l'échelle départementale, tous secteurs confondus, et dont les réponses sont à structurer pour anticiper cette demande importante à terme
- Une demande qui émerge en logement social de façon significative (20% des demandeurs, en lien avec un phénomène émergent de précarité des seniors).
- Une offre médicalisée importante sur le territoire, mais des attentes nouvelles qui émergent de la part de seniors : les seniors sont autonomes de plus en plus longtemps, à ce titre ils souhaitent avoir un logement adapté au vieillissement et vivre dans un environnement de services et d'appui de proximité.



➔ Mieux anticiper et accompagner les personnes âgées, en particulier en soutenant le développement d'une offre adaptée, plus en phase avec les capacités financières des ménages, et bien localisée à proximité des services et des équipements.

1.5. Poursuivre l'amélioration des réponses aux personnes fragiles

Les enseignements du diagnostic :

- Dans un contexte où le parc privé est cher, et le parc social encore limité, malgré le développement récent, les ménages à revenus modestes et très modestes (inférieurs aux plafonds PLAII) représentent 35% des ménages locataires privés du territoire et 62% des demandeurs de logement social.

➔ Poursuivre l'amélioration des réponses aux personnes fragiles par la poursuite de la mise en place de réponses partenariales permettant plus de fluidité et d'efficacité dans la mobilisation d'une offre supplémentaire et dans le développement de l'accompagnement



Transparence
Logement Social

ANTIBES

Nombre d'habitants : 73 798

Nombre de logements locatifs sociaux au 1^{er} janvier 2019 : 4 660

Commune carencée au titre du bilan triennal 2017-2019 : **Oui** ☹️

Taux de majoration du prélèvement (carence 2017-2019 applicable à compter du prélèvement 2021) : **73%** ☹️

Ma commune ne remplit pas en 2020 ses obligations en matière de logements sociaux. ☹️

Taux de logements locatifs sociaux				Taux légal de logements sociaux à atteindre (au 1er janvier 2020)
2002	2008	2014	2019	
	6,34%	9,33%	11,16%	25% ☹️

Plan Local d'Urbanisme d'Antibes (Extrait du PLU révisé approuvé le 29 mars 2019)

Contexte du PLU

Le territoire communal antibois est limitrophe de quatre communes : Vallauris à l'ouest, Valbonne au nord-ouest, Biot et Villeneuve-Loubet au nord-est. Ces quatre communes ont chacune approuvé leur Plan Local d'Urbanisme. La partie nord-ouest du territoire communal antibois (notamment le quartier des Trois Moulins) est intégrée dans le parc international d'activités de Sophia Antipolis.



CHAPITRE V : ZONE UE

Espaces stratégiques de renouvellement urbain

La zone UE comprend dix secteurs dont celui appelé **Gare Pétroliers** : UEd1, UEd2, UEd3 et UEd4

ARTICLE UE 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

10.1 Conditions de mesure :

Dans le document aujourd'hui opposable les limites de hauteur sont définies ci-dessous :

- Dans le secteur UEd1 les hauteurs ne doivent pas dépasser la cote NGF de 18 m
- Dans le secteur UEd2 les hauteurs ne doivent pas dépasser la cote NGF de 6 m
- Dans le secteur UEd3 les hauteurs ne doivent pas dépasser la cote NGF de 8 m
- Dans le secteur UEd4 les hauteurs ne doivent pas dépasser la cote NGF de 9 m

S'agissant d'un secteur de renouvellement urbain les hauteurs autorisées sont amenées à évoluer dans le cadre de la révision du PLU. La révision du PLU prendra en compte votre proposition.



LÉGENDE

- Zonage (article R.123-4 du Code de l'urbanisme)
- UBa Dénomination de zone
- Espace boisé classé (articles L.113-1 à L.113-7 du code de l'urbanisme)
- Emplacement réservé d'infra ou de superstructure (article L.151-41 du Code de l'urbanisme)
- Emplacement réservé en vue de la réalisation de programme de logements (article L.151-41-4° du Code de l'urbanisme)
- ★ Bâtiment remarquable (article L.151-19 du Code de l'urbanisme)
- Perimètre d'Orientation d'Aménagement et de Programmation (articles L.151-6 et L.151-7-4° du Code de l'urbanisme)

Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP Secteur Gare-Pétroliers/ équipements)

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 dépolluées dont la maîtrise est majoritairement publique (État, Commune, SNCF et Etablissement Public Foncier 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.

Enjeux globaux

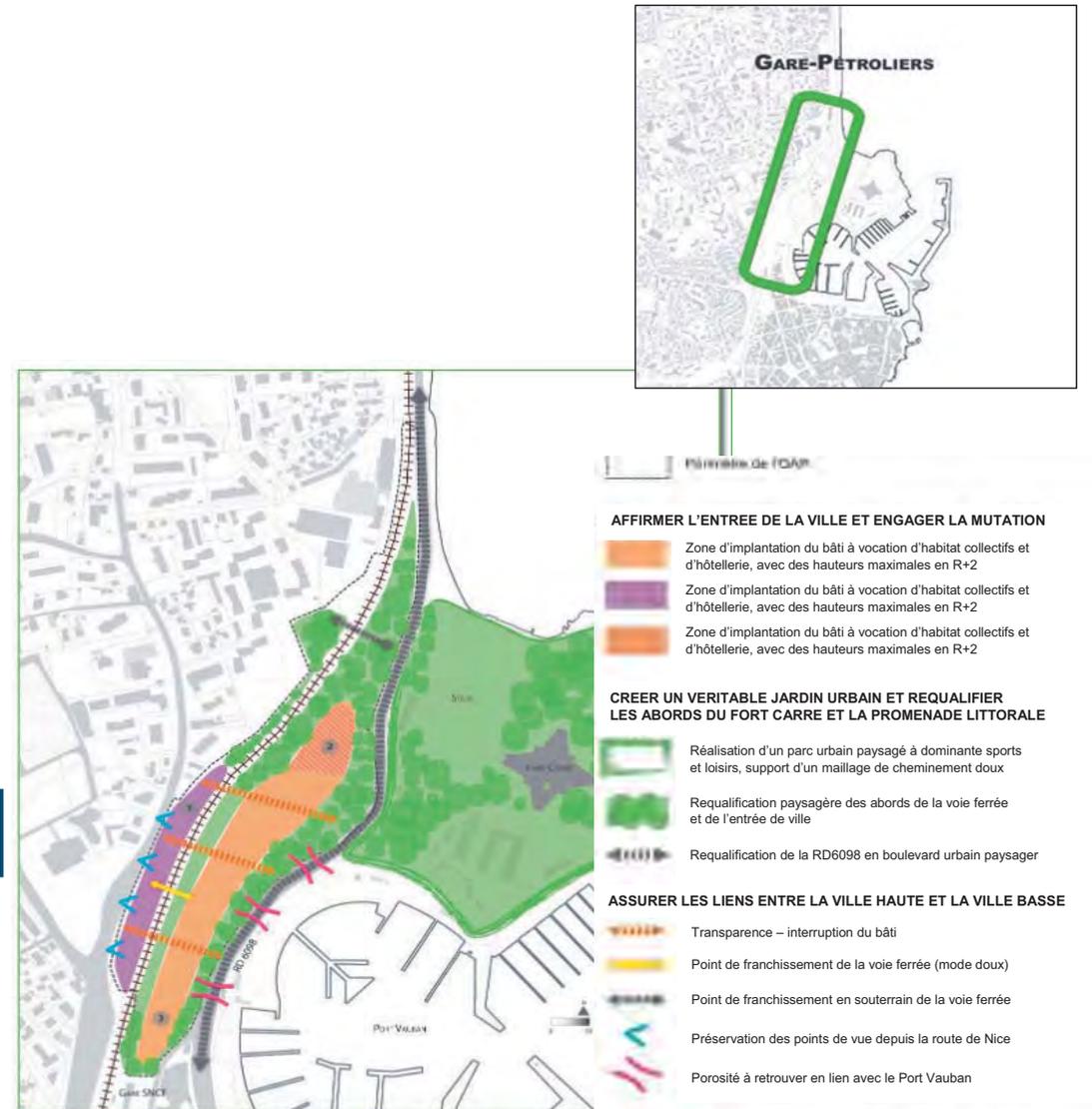
L'aménagement du site est dédié à la requalification de l'entrée de ville antiboise, par l'installation de logements et d'activités économiques et commerciales, en renforçant la qualité paysagère.

L'intégration devra se faire harmonieusement dans l'environnement existant.

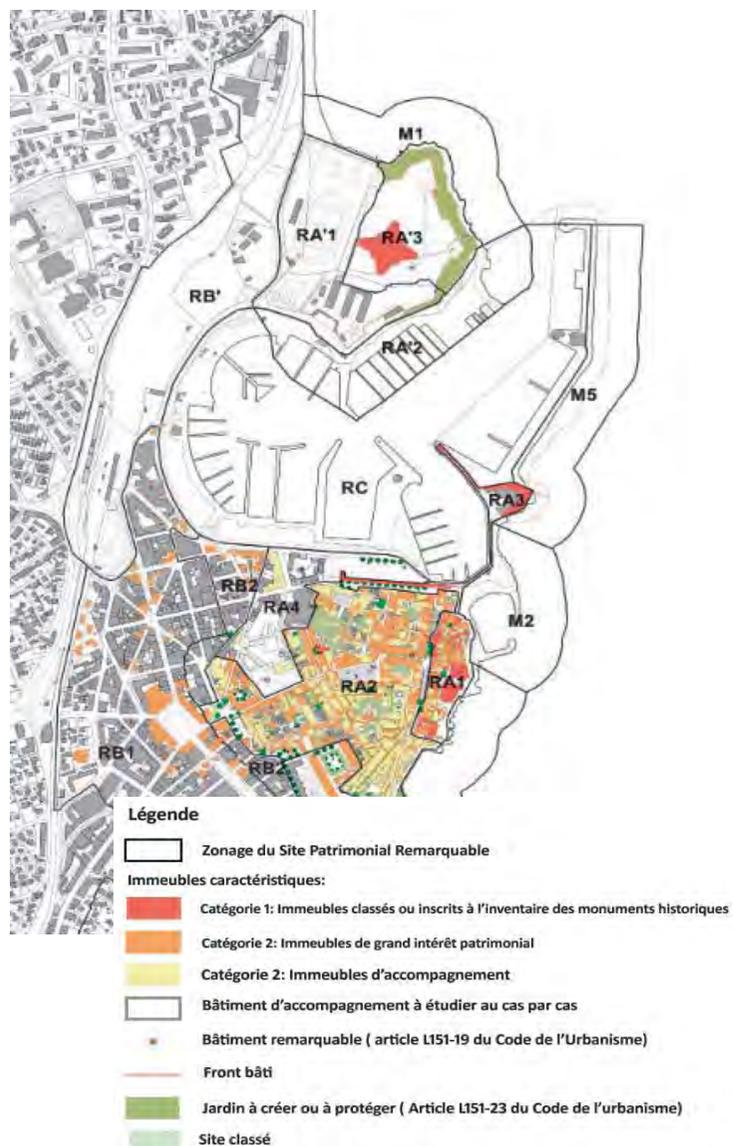
L'analyse de l'occupation actuelle du sol et la prise en compte des contraintes réglementaires ont conduit à définir plusieurs enjeux et objectifs d'aménagement du site :

- Créer une entrée de ville qualitative, en lien avec le centre-ville et le Port Vauban
- Créer un 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 de 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

Dans le cadre de la révision du PLU, cette OAP pourra être révisée pour prendre en compte votre proposition.



Enjeux patrimoniaux (Extrait règlement SPR - ex AVAP 2018)



ZONE RA' : LE FORT CARRÉ

Objectifs patrimoniaux urbains et paysagers

Les principaux objectifs de protection et de valorisation sont de confirmer et de renforcer la protection du Fort Carré et de ses abords immédiats par une inconstructibilité de principe, en assurant la pérennité des chantiers navals et des installations portuaires, sportives et de loisirs, dont les activités seront autorisées selon des conditions précises, tout comme la réhabilitation des constructions existantes.

Les dispositions de l'AVAP viendront se substituer aux décrets de protection « Lebrun » du 17 octobre 1937, modifié par le décret « Barre » du 19 octobre 1976.

Objectifs de développement durable

La zone du Fort Carré contribue à la trame verte de la commune d'Antibes. Il est recouvert d'une végétation rase et arbustive sur la partie orientale tandis que les secteurs ouest et nord comportent un couvert arboré plus dense d'oliviers, chênes verts et micocouliers. Le site du chantier naval (secteur RA'2) ainsi que le CREPS et les installations sportives (secteur RA'1) comptent des bâtiments susceptibles de nécessiter des réhabilitations thermiques et d'héberger des micro-dispositifs de production d'énergie renouvelable.

Dominante du Secteur RA'1

Maintien, entretien et fonctionnement des installations sportives du CREPS et leurs annexes.

Dominante du Secteur RA'2

Pour l'étude d'ensemble à réaliser sur le chantier naval, dans le cadre d'une réorganisation du site indissociable du respect de l'intégrité du Fort Carré et de sa perception : identification des limites du site ; requalification du site en précisant notamment les types d'occupations et les implantations ; amélioration de la lisière entre le chantier naval et le sentier piéton qui entoure le Fort Carré ; maintien de la perception du vieux port dans la silhouette générale de la ville fortifiée, tout en prévoyant la possibilité de s'adapter au réchauffement climatique par un relèvement des quais du port.

Dominante du Secteur RA'3

Préservation et mise en valeur du Fort Carré et ses abords.

ZONE RB' : LA GARE ET LES TERRAINS DES PÉTROLIERS

Objectifs patrimoniaux urbains et paysagers

Les principaux objectifs de protection et de valorisation sur cette zone sont : de créer une entrée de ville qualitative, en lien avec le Centre-Ville et le Port Vauban, tout en maintenant l'ouverture du site sur l'extérieur et la relation dominant-dominé à partir des points hauts (RD 6007, monuments...) ; d'établir des cônes de vues depuis le RD 6007 en intégrant des contraintes visuelles à tout projet d'aménagement ; de redonner au site une dynamique et une valeur paysagère de qualité en recréant un véritable jardin urbain en lien avec le centre-ville, et en requalifiant les abords du Fort Carré et la promenade littorale pour mettre en valeur ce patrimoine remarquable ; d'atténuer la rupture occasionnée par la voie ferrée dans le paysage et renforcer la transversalité « Ville haute – Ville basse » ; d'engager une mutation du secteur vers des activités économiques et envisager une mixité du secteur en intégrant du logement ; d'établir un velum maximum en référence aux cotes altimétriques du Fort Carré et de la RD 6007.

Objectifs de développement durable

Le jardin René Cassin, les espaces du Fort Carré ainsi que les alignements d'arbres le long de l'avenue du 11 novembre constituent une trame verte intéressante à l'échelle du centre-ville.

L'aménagement de la zone des Pétroliers offre également l'opportunité de prendre en compte les enjeux de transition énergétique dans des conditions architecturales et urbanistiques de qualité.

ZONE RC : LE PORT VAUBAN

Objectifs patrimoniaux urbains et paysagers

Les principaux objectifs de protection et de valorisation de cette zone portuaire sont de : maintenir l'ouverture du site sur l'extérieur et la relation visuelle à partir des points hauts (RD 6007, monuments...) ; permettre l'activité portuaire en assurant une délimitation précise à ces activités ; aménager une circulation piétonne depuis le vieux Antibes jusqu'au Fort Carré.

Dominante

Maintien de l'activité portuaire et nautique avec toutes ses spécificités.

Enjeux patrimoniaux : focus sur le Fort Carré

Situé sur la presqu'île Saint-Roch, le **Fort-Carré** est bâti sur un rocher culminant à 26 m au-dessus du niveau de la mer. Son chemin de ronde s'élève à 43 m et offre une vue panoramique à 360 degrés.

Ce bâtiment défensif était autrefois une tour circulaire construite en 1550 sur le site de la chapelle Saint-Laurent.

Construit sur ordre du Roi de France Henri II dans la deuxième moitié du XVI^e siècle, le Fort Carré sert à l'époque aussi bien de sentinelle pour la frontière toute proche avec le Comté de Nice que de poste de défense pour Antibes, dernier port français avant cette frontière.

Il prit sa forme en étoile avec l'ajout de quatre bastions et devint opérationnel en 1585. Le Fort Carré a connu en 1592 sa première attaque menée par l'armée du Duc de Savoie.

Sensiblement amélioré à la fin du XVII^e siècle par Vauban, l'ouvrage prend sa forme en étoile grâce à quatre bastions en étant adapté à l'évolution des techniques militaires de siège et celle des armes à feu.

Le Fort demeurera un site stratégique jusqu'au XIX^e siècle.

Source Michel Bois

<https://michelbois.fr>



Nicolas De Staël, *le Fort Carré*, 1955

Protection du fort carré :

Classement par arrêté du 7 novembre 1906 - Les deux enceintes ; dans l'enceinte supérieure et dans le bâtiment annulaire qui enveloppe la cour intérieure : ancienne chapelle convertie en magasin d'habillement ; dans le bastion nord-ouest : tombeau du général Championnet : classement par arrêté du 20 août 1913



Porter à connaissance (PAC) submersion marine



LÉGENDE

Porter à connaissance des aléas de submersion marine en date du 23 janvier 2015 :

- Zones de falaises niveaux marins : 1,09 --1,49
- Zones de plages niveaux marins : indiqués sur le plan
- Zones portuaires niveaux marins : 1,29 --1,69

8.2 La cartographie du PAC

La cartographie du PAC définit les hauteurs de niveaux marins incluant le changement climatique, en prenant comme limite terrestre la cote 2,80 m NGF, niveau maximal de submersion issu de la directive inondations. Elle précise :

- les niveaux marins pour les falaises, actuel et à l'horizon 2100 respectivement de 1,09 m NGF et 1,49 m NGF (en vert),
- les niveaux marins pour les zones portuaires, actuel et à l'horizon 2100, avec une réhausse de 0,20 m pour assurer la sécurité des personnes et des biens, respectivement de 1,29 m NGF et 1,69 m NGF (en jaune),
- les niveaux marins sur les plages par transects de 50 mètres (en violet).

Dispositions applicables à la zone jaune

La zone jaune est soumise à des aléas limités sur laquelle de nouvelles implantations peuvent être admises sous certaines conditions :

SONT INTERDITES :

- La création d'établissements sensibles
- La création et l'aménagement de sous-sols (plancher sous le terrain naturel)

SONT ADMISES :

- toutes nouvelles constructions à l'exception des interdictions visées à l'article précédent
- l'extension, la démolition-reconstruction et la reconstruction après sinistre, autre que l'inondation, des constructions existantes

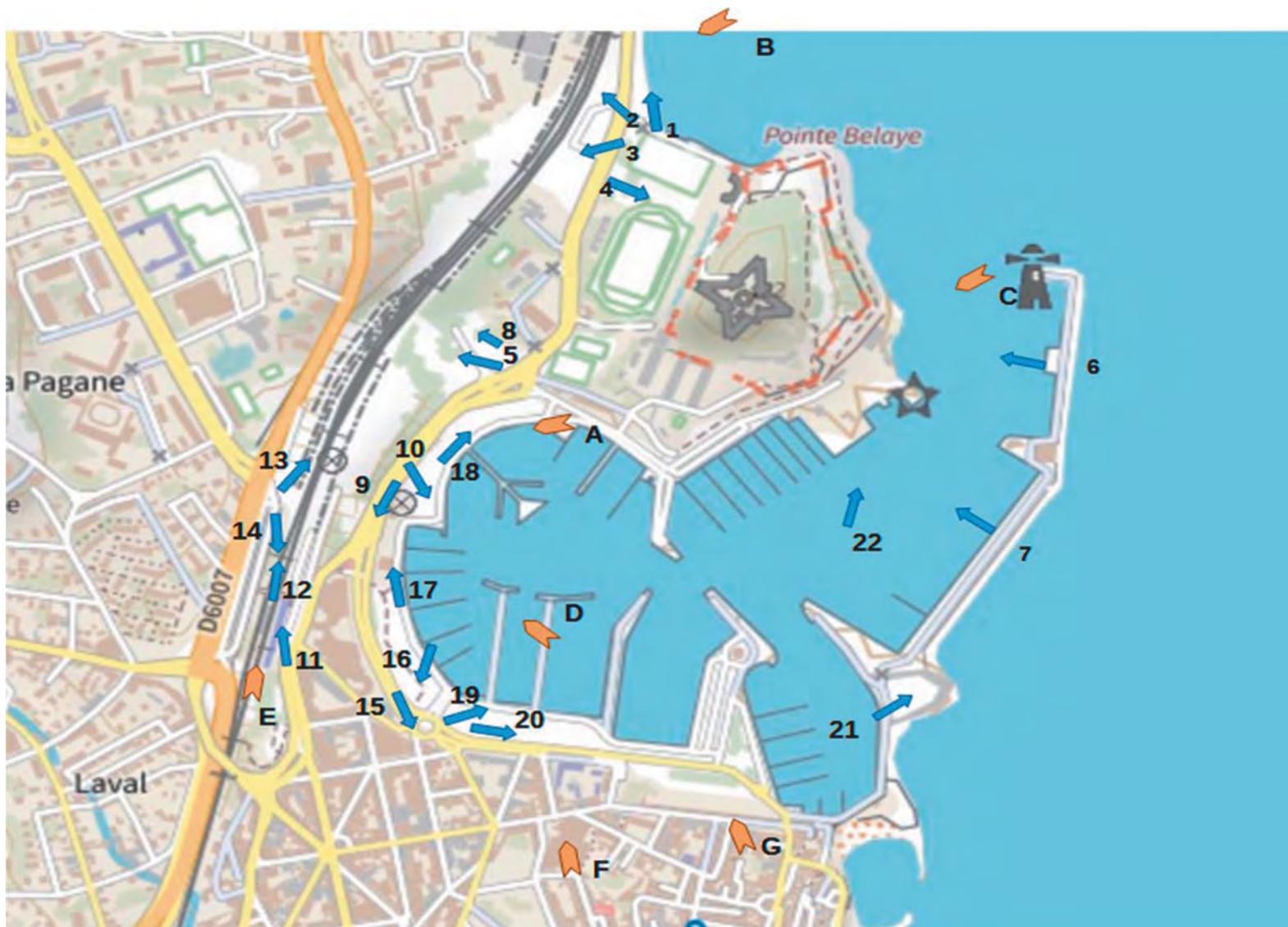
Les travaux admis doivent être réalisés en mettant en œuvre toutes les mesures de réduction de la vulnérabilité :

- Les aires de stationnement ouvertes au public feront l'objet d'un mode de gestion approprié au risque inondation, afin d'assurer l'alerte et la mise en sécurité des usagers et des véhicules (des panneaux devront indiquer leur inondabilité de façon visible pour tout utilisateur)
- Les constructions de logements veilleront à rehausser le niveau de plancher au dessus du seuil de 2m NGF

Équipements



-  Piscines
-  Stades
-  Complexes sportifs et terrain de sports
-  Musées
-  Conservatoire
-  Écoles maternelles
-  Écoles élémentaires
-  Collèges et lycées



Repérage photographique

Vues aériennes obliques : A à G
Vues au sol : 1 à 22



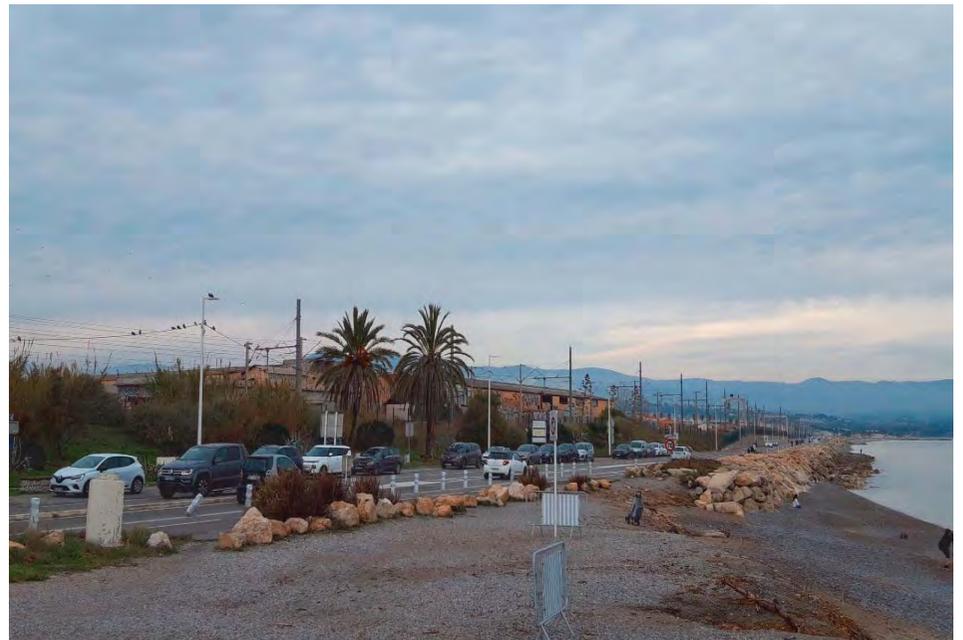
4



1

3

2





B



A



8

5



C



6



7

5



D

10



9



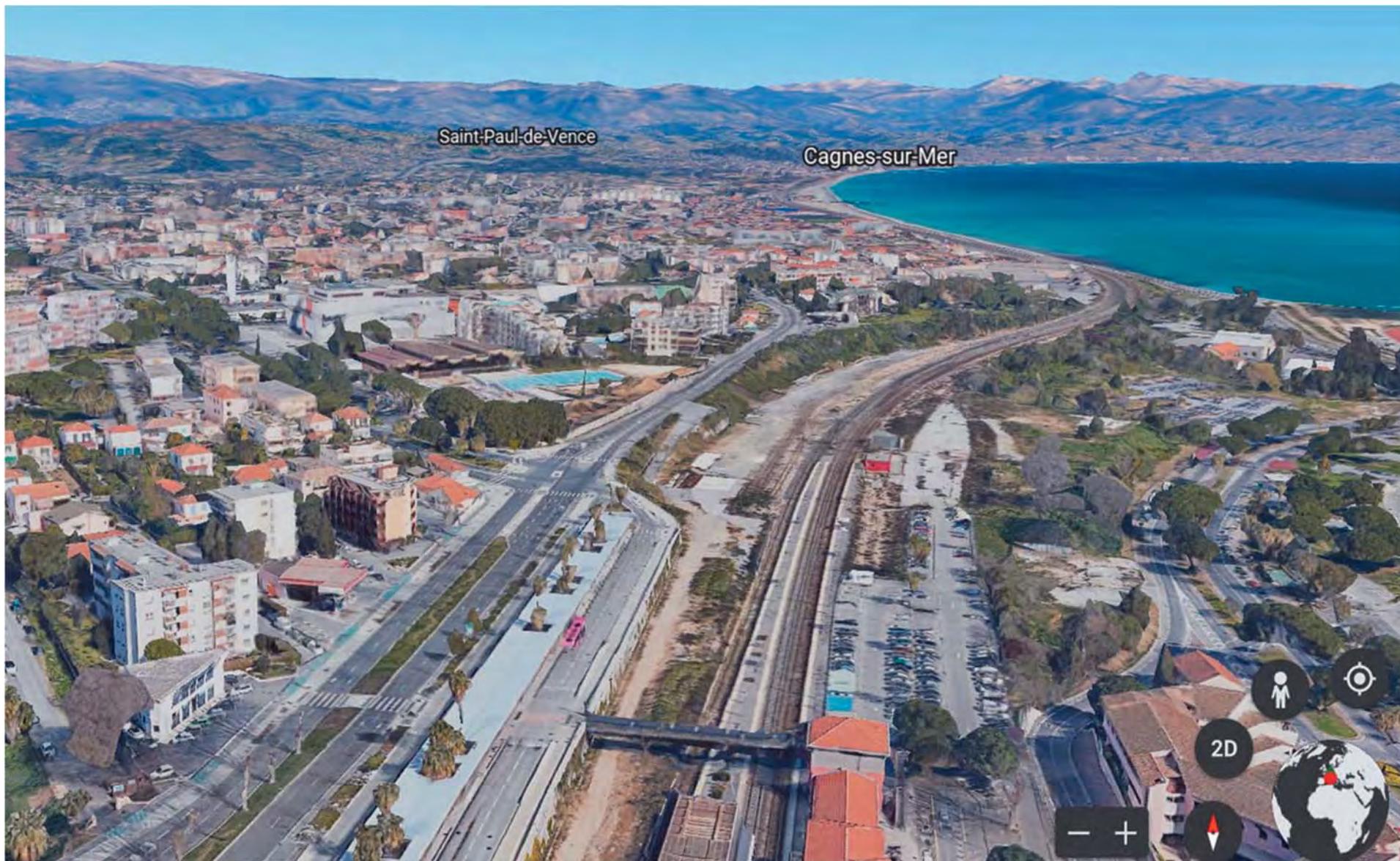


11
12



13
14





Saint-Paul-de-Vence

Cagnes-sur-Mer

E



15



16



17



18



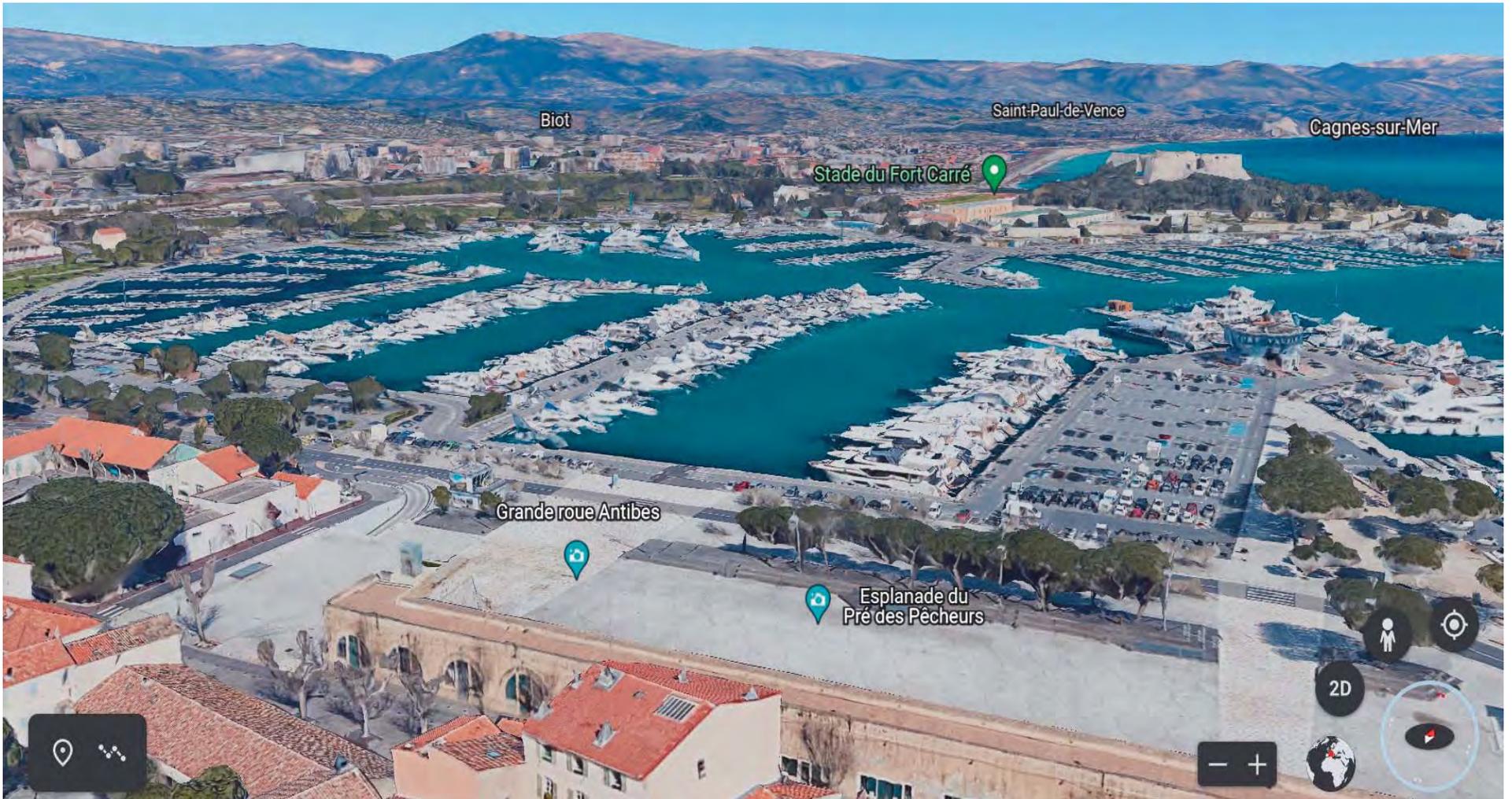
F



19



20



G



22



21

