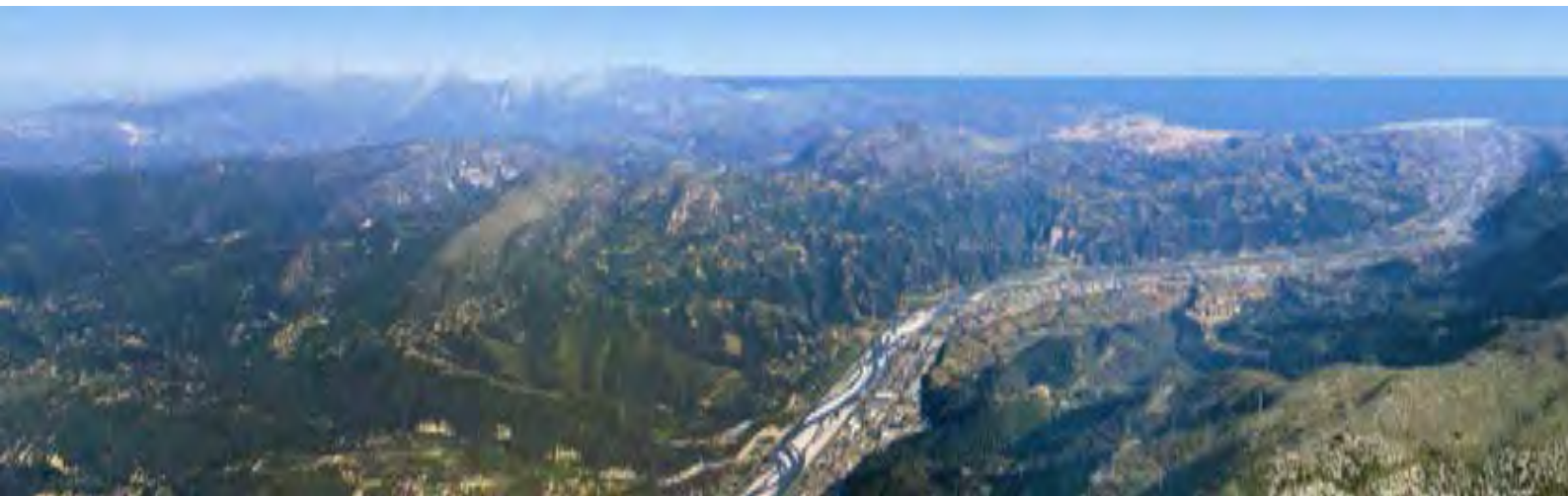


Opération d'Intérêt National Éco-Vallée Plaine du Var



Projet stratégique opérationnel Partie 1 : Diagnostic



www.ecovallee-plaineduvar.fr

SOMMAIRE

I. PREAMBULE	3
A. Genèse de l'Eco-Vallée	3
B. Rappel du cadre réglementaire du PSO	4
C. Méthodologie d'élaboration concertée	4
D. L'Eco-Vallée au sein d'un territoire métropolitain à enjeux	7
1. L'analyse du positionnement métropolitain et du fonctionnement en système territorial de l'aire urbaine de Nice Côte d'Azur par le Commissariat général à l'égalité des territoires (ex DATAR)	7
2. Le SRADDT	11
3. La DTA	13
4. Le SCoT	16
5. Les politiques publiques	16
6. PLU/POS/PLUI	19
E. Le projet de territoire de l'EPA	21
II. DIAGNOSTIC ET ENJEUX PARTAGES	24
A. Les clés du territoire	24
B. Restaurer, préserver, valoriser un territoire contraint et altéré	27
1. L'éco exemplarité comme fil conducteur	27
a) L'inscription dans un cadre réglementaire	28
b) Trame verte et bleue	29
c) Les grandes entités écologiques et la biodiversité	32
d) Ressources en eau, assainissement et milieu aquatique	35
e) Energie	41
f) Les déchets	45
g) Nuisances et santé publique	51
h) Quels enjeux pour le territoire ?	55
2. Les risques naturels et technologiques	56
a) Le risque inondation	57
b) Le risque Incendie de forêt	59
c) Le risque sismique et mouvement de terrain	59
d) Le risque technologique	61
e) Quels enjeux pour le territoire ?	62
C. Aménager durablement un territoire stratégique mais désordonné	63
1. Le cadre de vie	63
a) Quatre séquences paysagères	63
b) Patrimoine paysager	64
c) Patrimoine bâti	66
d) Quels enjeux pour le territoire?	77

2.	Logement et équipements publics _____	78
a)	Population et dynamique démographique _____	78
b)	Logement : contexte et présentation synthétique et statistique du territoire	85
c)	Les équipements publics _____	97
3.	Déplacements, mobilité durable, très haut débit _____	105
a)	Les besoins de déplacements et les pratiques de mobilités _____	105
b)	L'accessibilité du territoire _____	110
c)	Les enjeux et problématiques de fonctionnement interne et métropolitain_	112
d)	Des projets très structurants lancés ou à l'étude _____	116
D. Impulser une forte dynamique économique et sociale à l'ensemble du territoire métropolitain _____ 119		
1.	Développement économique et social _____	119
a)	Contexte départemental et métropolitain _____	119
b)	Situation de l'emploi dans la plaine du Var _____	121
c)	Principaux sites d'activité du périmètre _____	123
d)	Rôle de l'OIN Eco-Vallée dans la mutation engagée _____	126
e)	Focus sur les surfaces commerciales, diagnostic de l'existant et analyse prospective _____	128
2.	L'agriculture _____	131
a)	L'économie agricole : un potentiel quantitatif et qualitatif à conforter et développer _____	131
b)	La terre agricole : une ressource aujourd'hui fortement menacée à préserver	132
c)	L'agriculture : une fonction productive, paysagère et écologique à intégrer dans l'aménagement _____	133
d)	L'Eco-Vallée : un espace de démonstration au profit de la préservation de l'agriculture _____	137
e)	Quels enjeux pour le territoire ? _____	137
3.	Enseignement supérieur, recherche et innovation _____	138
a)	Université et enseignement supérieur _____	138
b)	Recherche _____	140
c)	Complémentarité avec Sophia Antipolis _____	141
a)	Le projet French Tech Côte d'Azur _____	142
b)	Quels enjeux pour le territoire ? _____	143
III. ORIENTATIONS STRATEGIQUES _____ 144		
IV. ACTIONS, OPERATIONS ET PROJETS _____ 144		

I. PREAMBULE

A. Genèse de l'Eco-Vallée

En s'appuyant sur la démarche du Grenelle de l'Environnement en 2007, l'Etat et les acteurs locaux sont convenus de créer et promouvoir dans la basse vallée du Var proche de Nice, une « Eco-Vallée » territoire de référence du développement durable à l'échelle nationale.

Dans la continuité de ses engagements, à la suite de la Conférence de Lisbonne en 2000, l'Etat souhaite renforcer son armature de villes de taille internationale pour mieux affronter la compétition mondiale des territoires et affirmer le rôle de la France au sein du bassin méditerranéen . Il décide alors de conférer à cette Eco-Vallée, située au cœur de la métropole azurienne, le statut d'Opération d'Intérêt National, fixant ainsi le niveau des enjeux pour ce territoire.

Pour mettre en œuvre l'OIN, un établissement public d'aménagement de l'Etat (EPA) a été créé par décret du 30 juillet 2008 dont l'article 2, notamment, précise ainsi la mission : "Cet établissement est chargé de procéder à toutes opérations de nature à favoriser l'aménagement, le renouvellement urbain, le développement économique et la valorisation des espaces compris à l'intérieur du périmètre défini en annexe du décret cité".

Par rapport à une opération d'aménagement classique, une OIN confiée à un EPA présente trois caractéristiques majeures :

- l'Etat est présent au conseil d'administration de l'EPA, nomme son directeur général et assure la tutelle de l'établissement
- l'Etat participe, via un protocole financier pluriannuel, au financement des opérations réalisées au titre de l'OIN
- les permis de construire sont délivrés au nom de l'Etat.
- Les ZAC sont créés par le Préfet et leurs programmes des équipements publics sont approuvés également par le Préfet.

Quelques dates clés :

- | | |
|--------------------------|--|
| 21 février 2007 : | Validation en réunion interministérielle du principe de la création d'une opération d'intérêt national dans la plaine du Var |
| 21 mai 2007 : | Installation d'une mission de préfiguration pour préparer la création de l'EPA |
| 7 mars 2008 : | Décret de création de l'opération d'intérêt national |
| 30 juillet 2008 : | Décret portant création de l'EPA plaine du Var |

- 23 janvier 2009 :** Premier conseil d'administration de l'EPA plaine du Var
- 4 novembre 2009 :** Le dossier Nice Cote d'Azur qui concerne la partie sud du périmètre de l'OIN est sélectionné au titre du programme EcoCité
- 19 décembre 2011 :** Le conseil d'administration de l'EPA adopte le projet de territoire pour l'Eco-Vallée qui pose les enjeux et objectifs de l'OIN que le PSO doit conforter ou éventuellement amender.
- 12 mars 2012 :** Le protocole de partenariat financier 2011-2026 est signé par le préfet des Alpes-Maritimes, le président du conseil régional PACA, le président du conseil général des Alpes Maritimes, le président de la métropole NCA maire de Nice et le directeur général de l'EPA. Il est la déclinaison financière des opérations prioritaires inscrites dans le projet de territoire.
- Août 2013 :** Début des travaux du pôle d'échanges multimodal (PEM)
- 6 août 2013 :** Date de création des ZAC Nice Méridia et Grand Arénas

B. Rappel du cadre réglementaire du PSO

L'article L.321-18 du code de l'urbanisme, issu de l'ordonnance n°2011-1068 du 8 septembre 2011, prévoit l'élaboration par chaque établissement public d'aménagement d'un Projet Stratégique et Opérationnel (PSO).

Cette élaboration doit prendre en compte d'une part les « Orientations Stratégiques de l'Etat » (OSE) que la ministre en charge du logement et de l'égalité des territoires transmet à l'EPA, et d'autre part les documents de planification et d'urbanisme portés par les collectivités territoriales sur leur territoire.

L'article R.321 – 14 du même code stipule que le PSO comporte un document déclinant sur le long terme les orientations stratégiques et opérationnelles de l'établissement, assorties des moyens techniques et financiers susceptibles d'être mobilisés, et un document planifiant à moyen terme, sous la forme d'un Programme Prévisionnel d'Aménagement (PPA), les actions, opérations et projets à réaliser, leur localisation, l'échéancier prévisionnel de leur réalisation ainsi que les perspectives financières à leur achèvement.

Le cadre législatif et réglementaire étant posé, les ambitions affichées du dispositif sont d'améliorer la visibilité des activités et des projets des EPA et de donner un caractère exécutoire à la délibération qui approuve le PSO.

C. Méthodologie d'élaboration concertée

Le PSO a pour objet d'élaborer de manière concertée deux documents :

- L'un qui décline sur le long terme, les orientations stratégiques et opérationnelles de l'établissement
- L'autre qui planifie à moyen terme, les actions, opérations et projets à réaliser, sous la forme d'un programme prévisionnel d'aménagement (PPA)

A cette fin, le document a été élaboré en trois temps, le premier intitulé « Diagnostic et enjeux », le deuxième « Orientations stratégiques et opérationnelles » et le troisième « Programme prévisionnel d'aménagement ».

Le PSO a été élaboré dans le cadre d'une large concertation qui s'est déroulée à trois niveaux.

Un premier niveau instauré, ou plus exactement conforté, avec les acteurs institutionnels sous la forme d'échanges réguliers et d'ateliers urbains auxquels ont participé l'ensemble de ces partenaires et des acteurs identifiés comme des personnes ressources.

(À compléter au fur et à mesure)

Un deuxième niveau de concertation s'appuie sur le Comité Permanent de Concertation (CPC) coprésidé par le Préfet et le Président du conseil d'administration de l'EPA et mis en place le 6 novembre 2013.

Deux séances du CPC ont été dédiées au PSO :

- le 17 avril, sur la méthode
- le 10 juillet, sur le diagnostic
- le 15 décembre, sur l'avant-projet du PSO.

Avant la première séance, un groupe de travail s'est réuni autour des grands thèmes structurant pour le PSO.

Par ailleurs, x groupes de travail issus du CPC sont réunis pour nourrir l'élaboration de ce document.

(À compléter au fur et à mesure)

Enfin un dernier niveau de concertation a permis de faire participer la population. Cette concertation grand public a fait l'objet d'une première délibération en fixant les objectifs et les modalités et d'une seconde qui en a tiré le bilan. Les événements phare de cette consultation ont été 4 ateliers citoyens qui se sont déroulés ...

(À compléter au fur et à mesure)

Les maires des quinze communes étroitement associés et régulièrement réunis ont permis de caller cette procédure, notamment pour l'organisation des 4 ateliers citoyens.

(À compléter au fur et à mesure)



D. L'Eco-Vallée au sein d'un territoire métropolitain à enjeux

1. L'analyse du positionnement métropolitain et du fonctionnement en système territorial de l'aire urbaine de Nice Côte d'Azur par le Commissariat général à l'égalité des territoires (ex DATAR)

Au sens de l'INSEE, l'aire urbaine¹ de Nice-Côte d'Azur à laquelle appartient l'OIN est dans les toutes premières de France (7^{ème}) avec environ 1,1 million d'habitants. Elle regroupe 129 communes dont Nice et les 48 autres communes de la Métropole, Antibes et la communauté d'agglomération de Sophia Antipolis, Cannes, Grasse ... et s'étend le long du littoral de Fréjus à Menton.

Elle représente 55% du territoire des Alpes-Maritimes et 92% de sa population.

Cette aire urbaine, s'est étendue de 14,5% depuis 1999, essentiellement dans les vallées, et a gagné 7,8% en population. Le territoire de la principauté de Monaco (37 000 habitants et 49 000 salariés) n'est pas intégré statistiquement par l'INSEE mais il faut évidemment en tenir compte en pratique.

A l'échelle européenne, d'après une étude comparée réalisée par la DATAR dans 29 pays et portant sur 357 aires urbaines de plus de 200 000 habitants, l'aire urbaine de NCA compte parmi les grandes aires européennes à fonctions diversifiées, avec une orientation « affaires » (16^{ème} sur 33 présentant ce profil). Son poids économique (55^{ème} sur 357) est sensiblement supérieur à celui de sa population (63^{ème} des plus de 200 000 habitants).

Si l'aire urbaine de NCA ne figure pas parmi les plus grandes métropoles européennes, elle présente toutefois de nombreux atouts métropolitains :

- une présence avérée dans les domaines d'excellences scientifique et économique
- une connectivité remarquable par le mode aérien et l'activité portuaire de plaisance ou de croisière, mais une faiblesse structurelle en matière de connexion par le fer
- un positionnement exceptionnel en matière de rayonnement et de notoriété (qualité de l'environnement naturel, patrimoine, tourisme d'affaires et de loisirs, culture, événements...)
- une masse critique satisfaisante en termes de poids démographique et économique avec toutefois une contrainte liée au relief qui limite sa capacité de rayonnement géographique (hinterland)
- une population multiculturelle (160 nationalités) et regroupant toutes les classes d'âge et les profils socio-économiques.

¹ Une aire urbaine est un ensemble de [communes](#), d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines ([couronne périurbaine](#)) dont au moins 40 % de la [population](#) résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

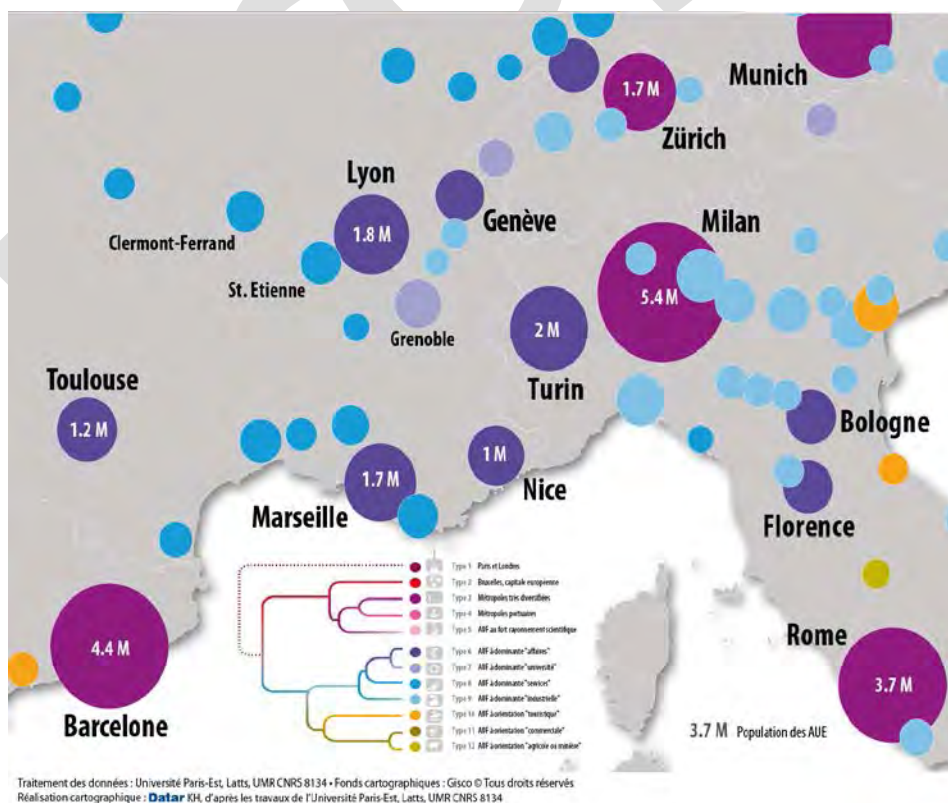
Les meilleures performances européennes relatives de l'aire urbaine de Nice Côte d'Azur s'observent, en matière de production de valeur ajoutée, dans les services tertiaires avancés, le transport aérien, la culture, le tourisme et le tourisme d'affaires et les congrès.

Concernant ce dernier secteur, l'absence actuelle d'un site d'accueil de grande capacité et modulable constitue une limite à son développement. Aussi, dans le cadre de l'OIN, il est prévu de doter le territoire d'un parc des expositions capable d'accueillir des salons internationaux dans le quartier du Grand Arénas, à proximité immédiate de l'aéroport.

Ses sous-performances relatives les plus marquées à l'échelle européenne sont observées dans l'agriculture (surfaces limitées en raison du relief), l'industrie, la population étudiante, la faible présence de sièges sociaux, de filiales de sièges implantées à l'extérieur de son aire et d'institution de niveau européen et international.

Ce constat statistique synthétique confirme que l'aire urbaine et essentiellement les agglomérations de Nice, Sophia-Antipolis et Cannes sont avant tout des territoires réceptifs et attractifs, d'entreprises, d'évènements et de touristes. La Côte d'Azur a une notoriété internationale et se positionne aussi depuis plusieurs décennies comme un territoire d'innovations. Mais son rayonnement se caractérise relativement peu par une forte capacité d'émission vers l'extérieur (exportations, migration de population, réseaux économiques, coopérations, filiales, ...), marqueur important des métropoles. C'est probablement une des raisons pour laquelle cette conurbation d'agglomérations azuréennes ne peut pas encore être considérée comme faisant partie de principales métropoles européennes.

*Profils des aires urbaines de +200 000 hab. autour de celle de Nice Côte d'Azur
(Carte issue de l'étude « Quelles métropoles en Europe ? »)*



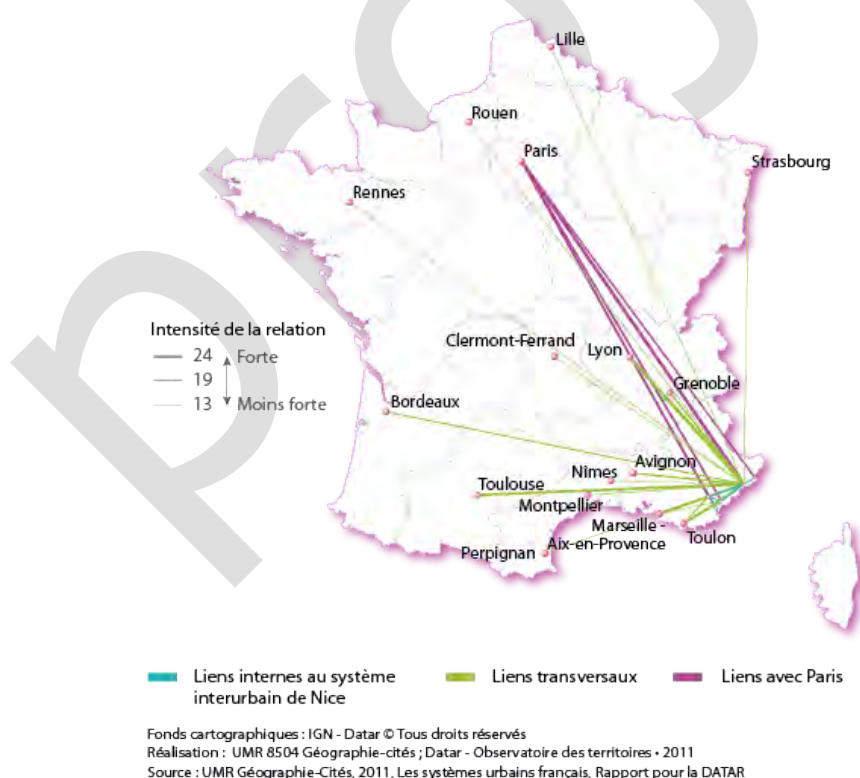
Hormis le positionnement apprécié à l'échelle européenne, le caractère métropolitain de l'aire urbaine de la Côte d'Azur doit s'apprécier aussi par la capacité de ce territoire à avoir établi et à établir des liens avec les espaces de son environnement proche, régional, comme plus lointain, car - rappelons-le - la métropolisation est certes liée à des effets de taille mais tout autant à une capacité d'interconnexion avec différents réseaux à des échelles locales, nationales et internationales.

A ce titre, aux échelles régionale, nationale et transfrontalière l'aire métropolitaine peut être considérée comme une tête de pont. Une analyse des flux et des relations de différentes natures établis entre les aires urbaines, suivant une méthodologie déployée pour toute la France² a été réalisée.

Elle a permis de caractériser un « système urbain local » de Nice-Côte d'Azur qui peut se définir comme un territoire fonctionnel interdépartemental liant les aires urbaines de Nice, Fréjus, Draguignan et Menton-Monaco. Si on y ajoute les aires urbaines de Sainte-Maxime et Saint-Tropez qui composent un territoire de vie propre, on obtient un **système de villes azuréen regroupant 1,25 millions d'habitants** (dont les 37 000 monégasques) qui constitue le second grand territoire métropolitain régional avec celui, multipolaire d'Aix-Marseille-Toulon-Avignon.

Par ailleurs, l'aire urbaine de NCA polarise la grande majorité des liens transversaux établis à l'échelle nationale avec nombre d'autres territoires français. Elle joue ainsi le rôle de tête de réseau du système azuréen.

Carte des liens établis entre l'AU de NCA et les autres AU françaises



² Etude « Les systèmes urbains français et leur métropolisation – Géographie Cités, Rapport pour la DATAR, 2013. Téléchargeable gratuitement sur : http://www.datar.gouv.fr/sites/default/files/travaux_en_l_10_060520131_0.pdf
 Etude reposant sur l'analyse des flux cumulés de mobilité des populations (domicile-travail, migrations résidentielles, circulation par les réseaux à grande vitesse) ; liens entre les sièges et les établissements d'entreprises ; partenariats entre laboratoires de recherche,...)

L'aire urbaine de NCA confirme, avec ce référentiel de comparaison à l'échelle française et les autres observations effectuées, les caractéristiques recensées par l'outil de comparaison européen à savoir :

- une très bonne connectivité aérienne mais des insuffisances en matière de liaisons ferroviaires rapides et régulières
- un territoire attractif pour les investisseurs internationaux
- une capacité hôtelière haut de gamme
- des emplois métropolitains bien représentés (plus de 10% des emplois)
- mais des capacités de projection à l'extérieur encore perfectibles (effectifs à l'étranger de sièges locaux, organisations internationales, partenariats européens,...)

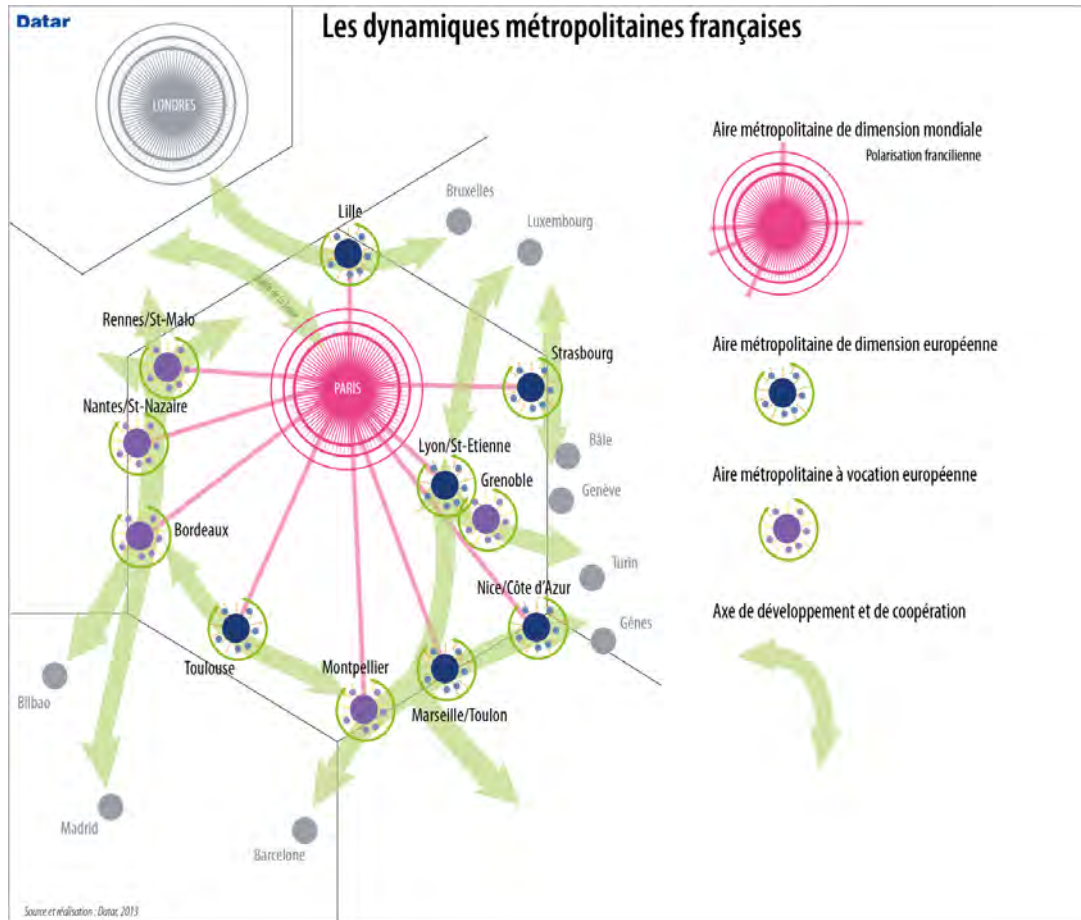
Enfin, l'aire urbaine appartient à un territoire transfrontalier, mais les échanges de proximité restent relativement modestes avec l'Italie. Les enjeux en matière de mobilité en direction de l'Italie sont particulièrement forts :

- l'autoroute A8 est empruntée par plus de la moitié du trafic entre la France et l'Italie
- la voie ferrée – bien qu'en saturation de capacité - n'assure qu'une faible partie du trafic ; des études sont en cours visant à un « arc ferroviaire du littoral méditerranéen », de Barcelone à Gênes. A ce sujet, la commission 21 a rendu des conclusions décisives pour permettre de résorber les principaux nœuds de blocage côté français. De plus, un schéma de liaison ferroviaire vise à raccourcir les temps de trajet entre Nice et Gênes, puis Turin et Milan
- l'aéroport de Nice Côte d'Azur dessert un territoire allant bien au-delà de l'aire urbaine et de la frontière.

En termes de perspectives, et en réaction à ces diagnostics de positionnement, il est proposé par les acteurs du territoire de viser un profil fortement orienté sur le tertiaire, les services à l'industrie et le rayonnement touristique mondial, en confortant les démarches d'innovation technologiques et sociétales, en particulier dans les domaines du "green business", de la "smart city" et de la « silver economy ». Ces évolutions assureraient un positionnement différenciant du territoire en France, en Europe et dans le bassin méditerranéen, dans la continuité de la stratégie de développement déjà engagée par l'Etat avec les partenaires territoriaux, notamment avec la métropole et l'EPA plaine du Var.

En conclusion, le territoire de la Côte d'Azur assume en même temps un rôle spécifique à l'échelle européenne et internationale comme espace de loisirs et d'événements de renommée mondiale (French Riviera), historiquement développé et préservé, mais également, et de plus en plus, comme territoire d'innovation technologique au service de l'environnement, des populations et des activités. Son positionnement frontalier constitue un atout qui reste encore assez peu exploité, mais des réflexions sont en cours. Sa position méditerranéenne constitue aussi une responsabilité parmi les espaces urbanisés et métropolisés du bassin, comme pôle de l'arc littoral européen, hub portuaire et aérien et ville promouvant le développement durable des territoires soumis aux enjeux du climat méditerranéen.

L'archipel métropolitain français et ses connexions transfrontalières



2. Le SRADDT

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur est riche de deux métropoles Nice et Marseille accueillant chacune sur leur territoire une opération d'intérêt national, l'Eco-Vallée et Euromed.

Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT) de la Région PACA a été adopté le 10 novembre 2006. L'enjeu d'un tel document est multiple et rend nécessaire sa révision permanente au regard des évolutions contextuelles. Il fait état d'un diagnostic territorial, d'une charte d'aménagement et de développement durable du territoire régional à 10 ans, et d'un document cartographique.

« Schéma des schémas », le SRADDT a pour objectif de donner à la Région et à ses partenaires les orientations et les éléments de choix préalablement à la négociation de la future génération de programmes européens, de contrats Etat/Région et de contrats de territoire.

Sept grands enjeux avaient été identifiés en 2006 pour la région PACA :

- gérer l'attractivité du territoire tout en préservant le cadre de vie
- concilier valorisation des espaces et protection de l'environnement
- favoriser le développement économique dans une dynamique de développement durable
- favoriser les transports publics et organiser la mobilité
- accompagner le développement solidaire et favoriser les dynamiques d'innovation
- maîtriser les conflits d'usage et la pression foncière
- accompagner le renouvellement urbain.

Ces enjeux sont aujourd'hui accentués par les nouvelles problématiques liées au changement climatique et à la crise de l'énergie, à l'impact de la crise économique mondiale, à la croissance démographique inattendue et aux nouvelles logiques de territoires.

Depuis les premiers travaux d'élaboration du SRADDT, les territoires ont évolué, redessinés par de multiples schémas d'aménagement, stratégies de planification et projets de développement (SCoT, contrats de développement, contrats de pays, charte de Parc Naturel Régional ...).

La révision en cours doit également se faire en articulation et en coordination avec les démarches à visées prospectives :

- Schéma Régional des Infrastructures de Transports (SRIT)
- Schéma de Cohérence Régional d'Aménagement Numérique (SCORAN)
- Schéma d'Orientation pour une Utilisation Raisonnable et Solidaire de l'Eau (SOURCE)
- Stratégie Régionale de la Biodiversité (SRB)
- Stratégie Régionale pour la Mer et le Littoral (SRML)
- Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)
- Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE).

Il est à noter que ces deux derniers schémas SRCE et SRCAE sont de nature différente des autres cités : ils ont en effet une portée prescriptive au regard des documents d'urbanisme locaux, directement pour le SRCE qui sera adopté d'ici la fin de l'année, indirectement pour le SRCAE (via le Plan Climat-Energie Territorial (PCET) qui s'impose aux documents d'urbanisme).

Les partenaires azuréens (le conseil général des Alpes-Maritimes, la métropole Nice Côte d'Azur et l'ensemble des intercommunalités du département, l'université, l'EPA, la CCI) se sont réunis au sein d'une "task force" afin d'élaborer en commun une contribution qui a été adressée à la Région. Celle-ci, accompagnée d'un volet métropolitain, comme le prévoient les textes, inclut bien entendu les problématiques et projets propres à l'Eco-Vallée en matière d'aménagement et de développement économique, sur des bases d'éco-exemplarité. La recherche de cohérence et de complémentarité entre les grands sites d'activités, comme entre les deux OIN de la Région PACA, Euromed et Eco-Vallée, est un des axes de cette contribution.

3. La DTA

La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes, approuvée le 2 décembre 2003, définit les objectifs de l'Etat pour le département des Alpes-Maritimes. En outre, elle fixe les modalités d'application des lois Littoral et Montagne. Au même titre que le parc d'activités de Sophia Antipolis, elle identifie le territoire de la basse vallée du Var comme un « secteur stratégique de développement » ; sa situation de l'embouchure du Var à la confluence avec la Tinée, la Vésubie et l'Estéron lui confère un rôle majeur dans l'aménagement et le développement du département.

Sa restructuration et sa requalification sont envisagées au travers de deux axes : la prévention des risques naturels, notamment le risque inondation provenant du Var et des vallons adjacents, et l'aménagement de la vallée.

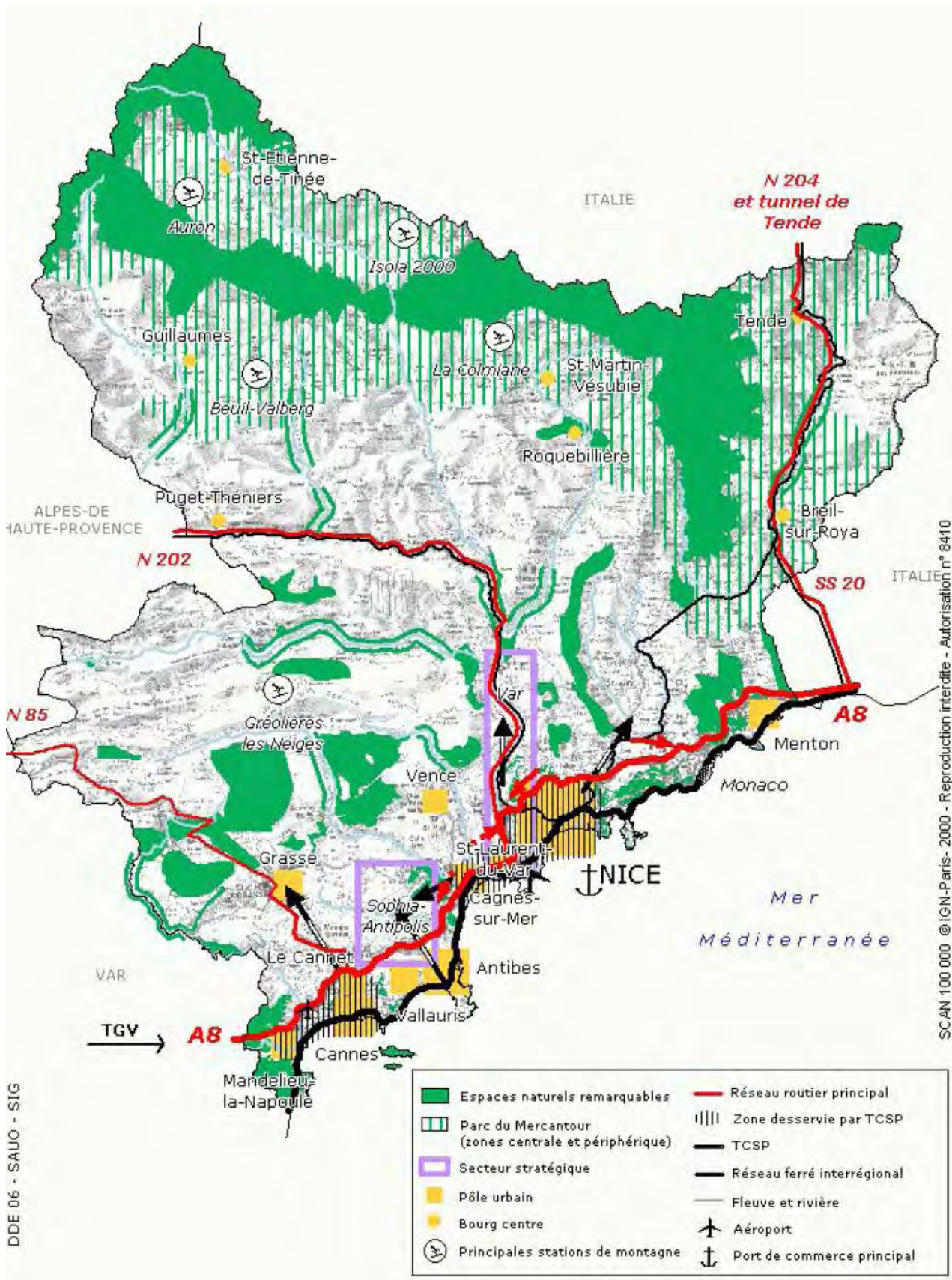
La DTA fixe les objectifs de cet aménagement, à savoir :

- transformer "l'espace-coupure" en "espace-lien" au centre de l'agglomération azurée, en s'appuyant sur la double structure plaine/coteau et rive droite/rive gauche
- assurer un équilibre entre les besoins d'espace liés au fonctionnement de l'agglomération et le maintien d'espaces naturels et agricoles
- permettre, par des densités significatives, une gestion économe de l'espace qui s'appuie sur l'organisation du réseau de transport en commun.

Pour atteindre ces objectifs, les dispositions de la directive sont les suivantes :

- tendre vers un fonctionnement plus naturel du fleuve, préserver les milieux aquatiques remarquables situés à l'estuaire, et protéger les ressources en eau provenant du Var et de sa nappe
- préserver le cadre paysager de la plaine du Var, en assurant des coupures vertes en continuité des versants, et en mettant en valeur les grandes structures paysagères que sont notamment les villages perchés, leurs socles, les talwegs
- pérenniser la fonction agricole ou la faire évoluer vers une gestion naturelle, en tenant compte des secteurs d'activité agricole localisés et dont les limites seront précisées dans les documents d'urbanisme
- organiser les transports et les déplacements notamment pour l'accessibilité à l'aéroport avec un projet d'une gare multimodale au Nord de ce dernier.

Les objectifs généraux de la DTA dans les Alpes-Maritimes



24 - Orientations pour l'aménagement de la basse vallée du Var



Sous réserve de la prise en compte des risques d'inondations en cours d'étude dans le cadre de l'élaboration du plan de prévention des risques.



BD CARTO © IGN-Paris-2000 - Reproduction interdite - Autorisation n° 8410

DDE 06 - SAUO - SIG

4. Le SCoT

Prescrit le 13 novembre 2013, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) est un document fondateur qui, au-delà de la mise en cohérence des politiques sectorielles (habitat, déplacement, économie, environnement) exprimera la stratégie de développement du territoire pour les quinze prochaines années. Son périmètre est celui de la métropole (49 communes) et son approbation est attendue pour septembre 2018.

- Il intégrera les documents de rang supérieur (DTA, SDAGE, SRCE...) et s'imposera au PLU dans un rapport de compatibilité.
- Il rendra non nécessaire les autorisations d'ouverture à l'urbanisation et de création d'unités touristiques nouvelles.
- Il sécurisera le futur PLU en cas de contentieux vis-à-vis des documents de rangs supérieurs.
- Il rendra possible certaines adaptations dans l'application des lois Montagne et Littoral.

Une « étude sur l'aménagement commercial menée dans le cadre du SCoT (pré-DAC) » a été validée en novembre 2013. Le diagnostic de territoire est en cours de validation. D'autres études menées conjointement pour le futur PLU métropolitain telles que la trame verte et bleue, l'état initial de l'environnement ou la restitution du mode d'occupation des sols sont aujourd'hui engagées.

Il est à noter qu'en application de la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (dite loi ALUR), la charte d'un Parc Naturel Régional (PNR) peut tenir lieu de SCoT, pour la partie non couverte par un SCoT, dès lors qu'elle comporte un chapitre individualisé (article L.122-4-3 du Code de l'urbanisme). Or, le périmètre de l'Éco-Vallée et celui du PNR des Préalpes d'Azur (créé par décret du 28 mars 2012) se recouvrent partiellement sur les communes de Bonson, Gillette, Le Broc, Carros, Gattières et Saint Jeannet. Cependant, le périmètre de SCoT NCA arrêté intègre cette zone de recouvrement et s'appliquera donc sur l'ensemble de l'Éco-Vallée.

5. Les politiques publiques

▪ PLH

Les enjeux du Programme Local de l'Habitat (PLH) de Nice Côte d'Azur pour la période 2010-2015, concernent pour l'essentiel la création de logements pour actifs et la relance de la production de logements à loyer modéré. En outre, il incite et contribue à un développement résidentiel durable par une utilisation raisonnée des ressources (foncières, énergétiques...) et l'optimisation de l'existant (densification, rénovation, requalification).

Ainsi, les 4 principales orientations du PLH sont les suivantes :

- mettre en place une forte politique foncière à l'échelle de la communauté urbaine (intercommunalité en vigueur à l'adoption du document) ; sur le périmètre de l'OIN, les communes de Bonson, Gillette, Le Broc et Gattières n'étaient pas concernées

- promouvoir un habitat durable articulé autour des trois approches sociale, économique et environnementale
- produire une offre suffisante et adaptée aux besoins
- agir sur le parc existant.

Le scénario de développement tient compte d'éléments de contexte décisifs tels que les lois Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) et Mobilisation pour le Logement et la Lutte contre l'Exclusion (MLLE), la DTA, les données INSEE, le projet Eco-Vallée et la création de la Métropole. Il suppose une croissance démographique en légère hausse à +0,6%/an soit 3 000 nouveaux habitants par an pour atteindre le chiffre de 571 000 à l'échelle de l'ensemble en 2020.

L'objectif annuel global de production de logements pour répondre aux besoins est de 3 000 à 3 500 répartis comme suit :

- accession sociale, 5% (175)
- locatif social, 39% (1 268)
- libre, 55% (1 750).

Ces chiffres ont été territorialisés à l'échelle communale permettant a minima le maintien de la population, le rattrapage pour les communes "carencées" et un objectif de 20% de la production en locatif social pour les autres. L'objectif est de renforcer les pôles urbains bénéficiant d'une offre de services et de transports adaptée.

▪ PDU

Le Plan de Déplacements Urbain (PDU) définit les principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, pour tous les modes de déplacement dans le périmètre des transports urbains. Il a été approuvé le 28 janvier 2008 et s'applique pour la période 2007-2015 au périmètre de la Communauté d'Agglomération de Nice Côte d'Azur (CANCA). Suite aux évolutions de périmètres et de statut de l'intercommunalité, l'élaboration d'un nouveau PDU s'engage à la suite de la décision du Conseil Métropolitain du 30 janvier 2012.

Le PDU en vigueur répond à un certain nombre de textes législatifs en évolution depuis 1982 qui encadrent :

- le droit au transport
- la lutte contre la pollution atmosphérique
- la cohérence urbanisme / déplacements
- la mise en accessibilité des transports collectifs
- l'objectif de réduction de 20% des gaz à effet de serre d'ici 2020.

Les grands enjeux sont ceux du développement durable, à savoir : environnementaux, économiques et financiers, et sociaux.

La métropole Nice Côte d'Azur a élaboré, dès 2009, un schéma de mobilité à l'échelle de son territoire. Par ailleurs, depuis le premier PDU, de nombreuses réalisations attestent de l'engagement des partenaires (Eta, conseil régional, conseil général, métropole NCA) en faveur de la mobilité durable.

Par exemple :

- réalisation de la RM6202bis
- réaménagement de la RM 6202

- mise en service du tramway ligne 1 et des parkings-relais (P+R) : Rouret, Pont Michel, Saint-Jean d'Angely, Jean-Bouin
- tarification à 1€ pour les abonnés
- rallongement des rames
- lancement de la ligne Est-Ouest
- requalification du bord de mer à Cagnes, le raccordement de la RM6202bis et de l'A8
- mise en place du stationnement résident
- réalisation de nombreux espaces publics à Nice (Garibaldi, Jean Médecin), à Vence, à Saint Martin du Var, à Levens
- mise en place d'Auto Bleue, de Vélo Bleu et développement du réseau cyclable
- modernisation de la ligne des chemins de fer de Provence
- renforcement de la politique en faveur des TER.

Une enquête ménages déplacements (EMD) sur tous les modes de transports a été réalisée sur le département en 2009, un jour moyen de semaine.

Avec 3,42 déplacements par jour et par personne, on constate une baisse de 13% par rapport à 1998 sur le territoire enquêté ; ce chiffre est le reflet d'un changement de pratiques et de comportements observés dans les grandes agglomérations françaises ayant pris ce type d'initiatives.

Les parts modales ont, elles aussi, évoluées. Si la voiture reste le mode dominant, sa part modale a baissé de 6 points quand le transport collectif augmente de 25% et les deux roues motorisés de 33%. Le nombre des déplacements piétonniers reste élevé et constant.

Toutefois, ces répartitions modales sont contrastées selon les territoires, notamment la part modale voiture qui est plus élevée sur le moyen et le haut pays que sur le Littoral. A l'inverse, l'utilisation des transports collectifs est de plus en plus faible à mesure qu'on s'éloigne du littoral.

On constate en outre une diminution de la part des usagers n'utilisant que la voiture et une augmentation du nombre d'usagers multimodaux qui utilisent plusieurs modes de déplacements. En revanche, la pratique de l'intermodalité (plusieurs modes pour un déplacement) reste encore très marginale.

Enfin, les flux internes à la Métropole sont dominants avec 3 déplacements sur 4.

Le réseau routier présente peu de marge d'évolution. Il subit de fortes variations périodiques : 143 000 véhicules par jour sur l'A8 au pont du Var, 34 000 véhicules par jour sur les pénétrantes Cagnes/Vence et du Paillon et, lors des week-ends de ski, 20 fois plus de trafic sur la Tinée (RM2205) qu'un jour moyen.

Concernant le stationnement, l'offre se trouve limitée par un tissu urbain dense (les centres-villes) et par la topographie (villages perchés). À Nice, les usagers disposent de 9 600 places payantes sur voirie et 22 000 places en parcs-autos (40 parkings).

- Un réseau bus/tramway avec une forte évolution en termes de fréquentation avec 66,5 millions de voyageurs en 2011, soit + 45 % en 4 ans (130 lignes et des lignes spécifiques).
- Un réseau ferroviaire avec une situation stratégique, mais qui nécessite d'être mieux utilisé.
- La marche à pied : 38 % des déplacements, une pratique particulièrement développée dans la Métropole et notamment en ville.
- Le vélo : un usage qui se développe sur le littoral avec notamment 600 000 cyclistes qui traversent chaque année le pont du Var (Pont Napoléon III).
- Des nouvelles technologies en plein essor (stationnement intelligent, « sans contact »...) et l'apparition de nouvelles pratiques en développement (Plan de Déplacements Entreprise, pédibus, covoiturage, auto partage,...).
- Les deux-roues motorisés : une pratique plus développée que dans d'autres agglomérations, mais qui soulève des questions spécifiques (50% des victimes d'accidents).
- Le transport de marchandises, les flux de transit (8 000 poids-lourds par jour sur le contournement routier de Nice).

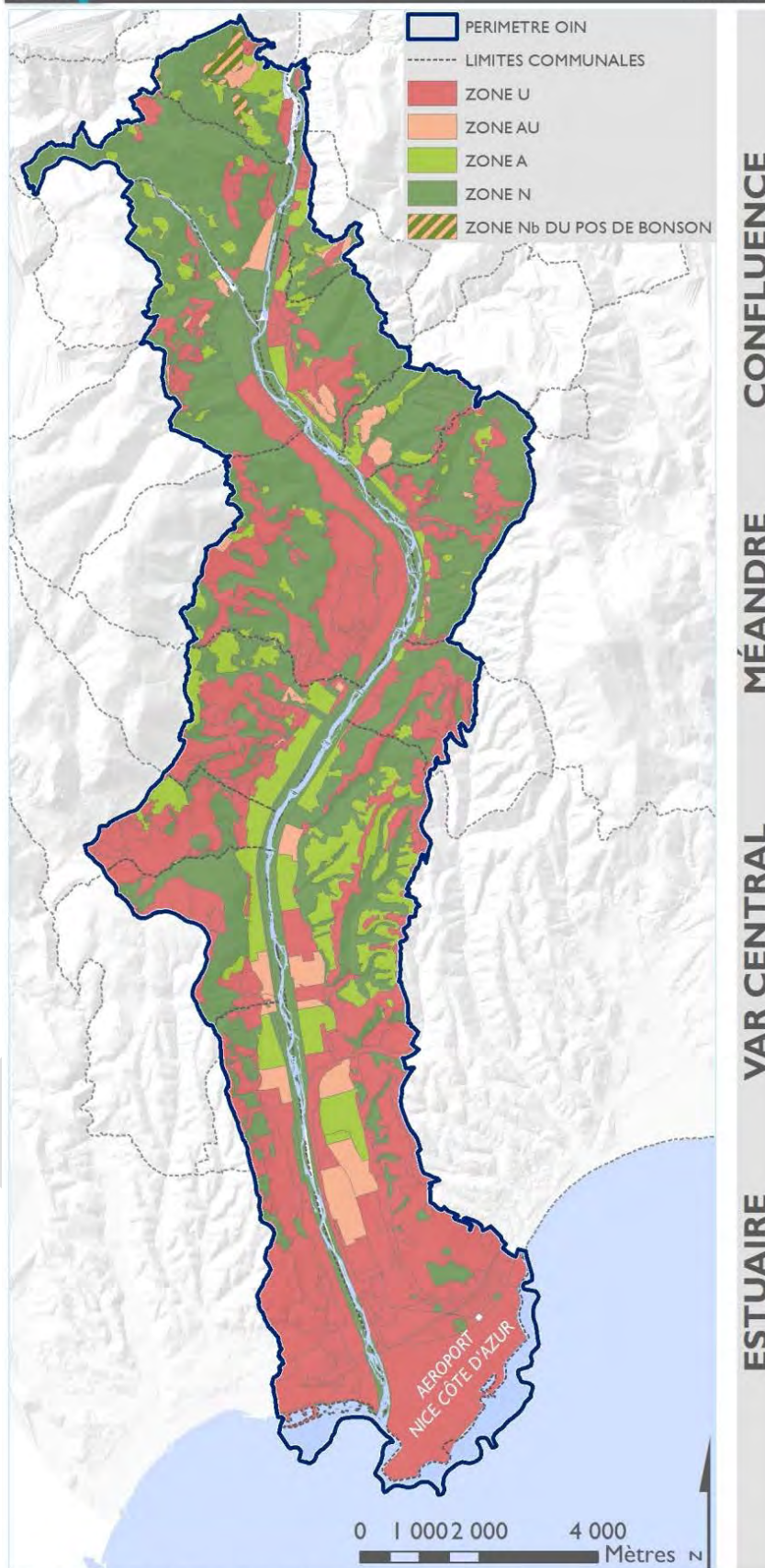
6. PLU/POS/PLUI

Sur les 15 communes concernées par le périmètre de l'OIN, 2 seulement sont encore sous l'empire d'un plan d'occupation des sols (POS) : Bonson et La Roquette-sur-Var.

Les 13 autres sont Carros, Castagniers, Colomars, Gattières, Gillette, La Gaude, Le Broc, Levens, Nice, Saint-Blaise, Saint-Jeannet, Saint-Laurent-du-Var et Saint-Martin-du-Var. Ces communes disposent d'un Plan local d'Urbanisme (PLU) qui a été approuvé.

Depuis le 1er janvier 2014, l'ensemble de ces communes fait partie de la métropole et sera donc à terme soumis au PLU métropolitain dont l'approbation est attendue pour fin 2017.

Toutes ces communes font l'objet d'un ou plusieurs plans de prévention des risques naturels (PPR), prescrits, en cours d'élaboration ou approuvés.



MNT2009©CG06/NCA - PLU©NCA/EPA - BDtopo©IGN

E. Le projet de territoire de l'EPA

L'aménagement et le développement de l'Eco-Vallée se font en étroite coordination avec les maires des quinze communes du territoire qui sont régulièrement consultés notamment au sein du "Conseil des maires". Cette opération majeure bénéficie en outre de la coopération des principaux partenaires telles que les autres collectivités territoriales, les trois chambres consulaires, l'université de Nice Sophia Antipolis, l'union patronale, l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, l'agence de déplacements et d'aménagement des Alpes-Maritimes, Team Côte d'Azur...

Des personnalités qualifiées apportent également leur expertise aux travaux de l'EPA. La réflexion se nourrit par ailleurs du dialogue avec les territoires voisins, notamment Sophia Antipolis, en recherchant des complémentarités, des équilibres, des coopérations.

En 2010, trois études de définition simultanées ont été réalisées par des groupements constitués autour d'équipes de notoriété internationale. Il s'agit de :

- MATEOARQUITECTURA avec Josep Lluís Mateo
- SEURA Architectes Urbanistes avec David Mangin
- WEST 8 avec Adriaan Geuze

En outre une étude sur le positionnement international de la métropole niçoise a été confiée à Rem Koolhaas.

Sur la base de ces études, deux ans après sa création, l'EPA a pu élaborer son projet de territoire, document fondateur de l'Eco-Vallée. L'objectif poursuivi dans ce document est l'établissement du cadre général des actions de l'EPA et de ses partenaires pour les 15 ans à venir. Ce travail n'a pu se faire que grâce aux contributions de l'ensemble de ces partenaires. Il a été enrichi par les "Ateliers d'acteurs", organisés selon les méthodes et principes du Grenelle de l'environnement. Ils se sont déroulés en septembre 2011. Ces ateliers ont rassemblé 200 personnes et ont créé une dynamique dans chacune des dimensions du projet, contribuant ainsi grandement à son élaboration partagée.

Le 19 décembre 2011, le projet de territoire a été approuvé par le conseil d'administration de l'EPA. Le projet de territoire constitue le support stratégique du protocole financier pour la période 2011-2026. Signé par les partenaires le 12 Mars 2012, il permet d'enclencher une première phase opérationnelle.

Le projet de territoire rassemble et formalise les grands principes d'aménagement et de développement durables qui constituent le fil conducteur de l'action de l'EPA. Sauf pour les 4 premières opérations prioritaires (voir *infra*), il n'avait pas pour enjeux et pour ambition de fixer les détails des aménagements et développements sur la totalité du périmètre, d'autant qu'en 2011 ni la connaissance précise des 10 000 hectares de l'OIN, ni celle des projets de chacun des acteurs ne l'auraient permis.

Le territoire est divisé en quatre secteurs de cohérence, chacun porteur d'une stratégie de développement singulière et complémentaire les unes des autres :

- l'estuaire, comme vitrine du dynamisme métropolitain
- Var central, comme potentiel espace bi-rive, emblématique d'une mixité des fonctions
- le méandre, comme opportunité d'une centralité secondaire
- la confluence, comme affirmation du lien entre mer et montagne.

La vision pour l'avenir de l'Eco-Vallée, partagée par l'ensemble des partenaires, se traduit selon 10 objectifs :

- forger une vision d'ensemble pour cet espace remarquable, et fonder sa mutation économique et sociale sur des bases éco exemplaires
- restaurer les valeurs fondamentales que la nature a données à cet espace en ignorant les découpages administratifs : le grand paysage, l'écosystème de la vallée et ses ressources notamment l'eau et la biodiversité
- mettre en place une stratégie de transports et de déplacements en préalable aux aménagements et non plus en rattrapage incertain de ceux-ci, et offrir des alternatives au « tout-voiture »
- mettre systématiquement en œuvre le principe de la mixité des fonctions et des usages (activités, logements, équipements publics, espaces de sports et de loisirs...) et réunir, pour chaque opération, toutes les conditions déclinant l'ensemble des ambitions fondatrices de l'Éco-Vallée : économie, éco-exemplarité, formation, emploi local...
- substituer à l'empilement hétéroclite des fonctions « d'arrière ville » accumulées sur le territoire, une approche cohérente en termes d'aménagement et d'urbanisme
- concevoir une stratégie de développement économique d'ensemble à la hauteur des ambitions et des besoins d'une grande métropole européenne, en ancrant le territoire dans l'innovation, dans les technologies d'avenir, en particulier celles liées au développement durable, afin de diversifier les fonctions et de créer 40 à 50 000 emplois à terme
- créer un nouveau modèle d'urbanisme dans lequel l'agriculture conserve toute sa place au sein d'un maillage avec le bâti et les espaces naturels sur les deux rives du fleuve.
- expérimenter une conception inédite du rapport ville-nature en réfléchissant aux nouveaux modes de vie et aux nouvelles pratiques au sein de ce territoire
- proposer un aménagement qui intègre la prise en compte des risques naturels
- se doter des moyens de régulation du foncier au sein des grands secteurs à enjeux, selon le principe « ni spoliation, ni spéculation ».

Le projet de territoire est structuré selon trois axes :

- **"Restaurer, préserver, valoriser un territoire contraint et altéré,**
- **Aménager durablement un territoire stratégique, mais désordonné,**
- **Impulser une forte dynamique économique et sociale à l'ensemble du territoire métropolitain".**

Dans ce document sont identifiées quatre opérations prioritaires portées au protocole financier:

- le quartier d'affaires international du Grand Arénas (Nice)
- la technopole urbaine de Nice Méridia (Nice)
- le secteur de La Baronne (La Gaude) pour accueillir, entre autres, le nouveau Marché d'Intérêt National (MIN)
- l'éco quartier de La Digue (Saint-Martin-du-Var).



Ces opérations s'appuient sur un dispositif foncier partenarial porté par l'EPF PACA avec l'instauration, par le préfet des Alpes Maritimes, de quatre périmètres de ZAD sur les fonciers correspondants.

Deux autres périmètres de ZAD concernent des secteurs en cours d'étude et non portés au protocole :

- le secteur des Vespins à Saint-Laurent-du-Var
- le secteur nord du Lac au Broc.

II. DIAGNOSTIC ET ENJEUX PARTAGES

Pour une lecture claire et une bonne compréhension de l'articulation du PSO avec le projet de territoire, le présent diagnostic suit les trois axes majeurs de ce dernier, tels que rappelés ici :

- Restaurer, préserver, valoriser un territoire contraint et altéré,
- Aménager durablement un territoire stratégique, mais désordonné,
- Impulser une forte dynamique économique et sociale à l'ensemble du territoire métropolitain.

Mais quelques rappels paraissent préalablement nécessaires.

A. Les clés du territoire

Le Var prend sa source à 1 780m d'altitude à proximité du col de la Cayolle et rejoint la Méditerranée après un parcours de 110 km dans un paysage de montagne pour l'essentiel avant de s'épanouir sur les 25 derniers kilomètres dans une plaine alluviale chargée d'histoire.

En 1790, lors de la création des départements, le fleuve constituait la frontière entre la France et le Comté de Nice appartenant aux Etats sardes.

Le vaste département du Var avait alors pour limite la rive droite du fleuve. En 1792, date à laquelle les troupes de la République envahissent le comté de Nice, les territoires de la rive gauche reviennent à la France. Ils formèrent alors le premier département des Alpes-Maritimes. En 1814, après l'abdication de Napoléon, le comté de Nice retourne à la Sardaigne et le fleuve retrouve son rôle de frontière.

En 1860, Nice est définitivement rattachée à la France et le nouveau département des Alpes-Maritimes est créé avec l'apport de l'arrondissement de Grasse, détaché du département du Var. Le Var ne coulait plus dans le Var.

La Vallée couvre un territoire de 10 000 hectares. La plaine, qui est constituée par le lit majeur du Var, s'étend sur 23 kilomètres du nord au sud des premières gorges alpines à la Méditerranée, et la vallée s'étend sur 3 à 5,5 kilomètres environ d'est en ouest, de crête à crête.

La basse vallée du Var constitue un ensemble géomorphologique cohérent dans l'axe duquel le fleuve a pendant des siècles joué le rôle de « frontière capricieuse et généreuse ».

Peuplée de 116 000 habitants, elle accueille 60 000 emplois. Il s'agit d'un territoire vivant, caractérisé par la présence du fleuve et des vallons, par des espaces naturels et agricoles, par un riche patrimoine bâti avec les villages perchés historiques, par une urbanisation diverse et des infrastructures de transport de rang métropolitain très prégnantes dans le paysage.

Mais c'est aussi un territoire marqué par de forts dysfonctionnements : aménagements dispersés et sans vision d'ensemble, consommation incontrôlée de l'espace, suprématie des déplacements automobiles, déprise de l'activité agricole, rôle "d'arrière-ville" ...

Aussi, la restructuration, la requalification et la valorisation de la plaine du Var constituent-elles pour le territoire métropolitain autant de défis à relever dans les décennies à venir. La réussite de cette mutation témoignera de la mise en œuvre d'une nouvelle politique de développement portée par la gouvernance locale.

La Métropole Nice Côte d'Azur a été créée par un décret du 1^{er} janvier 2012. Elle réunit aujourd'hui 49 communes, du rivage de la Méditerranée aux sommets du Mercantour.

Cet espace intercommunal est un espace de solidarité entre mer et montagne, au patrimoine considérable : espaces d'altitude, ruralité, zone de plaine, fleuves et rivières, pôles urbains, frontières, stations de ski, parcs naturels, plages, tourisme d'agrément et d'affaire, ports, aéroport, sites d'activités ...

La Métropole s'étend sur 1 400 km² environ. Au 1^{er} janvier 2012 (46 communes), elle regroupe 532 000 habitants (RP 2010) et 160 nationalités y sont représentées ; Elle offre 211 600 emplois (RP 2010) dans près de 58 000 établissements (en 2013), soit 48% des établissements du département, et accueille 35 000 étudiants. Elle dispose du 3^{ème} aéroport international de France (après Roissy et Orly) au profit de la 2^{ème} destination touristique et de congrès du pays.

Les compétences de la Métropole Nice Côte d'Azur reprennent celles de la communauté urbaine précédente :

- développement et aménagement économique, social et culturel
- aménagement de l'espace métropolitain
- politique locale de l'habitat
- politique de la ville
- gestion des services d'intérêt collectif
- protection et mise en valeur de l'environnement et politique du cadre de vie.

Trois nouvelles compétences ont été ajoutées avec la création de la Métropole :

- transports scolaires
- voirie départementale
- promotion économique du territoire à l'étranger.

Auxquelles ont été ajoutées 21 autres compétences au titre de la loi de janvier 2014 portant affirmation des métropoles qui seront effectives au 1^{er} janvier 2015:

- Promotion touristique
- Participation au copilotage des pôles de compétitivité et au capital des Sociétés d'Accélération du Transfert de Technologies (SATT)
- Programme de soutien et d'aides aux établissements d'enseignement supérieur
- Création, gestion, extension et translation des cimetières d'intérêt métropolitain et sites cinéraires, et création et extension des crématoriums y compris délégations de service public.
- Création, aménagement, entretien et gestion de réseaux de chaleur ou froid urbain
- Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations

- Service public de défense extérieure contre l'incendie
- Contribution à la transition énergétique et élaboration et adoption du plan climat énergie territorial
- Création et entretien des infrastructures de charges pour véhicules électriques/hybrides
- Aires de stationnement
- Autorité concessionnaire de l'Etat pour les plages
- Concession distribution électricité et gaz
- Etablissement exploitation, acquisition et mise à disposition d'infrastructures et de réseaux télécom
- Actions de valorisation du patrimoine naturel paysager
- Organisation de la mobilité
- Abris de voyageurs
- Instruction d'urbanisme
- Aménagement, entretien et gestion des aires d'accueils des gens du voyage
- Création, aménagement et entretien des espaces publics dédiés à tout mode de déplacement
- Participation à la gouvernance et à l'aménagement des gares
- Définition, création et réalisation d'opérations d'aménagement d'intérêt métropolitain (OIM), différentes des OIN.

L'Eco-Vallée représente un exceptionnel levier de développement pour la métropole azurienne, tout comme la métropole représente le contexte général et le cadre stratégique dans lesquels s'inscrit l'opération.

Enfin, il est important de souligner ici le positionnement stratégique de l'OIN, au point de jonction d'un corridor géographique (le fleuve et les vallées de la Tinée et de la Vésubie) et de bassins de vie : Nice métropole, Antibes-Cannes, Vence, Sophia.

B. Restaurer, préserver, valoriser un territoire contraint et altéré

1. L'éco exemplarité comme fil conducteur

Dès février 2007, la mission d'expertise, chargée par l'Etat d'explorer les conditions pour accompagner opérationnellement le développement de la plaine du Var, proposait de mettre en place une OIN avec comme objectif central la constitution d'un cœur de métropole, dans une conception moderne de ville intégrée, respectueuse du développement durable. En mars 2008, la mission de préfiguration identifiait alors comme fil directeur de ce territoire le développement d'une Éco-Vallée avec la mise en œuvre d'une politique exemplaire de développement durable, dans le respect des préconisations de la DTA en termes de préservation des équilibres naturels, de protection et valorisation des ressources (eau, biodiversité, énergies renouvelables, matériaux...) et de prévention des risques.

La stratégie d'éco-exemplarité portée par l'EPA s'inscrit pleinement dans ces orientations, au travers des trois grands enjeux qu'elle développe :

- créer et animer un territoire de démonstration des politiques du Grenelle de l'Environnement
- tendre vers une autonomie énergétique
- instaurer une relation différente avec la nature, le fleuve et l'eau (vallons, canaux...).

A ce titre, l'EPA a finalisé en 2011 trois démarches stratégiques qui expriment l'engagement d'éco-exemplarité de l'Eco-Vallée dans les années à venir :

- le guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques afin de disposer d'un socle de connaissances sur la biodiversité et d'une boîte à outil partagée (cf. infra)
- une démarche d'écologie industrielle à l'échelle de la plaine du Var qui vise à permettre aux entreprises de concilier amélioration de leur efficacité économique et réduction de leurs impacts environnementaux
- le cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction (CRQE) qui précise les objectifs en termes de qualité environnementale à atteindre par les opérateurs dans le cadre des projets d'aménagement et de construction.

L'EPA est également partenaire de dispositifs pédagogiques développés par le Centre Régional de Documentation Pédagogique, visant à sensibiliser les élèves aux problématiques du développement durable dans la vallée du Var, mais également à la richesse de leur environnement.

a) L'inscription dans un cadre réglementaire

Ce positionnement environnemental de l'Éco-Vallée se construit à partir des ambitions et objectifs des politiques publiques européennes, nationales et locales.

L'Éco-Vallée s'inscrit ainsi dans la continuité des travaux du Grenelle et des lois et décrets afférents mais aussi des conférences environnementales de 2012 et 2013. L'État a notamment défini trois grandes stratégies nationales relatives au développement durable, qu'il décline dans des plans nationaux et des lois. Il est important de les rappeler en quelques mots.

La stratégie nationale de transition écologique vers un développement durable 2014 - 2020 (SNTEDD). Succédant à la stratégie nationale de développement durable 2010-2013, cette nouvelle stratégie propose, pour les six années à venir, des perspectives et des orientations à engager pour une transformation d'ampleur de notre modèle de société, en croisant développement économique et valeurs de respect envers l'environnement, comme véritable vecteur de progrès social.

La Stratégie Nationale pour la Biodiversité pour la période 2011-2020 (SNB). Elle se fixe pour ambition de « préserver et restaurer, renforcer et valoriser la biodiversité, en assurer l'usage durable et équitable, réussir pour cela l'implication de tous et de tous les secteurs d'activité ». Elle s'intègre comme une priorité dans toutes les politiques publiques, à toutes les échelles territoriales, qu'il s'agisse de celles de l'eau, des sols, de la mer, du climat et de l'énergie, de l'agriculture et de la forêt, ainsi que celles de l'urbanisme, des infrastructures, de l'industrie, du commerce, de l'éducation, de la recherche, de la santé

La Stratégie Nationale d'Adaptation au Changement Climatique. Elle exprime le point de vue de l'État sur la façon d'aborder la question de l'adaptation au changement climatique, dans le respect des engagements pris à Kyoto. Il s'agit, d'ores et déjà, de préparer le territoire à affronter les bouleversements nés d'une dérive climatique planétaire qui peuvent affecter aussi bien les modes de vie des citoyens que l'ensemble des secteurs environnementaux, économiques et sociétaux.

Le 1^{er} Plan National d'Adaptation au Changement Climatique, anticiper et agir (PNACC). Il propose des mesures concrètes et opérationnelles pour préparer la France, entre 2011 et 2015, à faire face et à tirer parti de nouvelles conditions climatiques, en agissant sur deux leviers :

- réduire les émissions de gaz à effet de serre pour contenir le réchauffement; la communauté internationale s'est donnée l'objectif de limiter la hausse des températures à 2°C : c'est l'atténuation. La France s'est engagée à limiter l'ampleur du changement climatique par la baisse de ses émissions de gaz à effet de serre et à contribuer ainsi à l'objectif européen de réduction de 20% des émissions à l'horizon 2020
- adapter la société aux impacts du réchauffement climatique ; si les efforts de la communauté internationale visant à limiter la forte croissance des émissions de gaz à effet de serre méritent d'être encouragés et renforcés, il faut se préparer dès à présent à vivre dans un climat modifié : c'est l'adaptation. Cette adaptation doit être envisagée comme un complément désormais indispensable aux actions d'atténuation déjà engagées.

La future loi de programmation sur la transition énergétique. Elle pose un premier socle et réaffirme les objectifs de long terme de la transition énergétique : la réduction des émissions de gaz à effet de serre par un facteur 4, la diminution de 50% de la consommation d'énergie à l'horizon 2050, la volonté d'abaisser de 30% la consommation de combustible fossile à l'horizon 2030 ainsi que la diversification du mix électrique à travers le développement des énergies renouvelables.

Le 2^{ème} Plan National Santé Environnement 2009-2013 (PNSE 2). Il vise à établir des priorités en matière de santé-environnement, en donnant une vision globale et une cohérence à l'ensemble.

Le PNSE 2 a choisi une approche spécifique et présente les actions selon deux axes, non exclusifs l'un de l'autre :

- réduire les expositions responsables de pathologies à fort impact sur la santé
- réduire les inégalités environnementales.

Au delà de ces stratégies nationales et de la prise en compte des différentes directives européennes spécifiques, l'EPA participe et contribue à l'ensemble des démarches portées par ses partenaires (collectivités, chambres consulaires) qu'il s'agisse de schémas, plans, chartes, contrats d'objectifs régionaux, départementaux et locaux liés aux thèmes environnementaux. A cet égard, le conseil général des A.M. et la métropole NCA ont adopté un plan climat-énergie qui fixe les grandes orientations pour les années à venir.

b) Trame verte et bleue

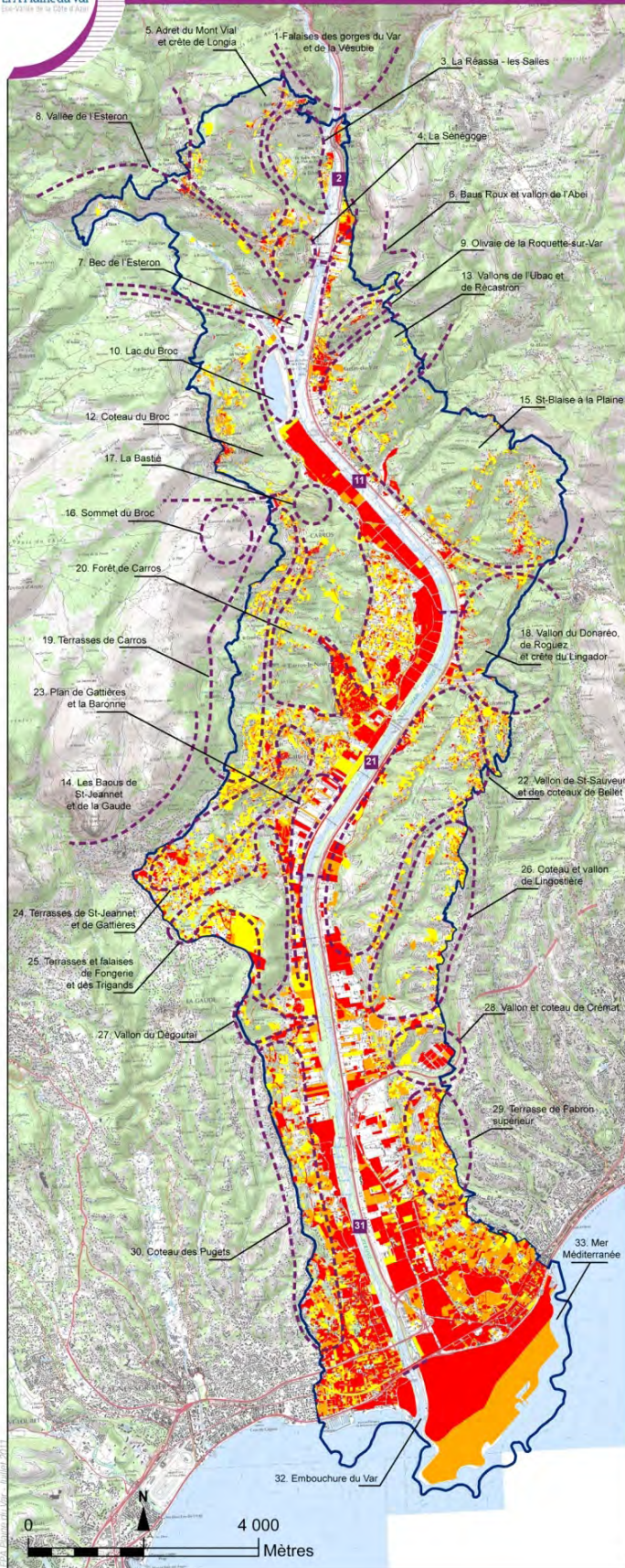
L'EPA participe activement à la constitution de la trame verte et bleue (TVB) de l'Eco-Vallée. Il a franchi une première étape, dès 2011, par l'édition du guide pour la prise en compte de la biodiversité et des continuités écologiques dans l'Eco-Vallée sus-évoqué. Le directeur régional de la Ligue pour la Protection des Oiseaux qui a été activement impliquée dans son élaboration avait qualifié cette démarche de "novatrice et inscrite en perspective de grands enjeux que sont la fragmentation des territoires, le réchauffement climatique, le développement des espèces exotiques, la pollution par les intrants chimiques...".

Ce premier socle de connaissances a permis d'identifier des secteurs d'intérêt écologiques. Il a servi de contribution à l'élaboration du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) qui devrait être validé prochainement par le comité régional de la biodiversité auquel l'EPA participe. Mais l'échelle réglementaire (1/100 000^{ème}) à laquelle ce schéma est réalisé ne permet pas son application opérationnelle à l'échelle d'un territoire comme l'Eco-Vallée et doit donc être précisé à une échelle plus adaptée.

Par ailleurs les orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, dites "trames verte et bleue", ont été adoptées par un décret publié au Journal officiel du 22 janvier 2014 qui finalise le socle réglementaire de la trame verte et bleue. Celui-ci contient deux parties. La première, relative aux choix stratégiques, précise les définitions, les objectifs et les grandes lignes directrices pour la mise en œuvre de la TVB. La deuxième est un guide méthodologique. Il identifie :

- les espaces intégrés automatiquement à la trame verte et bleue : il s'agit dans l'Éco-Vallée du lit mineur du Var, de l'arrêté de protection de biotope (APPB) du bec de l'Estéron et des vallons obscurs.
- les espaces dont la contribution à la trame verte et bleue doit être examinée : il s'agit, dans l'Éco-Vallée, des sites Natura 2000, de la partie du PNR des Préalpes d'Azur qui se superpose à l'OIN, des forêts communales (présentes uniquement sur Carros, Saint-Martin-du-Var, Castagniers et la Gaude), des ZNIEFF (zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique) et des espaces naturels sensibles du Département (Parc naturel du lac du Broc et parc des rives du Var)
- les enjeux relatifs à certaines espèces sensibles, à la fragmentation, à certains habitats d'enjeu national ainsi qu'aux continuités écologiques d'importance nationale pris en compte dans le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE).

Enfin, l'EPA bénéficie de la démarche en cours, engagée par la Métropole Nice Côte d'Azur, qui vise à définir les continuités écologiques terrestres et aquatiques à l'échelle de son territoire. Ce travail naturaliste a notamment pour objectif d'être traduit dans les documents de planification et ainsi d'intégrer la TVB dans les documents d'urbanisme, tels que les futurs PLUi et SCOT. Les résultats devraient être produits au 3^{ème} trimestre 2014. Ils viendront ainsi alimenter le PSO et permettront de mettre en place une TVB ambitieuse dans l'Éco-Vallée.



PARTIE 1

DIAGNOSTIC DES FONCTIONNALITÉS ÉCOLOGIQUES

**SECTEURS D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE :
 SYNTHÈSE**

Légende

Périmètre de l'OIN

Degré d'artificialisation du sol

Très fort

Fort

Moyen

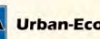
Faible

Secteurs d'intérêt écologique

1. Falaises des gorges du Var et de la Vésubie
2. Fleuve Var à l'amont du seuil 16
3. La Réassa - les Salles
4. La Sénégoge
5. Adret du Mont Vial et crête de Longia
6. Baus roux et vallon de l'Abel
7. Bec de l'Estéron
8. Vallée et lit de l'Estéron
9. Olivaie de la Roquette-sur-Var
10. Lac du Broc
11. Fleuve Var entre seuil 16 et 10
12. Coteau du Broc
13. Vallon de l'Ubac et de Récastron
14. Les Baous de Saint-Jeannet et de la Gaude
15. Saint-Blaise à la plaine
16. Sommet du Broc
17. La Bastié
18. Vallon du Donaréo, de Roguez et crête de Lingador
19. Terrasses de Carros
20. Forêt de Carros
21. Fleuve Var entre seuil 10 et 4
22. Vallon de Saint-Sauveur et des coteaux de Bellet
23. Plan de Gattières et la Baronne
24. Terrasses de Saint-Jeannet et de Gattières
25. Terrasses et falaises de Fongerie et des Trigands
26. Coteau et vallon de Lingostière
27. Vallon du Dégoutai
28. Vallon et coteau de Crémat
29. Terrasse de Fabron supérieur
30. Coteau des Pugets
31. Fleuve Var entre seuil 4 et 1
32. Embouchure du Var
33. Mer Méditerranée

N°ÉTUDE : 10MEN032

Sources : SCAN 25 ©,
 IGN PPAR 2000



c) Les grandes entités écologiques et la biodiversité

Le territoire de l'Éco-Vallée constitue la plongée de l'extrémité du sillon alpin dans la mer Méditerranée. Ainsi ses caractéristiques écologiques relèvent à la fois d'habitats très méditerranéens, sur les adrets de basse altitude directement en contact avec la mer (milieu thermophiles), d'habitats plus frais et humides, en altitude ou dans les vallons (dont les vallons dits obscurs) très entaillés dans les poudingues (milieu mésophiles) et donnent lieu à diverses transitions écologiques entre ces deux influences.

Malgré une forte artificialisation de la façade littorale et de la plaine elle-même, au vu des inventaires réalisés, cet espace présente des milieux naturels remarquables et uniques en région PACA, en France mais aussi en Europe.

En outre, le fleuve Var reste l'un des rares fleuves côtiers en zone urbanisée doté d'une large section encore naturelle. Dans sa basse vallée, c'est un fleuve méditerranéen avec de larges bancs de galets régulièrement remaniés, et une ripisylve riche, qui lui confèrent un caractère attractif pour la faune terrestre et aquatique, pour les oiseaux d'eau notamment. Il constitue la principale artère écologique du département des Alpes-Maritimes qui draine la majorité des eaux du moyen et haut pays.

Les transferts hydriques et de sédiments s'accompagnent de transferts biologiques importants : passage de la grande faune entre les deux rives, oiseaux aquatiques, migrations locales ou, à plus grande échelle, implantation d'une flore hygrophyle remarquable. Le fleuve constitue ainsi une voie de migration majeure et une zone de nidification pour de nombreux oiseaux migrateurs dont la sterne pierregarin, emblématique du site.

Le Var est classé en première catégorie piscicole (zone salmonicole) en amont du seuil 7 et en seconde catégorie (zone cyprinicole) en aval. Il est également classé cours d'eau à truite de mer en aval de son confluent avec l'Estéron. Ce statut a été renforcé en 1990 par un décret classant l'ensemble du linéaire du Var en tant que rivière à grands migrateurs (anguille et truite fario), impliquant l'obligation pour tout nouvel ouvrage d'être rendu franchissable pour les poissons.

De récents projets d'envergure, notamment publics, menés dans le périmètre de l'OIN, ont confirmé la grande richesse de son territoire, bien que largement urbanisé, en espèces protégées, qu'elles soient de flore ou de faune. L'implantation de projets impactant ces espèces doit être précédée de l'obtention d'une dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées. Dans ce contexte, la préservation d'espaces naturels propices à ces espèces est indispensable afin de pouvoir assurer la maîtrise foncière en compensation, mesure souvent exigée dans le cadre des dérogations précitées.

Avec l'adoption par l'EPA du "**Guide pour la prise en compte de la biodiversité et des continuités écologiques dans l'Eco-Vallée**", il a été possible de :

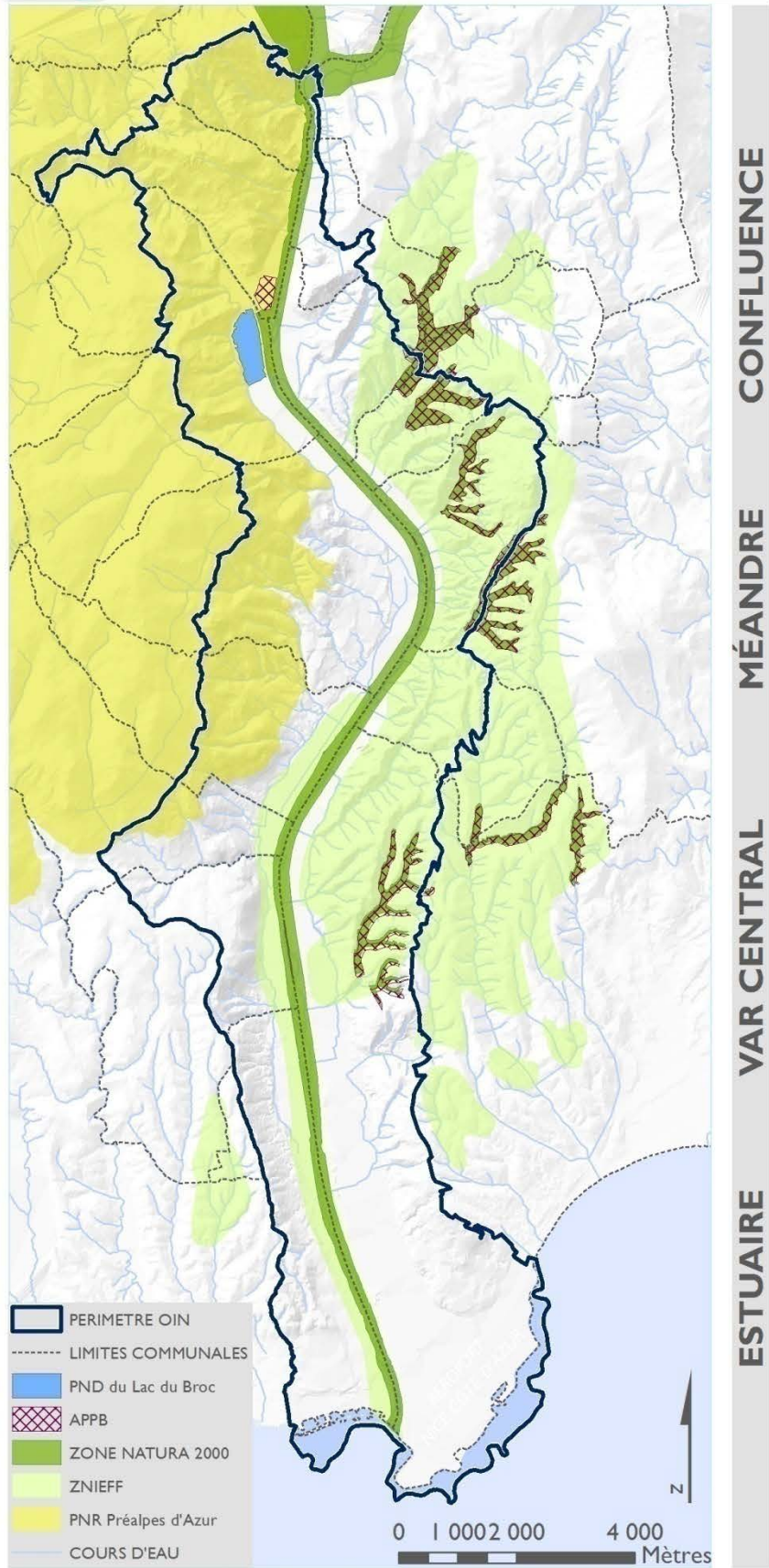
- synthétiser l'ensemble des données naturalistes disponibles et définir un état zéro des zones nodales et des continuités écologiques continues et discontinues sur le périmètre de l'OIN (intégrées sur base SIG), sur la base d'espèces indicatrices et selon cinq sous-trames spécifiques (forestière, milieux ouverts, rupestre, zones humides, aquatique (y compris l'interface mer/fleuve) et d'identifier les effets de coupure et d'obstacles liés à l'artificialisation

- définir, hiérarchiser et planifier un programme d'actions opérationnel visant à préserver l'existant, améliorer le fonctionnement des corridors biologiques, recréer les connections manquantes, par des outils techniques ou réglementaires dans les nouveaux aménagements ou les documents réglementaires
- mutualiser avec les différents maîtres d'ouvrage les connaissances en vue d'éviter, de réduire ou de compenser les impacts des opérations sur la biodiversité.

L'EPA dispose ainsi d'un diagnostic des fonctionnalités écologiques. Il est dépositaire d'une base de données sur la biodiversité qu'il met à disposition des différents opérateurs. Cette base est complétée par les inventaires faune-flore-habitat réalisés sur les périmètres opérationnels par l'EPA et ses partenaires.

Quelques chiffres:

- 2600 hectares soit 27,5 % du territoire ayant un potentiel écologique élevé et bénéficiant de protection :
 - 4 sites Natura 2000 : la Zone de Protection Spéciale (Oiseaux) - ZPS Basse Vallée du Var et 3 Sites d'Importance Communautaire - SIC (habitats d'espèces) : Vallons Obscurs de Nice et Saint Blaise, le Brec d'Utelle ainsi que les Gorges de la Vésubie et du Var – Mont Vial et le Mont Férion
 - 2 documents d'objectifs (DOCOB) Natura 2000 d'ores et déjà approuvés : Site Basse vallée du Var couvrant 642 hectares (FR9312025) et site des vallons obscurs de Nice et Saint Blaise couvrant 453 hectares (FR9301569). 1 DOCOB approuvés fin 2014 ou début 2015 pour les sites « Brec d'Utelle » (FR9301563) et « Gorges de la Vésubie – Mont Vial – Mont Férion » (FR9301564) couvrant à eux deux 6037 ha.
 - 12 ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique) dont 6 de niveau 1 (27% de l'OIN) et 6 de niveau 2 (11% de l'OIN)
 - 3 APPB (arrêtés préfectoraux de protection de biotope) couvrant 386 ha (vallons obscurs et Bec de l'Estéron)
 - 2 parcs naturels départementaux (PND inscrit dans le réseau des espaces naturels sensibles) : le PND du lac du Broc et le PND des rives du Var
 - des espaces boisés classés (PLU et POS)
- près de 1654 hectares d'espaces naturels ou semi-naturels non couverts par une protection ou une gestion spécifique
- 33 secteurs d'intérêt écologiques (SIE) définis pour faciliter la localisation spatiale des enjeux et des propositions de mesures (cf. Guide pour la prise en compte de la biodiversité et des continuités écologiques dans l'Eco-Vallée)
- 200 espèces d'oiseaux dont 62 d'intérêt communautaire fréquentent le site qui constitue la plus importante zone humide littorale de la Côte d'Azur (vasières, roselières, bancs de sables et de galets, ripisylves) appelée « la petite Camargue » près de son embouchure
- 2 plans locaux d'actions dans la basse vallée du Var relatifs d'une part à la petite massette (*Typha minima*) et d'autre part au lézard ocellé (*Timon l. lepidus*).



MNT2009@CG06/NCA - BDtopo@IGN - PerimProtec@DREAL

Enjeux:

Les enjeux s'inscrivent aux deux échelles de l'Éco-Vallée et des aménagements. L'urbanisation croissante et la fréquentation anthropique ont entraîné une fragilité pour certains de ces habitats naturels et les espèces qu'ils hébergent, ainsi qu'une grande perturbation dans le fonctionnement écologique de ces milieux. Ces nombreux aménagements de la plaine ont pu causer une fragmentation des milieux naturels et donc participer à l'isolement des populations d'espèces. Actuellement, de nombreux corridors écologiques ne sont en effet plus fonctionnels dans la vallée. Il est donc nécessaire de maintenir, restaurer et préserver les richesses biologiques et les fonctionnalités écologiques de la plaine du Var.

Il est à noter que le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux « nappe et basse vallée du Var » (SAGE) s'attache à faire reconnaître l'enjeu écologique du réseau de vallons présents dans la plaine du Var, notamment dans les projets d'aménagement. Le maintien ou la restauration des connexions des vallons avec le Var est également un enjeu du SAGE pour la continuité écologique du réseau hydrographique.

En résumé, il s'agit, à l'échelle du territoire de la plaine du Var :

- d'identifier et préserver la trame verte et bleue de l'Éco-Vallée,
- de maintenir et renforcer
 - la fonction de corridor dans l'axe de la vallée
 - les continuités transversales vallons-fleuve et les connectivités avec les espaces naturels et agricoles
- de préserver la biodiversité, en respectant les équilibres biologiques et les fonctionnements naturels
- de mettre en valeur les zones naturelles et la biodiversité qu'elles hébergent.
- d'identifier les réserves foncières susceptibles d'être utilisées en compensation de la destruction d'espèces protégées.

A l'échelle des projets d'aménagement :

- de positionner la nature au cœur des projets et pour cela intégrer une part significative d'espaces verts et de favoriser leur accessibilité pour les futurs « utilisateurs »
- de prendre en compte la biodiversité existante préalablement à toutes les opérations et prévoir des actions pour la maintenir et l'améliorer
- d'identifier, le plus en amont possible, les espèces protégées éventuellement impactées et de prévoir les mesures d'évitement, réduction, voire compensation permettant soit de préserver les individus concernés, soit de déroger à l'interdiction de destruction d'espèces protégées.
- de préserver les corridors écologiques.

d) Ressources en eau, assainissement et milieu aquatique

Le système hydrogéologique de la basse vallée du Var est complexe avec, dans la partie amont, des formations fluviales homogènes qui forment une nappe alluviale unique et dans la partie aval, un aquifère qui se subdivise pour constituer une nappe libre peu épaisse et une ou plusieurs nappes captives plus puissantes, en contact avec la mer.

Le fleuve Var et ses nappes alluviales constituent des enjeux majeurs pour l'Eco-Vallée et au-delà. En effet, la plaine du Var est une véritable « usine de production d'eau potable » qui assure les besoins en eau potable d'environ 600 000 personnes d'Antibes à Menton. L'eau de la nappe phréatique du Var, située entre 1 et 8 mètres sous le terrain naturel, est d'une qualité exceptionnelle. Elle est abondante, mais elle est très sollicitée et vulnérable aux pollutions.

Elle est alimentée par les relations avec le fleuve et par les aquifères riverains des poudingues et des calcaires. Chaque année, elle produit près de 20,7 millions de mètres cubes sur l'ensemble des champs captant publics (source Agence de l'Eau 2012). Tous ces champs captant sont dotés de périmètres de protection. Ces volumes prélevés sont en baisse ces dernières années, notamment parce que NCA demande depuis 2010 à ses délégataires d'utiliser davantage les ressources de surface (Vésubie pour Nice, Végay pour Saint-Laurent-du-Var) qui sont gravitaires, que les ressources souterraines qui nécessitent des pompages importants (et donc des consommations électriques importantes). Parmi les gros préleveurs privés, sont connus l'aéroport (mais qui réinjecte) et Nice-Matin (mais son nouveau processus devrait consommer beaucoup moins à l'avenir).

Parallèlement à ces captages, des canaux contribuent fortement à l'alimentation en eau potable : canaux d'adduction d'eau de la Gravière et du Végay (40 km depuis la résurgence du Végay), canal de la Vésubie (32 km depuis prélèvement dans la Vésubie à Utelle).

Certaines communes exploitent enfin des sources en régie : Gattières (source Saint-Martin et Fondeirasse) et Saint-Jeannet (source Meynier).

S'agissant de l'irrigation des surfaces agricoles, elle se fait soit à partir de la nappe (présence de puits et forages/ 400 recensés en 2000), soit à partir de réseaux de canaux.

Enfin, les prélèvements privés pour l'activité industrielle proviennent pour moitié de puits en nappe et pour moitié du canal de la Vésubie.

La nappe présente une vulnérabilité liée principalement à l'occupation du sol et aux risques de pollutions accidentelles qui en résultent. Les pollutions à craindre sont de deux natures :

- soit accidentelles (déversement de camion citerne ...). Il est possible de se prémunir contre ce type de pollution par des équipements adaptés
- soit diffuses (citermes enterrées ...).

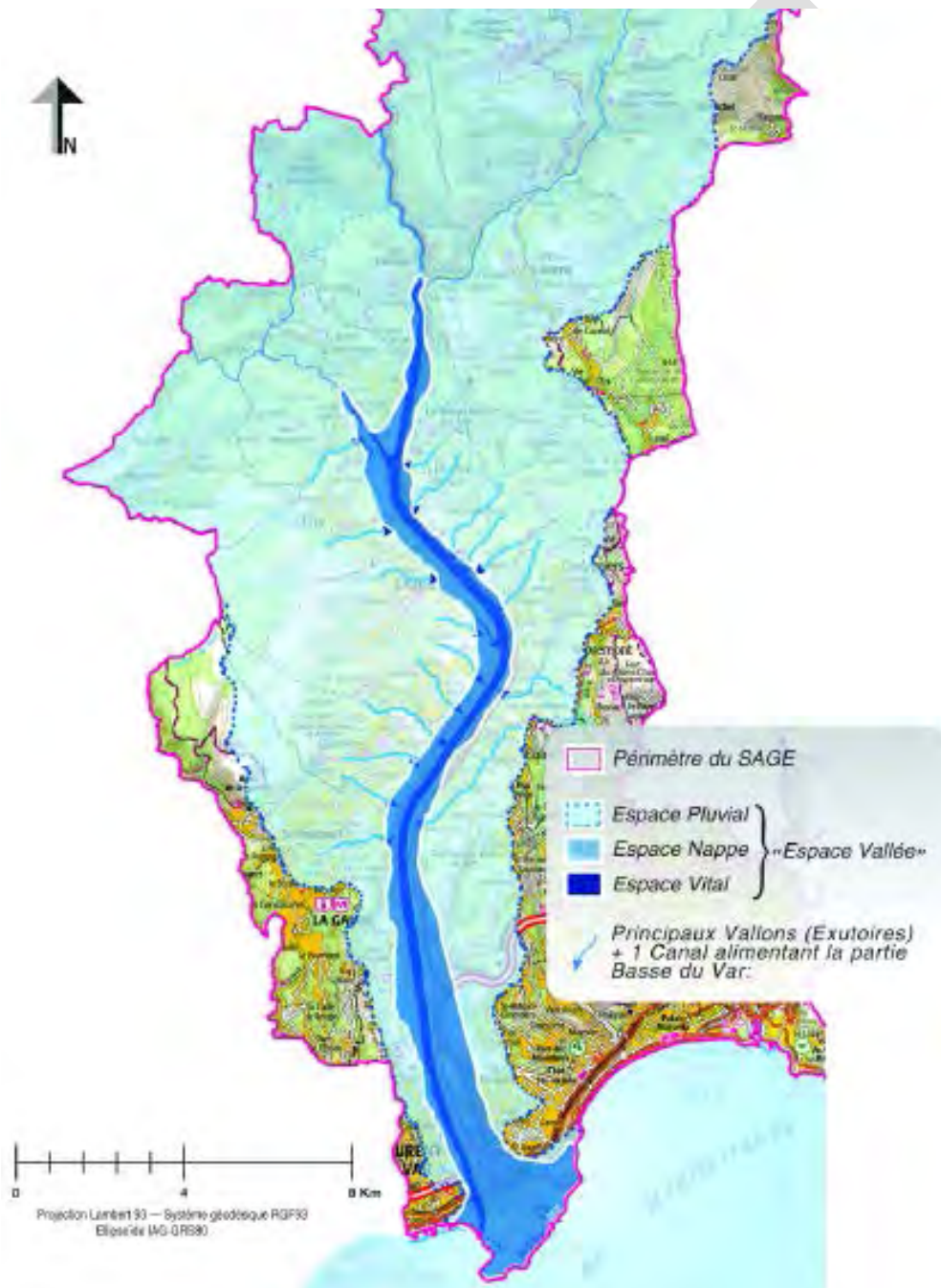
Une exploitation trop importante de la nappe ou une baisse du niveau piézométrique due aux conditions climatiques peuvent entraîner des modifications de l'alimentation de la nappe et avoir des conséquences sur la composition des eaux. Dans le secteur aval de la nappe qui a atteint l'équilibre d'exploitation, de tels scénarios pourraient engendrer une contamination des eaux souterraines par l'eau de mer.

La préservation de la ressource dispose avec le SAGE d'un véritable guide. Ce schéma, validé en juin 2007, est en cours de révision pour être conforme à la Loi sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA), adoptée le 30 décembre 2006, et au SDAGE Rhône méditerranée 2010-2015 qui est entré en vigueur le 17 décembre 2009. Cette révision est déjà bien avancée avec un calendrier prévisionnel, suite à sa validation par la

Commission Locale de l'Eau (CLE), dont l'EPA est membre, le 27 janvier 2014 et par le Comité de Bassin Méditerranée Corse le 27 mai 2014 :

- Enquête publique : septembre/octobre 2014
- CODERST : avant fin 2014
- Approbation début 2015

SAGE « nappe et basse vallée du Var »
Espace Vallée (source CG06)



Le SAGE révisé sera alors constitué d'un Plan d'Aménagement et de Gestion Durable de la ressource (PAGD) et d'un règlement, opposable aux tiers.

Le périmètre de l'OIN est inclus en totalité dans le périmètre du SAGE.

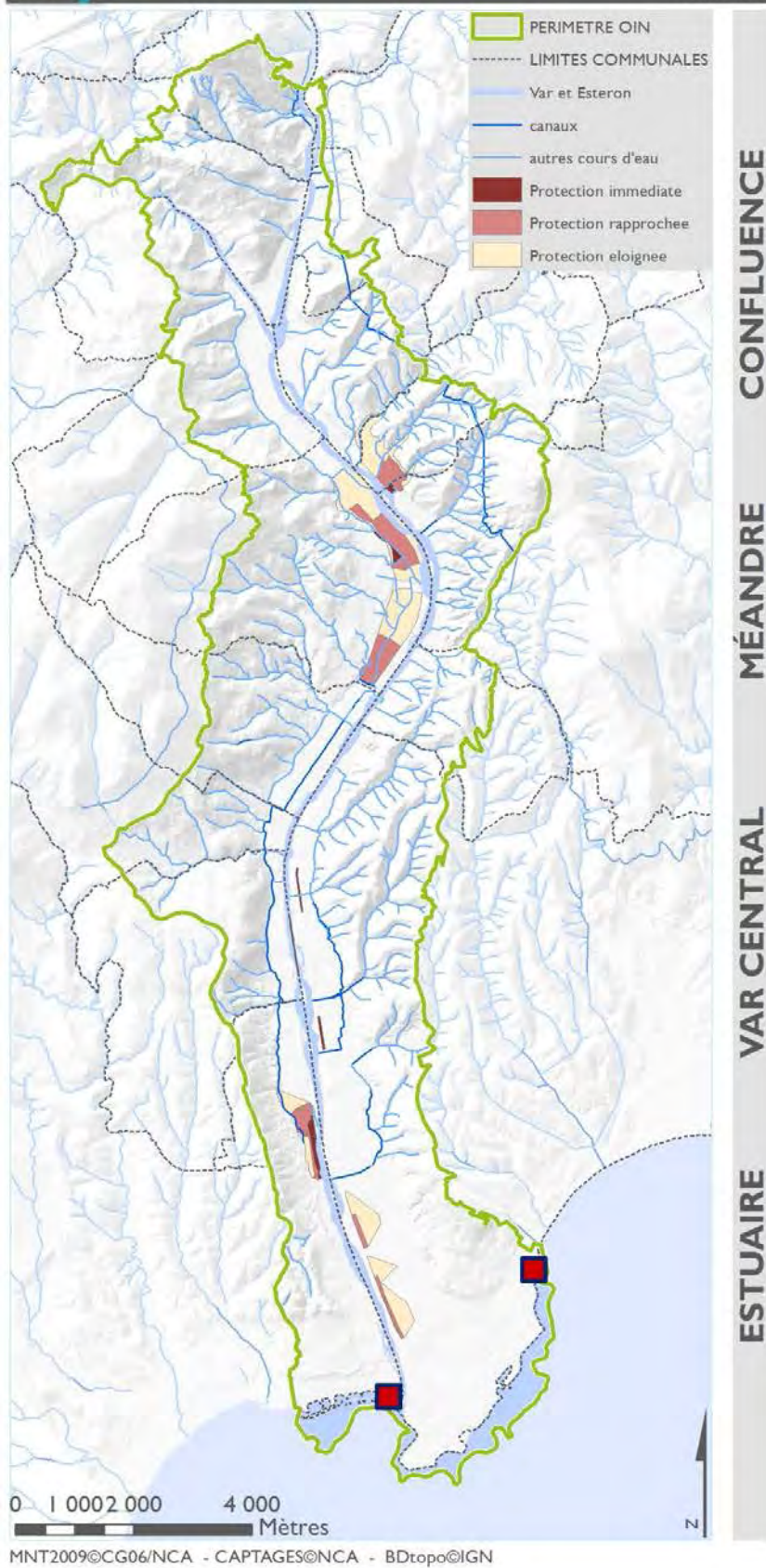
Le SAGE est orienté par un objectif global validé par la CLE et conforme à l'objectif de « bon état » imposé par la directive cadre eau européenne (DCE) : Favoriser les tendances au retour du faciès méditerranéen du lit du Var, en valorisant les ressources souterraines et en développant auprès de toutes les populations la connaissance du fonctionnement dynamique de la vallée pour l'inscrire dans toutes les démarches de gestion de l'eau et d'aménagement du territoire, notamment dans les démarches d'éducation à l'environnement.

Cet objectif est décliné selon trois axes thématiques :

- Objectif de préservation de la ressource : préserver la ressource en eau en accompagnant le développement des usages et en faisant en sorte que toutes les activités prennent en compte la préservation des ressources souterraines et superficielles,
- Objectif de valorisation des milieux : identifier, valoriser et sauvegarder les milieux naturels spécifiques de la basse vallée du var, en visant la restauration des continuités écologiques des milieux aquatiques, c'est-à-dire sédimentaire et biologique pour les poissons et les oiseaux migrateurs,
- Objectif de gestion des risques : gérer les crues, en améliorant la morphologie du lit du var, notamment en rétablissant le transport solide pour retrouver une continuité sédimentaire et en assurant son aménagement en cohérence avec les enjeux économiques et écologiques.

Le SAGE rappelle par ailleurs les objectifs de bon état des eaux superficielles inscrits dans le SDAGE et évalués selon l'arrêté du 25 janvier 2010 (Le Var, de la Vésubie à la mer, ayant été classé « masse d'eau fortement modifiée » du fait de l'endiguement irréversible du lit mineur, la notion de bon état est remplacée par celle de bon potentiel) :

- objectif de bon état chimique en 2015 pour l'ensemble des masses d'eau superficielle,
- objectif de bon état écologique en 2015 pour la masse d'eau superficielle « vallon de Saint-Blaise »,
- objectif de bon potentiel écologique en 2015 pour la masse d'eau superficielle « le Var de la Vésubie à Colomars »,
- objectif de bon potentiel écologique en 2021 pour la masse d'eau « le Var de Colomars à la mer » qui bénéficie d'une dérogation pour les paramètres morphologie et continuité de la rivière.



Concernant l'assainissement, la Métropole NCA a établi un schéma directeur d'assainissement exhaustif, dont la caractéristique principale est de partir d'une approche « milieux ». Dans l'esprit de la DCE, ce schéma directeur définit la qualité des rejets des stations d'épuration communautaires au vu de la sensibilité des milieux récepteurs, afin de garantir l'objectif de « bon état écologique » des masses d'eau, allant de ce fait bien au-delà des normes imposées par la Directive sur les Eaux Résiduaires Urbaines (DERU). Le schéma directeur a également défini des orientations fortes en termes de renouvellement des réseaux et de maintien en bon état de fonctionnement du patrimoine.

Ce SDA aborde deux enjeux : la gestion patrimoniale et l'amélioration de l'épuration.

Concernant l'assainissement collectif géré par la Métropole NCA, chaque rive dispose d'un collecteur primaire qui transporte les effluents vers les stations d'épuration littorales de Nice Haliotis et de Saint Laurent du Var (qui traite également 10 à 20% d'effluents industriels). Il existe de petites stations d'épuration communales (500 à 1100 eqH) sur Gillette, Bonson et Saint-Blaise.

Concernant l'assainissement non collectif, les installations sont nombreuses sur les coteaux et peuvent engendrer des risques de pollution des eaux souterraines transitant dans les poudingues. La Métropole NCA gère le service public d'assainissement non collectif (SPANC).

Les réseaux pluviaux sont peu développés de façon générale sur le territoire de l'Éco-Vallée à l'exception de la commune de Nice et de Saint-Laurent du Var. Les canaux agricoles sont souvent utilisés à des fins d'évacuation des eaux pluviales.

Enfin, un règlement du service public de l'assainissement, de l'hydraulique et du pluvial s'applique sur l'ensemble de la métropole NCA. Il définit les modalités auxquelles est soumis le déversement des effluents dans le réseau d'assainissement des eaux usées et pluviales de la Métropole. Il définit également les conditions d'installation et de suivi des dispositifs d'assainissement non collectif.

Quelques chiffres :

- 1 schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE), validé en 2007 et en cours de révision pour tenir compte de la directive cadre Eau et 1 contrat rivière associé
- 600 000 habitants alimentés à partir de 7 champs de captage (4 en rive droite et 3 en rive gauche) qui prélèvent 50 millions de m³ dans la nappe alluviale
- 25 points de suivi piézométrique de la nappe dans le cadre d'un réseau géré par le Conseil général
- 2 stations d'épuration Nice Haliotis (650 000 eqH) et Saint Laurent du Var (110 000 eqH) qui traitent l'essentiel des effluents produits via 2 collecteurs principaux en rive gauche et rive droite
- 1 démarche collective de gestion des rejets industriels menée avec l'Agence de l'eau « EAUX TOP », engagée sur les zones d'activités de la rive droite du Var

Enjeux :

Les enjeux sont ceux définis dans le cadre du SAGE. Tout projet devra donc s'inscrire dans les préconisations du SAGE, notamment en veillant à :

- préserver la ressource en eau abondante et de qualité en accompagnant le développement des usages et en faisant en sorte que toutes les activités prennent en compte la préservation des ressources souterraines et superficielles,
- prévenir toute intrusion du biseau salé,
- connaître l'évolution des prélèvements afin d'assurer un approvisionnement durable en eau,
- favoriser les économies d'eau dans les projets d'aménagement,
- éviter l'usage des produits phytosanitaires pour l'entretien des espaces publics et des infrastructures de transport

e) Energie

Situé en "bout de chaîne" des réseaux d'alimentation d'électricité et de gaz, le département dispose d'une puissance électrique limitée. Il est dépendant à 80-90% d'autres territoires et possède peu de sites de production d'électricité. Il utilise principalement deux types d'énergie, l'électricité et le gaz et il est observé annuellement quelques jours de fragilité du réseau d'alimentation d'électricité.

La plaine du Var est concernée par les grands réseaux d'électricité et gaz qui approvisionnent les Alpes-Maritimes :

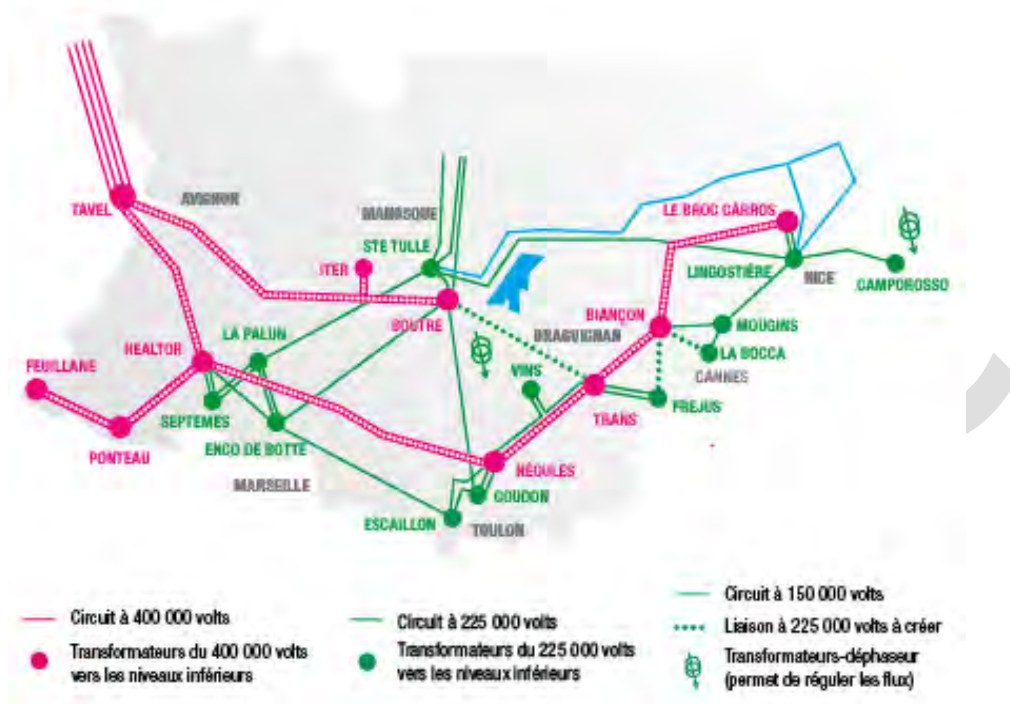
- Lignes RTE (EDF HT et THT) : ligne 225 KV SteTulle-Lingostière / ligne 225 KV Trans-Mougins-Lingostière et ligne 400 KV Réaltor (Marseille)-Le Broc-Carros
- Gazoduc (400mm de diamètre) venant de Fos : jusqu'au poste de la Manda et bouclage sur branche littorale en rive gauche

Pour alimenter en électricité l'Est de la région Provence Alpes Côte d'Azur, il n'existe aujourd'hui qu'un seul grand axe à 400 000 volts, entre les postes de Tavel (Avignon) et Le Broc-Carros (Nice). Cette « autoroute » unique est exposée aux risques de coupures en cas d'aléa (avarie technique, incendie de forêt...). Pour preuve, les coupures majeures survenues en novembre 2008, juillet et décembre 2009, privant d'électricité jusqu'à 2,5 millions d'habitants.

Pour pallier ce risque, l'État, les conseils généraux du Var et des Alpes-Maritimes, la principauté de Monaco, l'ADEME, RTE, le conseil régional PACA et l'EPA ont signé un contrat d'objectif pour la sécurisation est PACA qui a identifié un programme d'actions. Dans ce cadre, et ce depuis 2010, a été lancée la démarche EcoWatt PACA qui diffuse des alertes par mail ou SMS les jours à risque pour inciter les habitants de la région PACA mais aussi les collectivités et les entreprises à modérer leur consommation d'électricité l'hiver, notamment aux heures de pointe entre 18 et 20 heures.

Par ailleurs, RTE réalise un filet de sécurité qui consiste à renforcer le maillage des lignes existantes grâce à trois nouvelles liaisons souterraines à 225 000 volts, (Boutre-Trans, Fréjus-Biançon, Biançon-Cannes), qui seront opérationnelles fin 2015.

Réseau à fin 2015



Les énergies utilisant des sources renouvelables (ENR) sont encore peu utilisées et constituent un potentiel de développement indispensable à exploiter, comme en témoignent l'atlas des énergies, établi en 2012 par l'observatoire régional de l'énergie (ORE) Provence Alpes Côte d'Azur, les études spécifiques portées localement et les plans climat énergie territoriaux (PCET) du CG06 et de la Métropole NCA.

Le potentiel de développement des ENR dans l'Éco-Vallée est diversifié et permet de favoriser un mix énergétique dans les opérations :

- Hydroélectricité. La production d'énergie par hydroélectricité se fait au travers de :
 - La centrale de Plan du Var (5,6 MW) qui est une usine au fil de l'eau qui turbine un maximum de 25 m³/s.
 - Les microcentrales hydroélectriques implantées sur les seuils du Var entre 1984 et 1989 afin de profiter de l'énergie des chutes créées par la construction des seuils et du débit assuré en permanence par le Var. Leur puissance varie selon la centrale entre 2300 kw et 3366 kw. Elles peuvent turbiner au fil de l'eau un débit important (52 m³/s). A noter que les microcentrales des seuils 2 et 3 ne sont plus en activité car emportées par la crue de novembre 1994. Depuis le retour du transport solide dans les années 1990, les usines situées dans le secteur amont sont confrontées à des difficultés d'alimentation de leur prise d'eau quand elles ne sont pas totalement engravées. C'est le cas des microcentrales situées sur les seuils 9 et 10 auxquelles le Préfet a retiré l'autorisation d'exploitation en vue de l'abaissement des seuils. La production de la microcentrale du seuil 8 connaît également une diminution de production.

- Energie solaire photovoltaïque et thermique. L'ADEME a classé le département des Alpes-Maritimes dans la région la plus favorable au développement de l'énergie photovoltaïque. Avec 300 jours d'ensoleillement par an, les Alpes-Maritimes se prêtent particulièrement bien à cette forme de production d'énergie. Or le solaire thermique et photovoltaïque représentent quelques centaines de m² installés en tout sur le territoire et se développe progressivement.
- Géothermie. Le conseil général et le BRGM ont étudié en 2012 les capacités énergétiques des ressources géothermales des nappes du Var évaluées en puissance thermique maximale potentielle. En 2013, l'EPA et le BRGM ont évalué, par modèle numérique, le potentiel géothermique du secteur Nice Méridia. Les résultats des simulations montrent que la géothermie est bien adaptée à cet EcoQuartier et permet de couvrir les besoins en chaud/froid et en eau chaude sanitaire des différents usages identifiés sur Nice Méridia. Des solutions collectives seront privilégiées par rapport à des solutions individuelles en lien avec les services de la Métropole pour la mise en œuvre de réseaux de distribution.
- Boucle d'eau de mer. Une étude de faisabilité de mise en place d'une boucle d'eau de mer pour le chauffage et le rafraîchissement de bâtiments sur le secteur Aéroport/Grand Arénas a été menée en 2011-2012 par NCA. Elle a permis de caractériser la ressource thalasso-thermique et a porté sur la conception, le déploiement et le fonctionnement du réseau de distribution de la ressource énergétique selon plusieurs simulations. Si le potentiel est important, il est nécessaire de rechercher l'optimisation des coûts d'investissement (moins de conduites...) et l'optimisation des charges d'entretien et de maintenance et de raccorder si possible des m² existants. Des études complémentaires se poursuivent notamment pour analyser le potentiel géothermique du secteur afin de comparer les différentes solutions alternatives.
- Eolien. Au regard du schéma régional éolien (SRE) publié par l'ORE, la plaine du Var ne constitue pas un site potentiel pour la production d'électricité d'origine éolienne. Seule le petit éolien peut être envisagé. Ainsi, quelques micro éoliennes sont implantées sur le territoire le long de RM 6202 bis, pour l'irrigation des espaces verts, et sur des zones d'activités (Leroy Merlin, Cap 3 000 et Schneider)
- Biomasse forestière. Le parc forestier des Alpes-Maritimes est le troisième plus important de France mais il est sous exploité. La création du pôle de valorisation de la biomasse forestière sur la commune du Broc constitue une opportunité pour favoriser cette ressource. Le projet est soutenu par l'ensemble des acteurs publics, et consiste à associer sur le même site :
 - une scierie performante permettant de structurer la filière bois et de produire des bois sciés qui sont par la suite séchés et donc utilisables dans la construction, ainsi que de la plaquette forestière et des granulés à partir des sous-produits de la scierie
 - une unité de cogénération biomasse produisant de l'énergie électrique à injecter sur le réseau et de la vapeur utilisée à des fins thermiques pour le séchage du bois (dans une unité de séchage de plus de 20 000 m³). Ce dispositif est destiné à la production de combustible et à des usages

vapeur avec la desserte en chaleur/froid d'industriels sur la zone d'activités de Carros-le Broc ou de futurs agriculteurs.

A noter que ce projet fait partie intégrante du projet « EIT PDV » retenu dans le cadre de l'appel à manifestation d'intérêt « Biens et services éco-conçus et écologie industrielle » de l'ADEME. Le lot 2, "Efficacité thermique sur la ZI de Carros-Le Broc", supervisé par le CAIPDV (association des industriels de la zone de Carros-Le Broc), a pour but de lutter contre le "gâchis énergétique" sur la ZI Carros avec un réseau d'eau chaude et/ou de vapeur, et de tirer le meilleur parti de l'insertion dans l'écosystème de la ZI d'une centrale de cogénération au bois en cours de contractualisation.

La fragilité énergétique du territoire dépasse largement le périmètre opérationnel de l'OIN, comme l'a montrée une récente analyse exhaustive des besoins et des capacités réalisée par EDF en coopération avec les services de la métropole Nice Côte d'Azur.

L'Éco-Vallée peut toutefois représenter une opportunité pour décliner les actions à toutes les échelles de leur mise en œuvre : garantir et sécuriser l'acheminement énergétique, répondre aux besoins croissants, aux projections et ambitions de développement et d'augmentation de l'offre, réguler la consommation, offrir une diversification de l'offre énergétique favorisant les énergies renouvelables et limitant les gaz à effets de serre, garantir au mieux l'autonomie énergétique...

L'EPA est d'ores et déjà porteur d'actions innovantes telles que les démarches EcoCité sur les ilots démonstrateurs ou encore la lutte contre les ilots de chaleur sur les espaces publics du pôle d'échanges multimodal. Il incite, au travers de l'application du CRQE, à développer des aménagements et des constructions économes en énergie et étudie les potentialités de déploiement de productions (chaud/froid) issue d'énergies renouvelables. Enfin, son action sur le développement d'un Smart Grid à l'échelle du quartier Nice Méridia, doit aboutir à une mise en œuvre concrète au-delà des projets démonstrateurs en cours (Nice Grid sur Carros porté par ERDF et le projet ReflexE porté par Véolia sur une vingtaine de sites).

Ainsi les objectifs du programme Smart Grid, qui s'inscrit dans la continuité de la «Charte Smart Grid Côte d'Azur » élaborée en 2012 en partenariat par la CCI, vise à :

- réduire la consommation énergétique de l'éco-quartier
- réduire les besoins de pointe électrique de l'éco-quartier
- réduire la facture énergétique de l'éco-quartier
- renforcer l'autonomie énergétique de l'éco-quartier et favoriser le développement de l'économie locale
- minimiser les émissions de gaz à effet de serre liées à la consommation d'énergie et à la mobilité
- proposer un accompagnement énergétique aux utilisateurs
- développer des services d'hyperproximité.

Quelques chiffres:

- 15 % de couverture électrique des Alpes-Maritimes par des moyens de production locaux, essentiellement par les centrales hydrauliques du haut pays niçois
- un seul axe à 400 000 Volts et un réseau secondaire à 225 000 volts insuffisant = effet "péninsule" électrique du département mais travaux en cours par RTE permettant le renforcement du réseau avec la mise en place du filet de sécurité prévue pour 2015, qui consiste en un maillage de 3 lignes 225 000 volts

- un contrat d'objectifs pour une sécurisation de l'alimentation électrique de l'Est de la Région PACA signé le 21 janvier 2011 (par l'Etat, la Principauté de Monaco, l'ADEME, la Région, les Départements du Var et des Alpes-Maritimes, RTE et l'EPA) qui s'appuie sur les engagements suivants :
 - 20% de consommation énergétique en moins d'ici 2020
 - 25% de production en énergie renouvelable d'ici 2020
- un programme d'actions en faveur du développement des énergies renouvelables et de la maîtrise de demande de l'énergie dans le cadre du contrat d'objectifs.

Enjeux :

Au vu du contexte particulier de l'est PACA, les enjeux locaux majeurs sont la régulation de la consommation énergétique pour réduire la puissance énergétique appelée ainsi que la diversification des sources de production locales :

- viser un développement économe en énergie et tendre vers l'autonomie énergétique
- offrir une diversification de l'offre énergétique favorisant les énergies renouvelables et limitant les gaz à effets de serre
- réguler la consommation, notamment grâce au développement des Smart Grids
- favoriser les projets d'économie circulaire qui permettent la mutualisation des ressources énergétiques.

f) Les déchets

▪ **Déchets ménagers et assimilés :**

Approuvé en décembre 2010, le plan départemental des déchets ménagers et assimilés des Alpes-Maritimes vise les objectifs suivants :

- la réduction des ordures ménagères de 7 % en 2015 et 10 % en 2020 (par habitant)
- le doublement de la collecte des déchets dangereux (3 kg/hab. En 2015),
- Le taux de recyclage "Matière" qui passe de 21 % en 2007 à 45 % dès 2015
- la stabilisation des encombrants et l'augmentation forte de leur valorisation
- la diminution des ordures ménagères résiduelles, qui passent de 465 kg/hab en 2007 à 346 kg/hab en 2015
- une réduction des déchets ménagers et assimilés résiduels partant en incinération ou en stockage de 27 % (à l'horizon 2020, en référence à 2007) bien supérieure aux objectifs du Grenelle (-15 % à l'horizon 2012).

La Métropole est compétente en matière de gestion des déchets ménagers et assimilés. Engagée dans une démarche globale associant les différentes technologies existantes pour le traitement, elle dispose sur l'ensemble de son territoire d'une forte autonomie pour le tri et la valorisation des déchets. Le centre de valorisation organique (CVO) du Broc et son centre de tri associé (qui appartient au syndicat de traitement SMED), l'Unité de Valorisation Energétique (UVE) de Nice-Ariane, l'installation de compostage de Carros et le centre de Tri Haute Performance Valazur à Nice Saint-Isidore, permettent de traiter localement 82% des quantités produites.

Les flux restants (verre, papier, une partie des emballages et des déchets d'équipement électrique et électronique, les métaux, le bois, les déchets dangereux des ménages, ...) sont traités par des installations situées en France et en Europe.

Les ordures ménagères résiduelles

En 2012, 346 053 tonnes de déchets ménagers et assimilés ont été collectées sur l'ensemble de la Métropole. 63% de ces déchets sont des ordures ménagères résiduelles faisant l'objet principal d'une valorisation énergétique dans l'UVE de Nice-Ariane. 8% proviennent de la collecte sélective (verre, papier, emballage) en porte à porte ou en points d'apport volontaire, 23% sont des déchets collectés dans les déchetteries de la Métropole, 6% sont des encombrants enlevés sur la voie publique.

Avec un taux moyen de 1,1kg/jour/habitant, la production d'ordures ménagères résiduelles sur la métropole est de 412,6kg /an/hab. Sur les 15 communes de l'Éco-Vallée, elle est en moyenne de 370 kg/an/hab (source NCA Rapport d'activités 2012).

La collecte sélective

La collecte des emballages recyclables, effectuée pour 35% des quantités en régie et pour 65% par des prestataires privés, est organisée selon les communes de trois manières différentes :

- la collecte en porte à porte destinée aux emballages (plastique, carton, acier et aluminium) stockés dans un sac de pré collecte à domicile puis déposés en vrac dans les bacs à couvercle jaune,
- la collecte de ces mêmes déchets en points de regroupement (rassemblant les différents bacs de collecte) installés sur le domaine public,
- la collecte en points d'apport volontaire par des colonnes aériennes, semi-enterrées ou enterrées.

Dans la quasi-totalité des communes, la collecte des emballages ménagers en porte à porte se fait par substitution. De ce fait il n'y a pas de collecte des ordures ménagères résiduelles le jour où sont collectés les emballages triés. Sur les communes de l'Éco-Vallée, la production moyenne d'emballages ménagers est de 16,6 kg/an/hab (source NCA Rapport d'activités 2012).

La collecte des papiers se fait en points d'apport volontaire par des colonnes (aériennes, semi enterrées ou enterrées) installées sur la voie publique. Une collecte spécifique des papiers de bureau en porte à porte au moyen de corbeilles et de bacs roulants à couvercle bleu est en place depuis 2010 auprès des écoles et des administrations.

En ce qui concerne la collecte du verre, deux systèmes sont mis en place :

- pour les particuliers, des colonnes (aériennes, semi-enterrées ou enterrées) d'apport volontaire sont installées sur la voie publique
- pour certains professionnels (bars, hôtels, restaurants), des bacs roulants sont mis à leur disposition et collectés en porte à porte.

Avec respectivement 18,8 et 16,2 kg/an/hab, le taux de performance de la collecte du verre et des papiers sur les communes de l'Éco-Vallée se place au niveau des ratios observés sur le département (20,5kg/an/hab pour le verre et de 15kg/an/hab pour les papiers, source plan départemental 2010).

▪ Déchets non ménagers (DNM) et assimilés

Il s'agit des déchets non ménagers (DNM) et non dangereux (ou banals) des entreprises, des administrations et établissements publics, (appelés aussi DIB), collectés séparément par des prestataires privés ; ce sont les déchets solides non dangereux assimilables aux ordures ménagères par leur constitution (papiers, cartons, plastiques...)

Les déchetteries

Le réseau des déchetteries métropolitaines se compose de 13 sites exploités en régie, ouverts de 5 j/7 à 7 j/7. Ce sont des installations gardiennées, accessibles par les particuliers, destinées à trier et à orienter vers les filières de recyclage adaptées les déchets encombrants des ménages (mobilier, gros et petit électroménager...), de bricolage (gravats, ferrailles...), de jardin (déchets verts) et les déchets de bois dans certaines installations métropolitaines. Il est en outre possible d'y déposer des Déchets Dangereux des Ménages (DDM) tels que les piles, les huiles et les batteries. Les sites sont également ouverts aux professionnels sous conditions de produits admissibles. Depuis le 1er janvier 2013, l'accès à ces déchetteries est gratuit pour les habitants de la Métropole dans la limite de 1,5 tonne par an et par foyer (ou 12 passages par an et par foyer dans les déchetteries non équipées de système de pesée). Dans l'Éco-Vallée il existe actuellement 4 déchetteries métropolitaines à Carros, Castagniers, La Gaude et Nice Ouest.

Les centres de tri

L'Éco-Vallée est dotée de plusieurs centres de tri publics ou privés :

- le centre de Tri Haute Performance (CHTP) Valazur de Veolia situé à Nice, au sein du Parc d'Activités Logistiques (PAL), répond à un besoin départemental de traitement des déchets industriels et des encombrants. Le tri des déchets à Nice, fortement automatisé, granulométrique, aéroulrique et optique, permet d'atteindre un taux élevé de valorisation matière et de Combustibles Solides de Récupération (CSR) de l'ordre de 70 %. Il trie et conditionne ainsi de 130 000 t/an de DNM
- le centre de tri du CVO géré par le SMED qui traite 3 500 t/an d'encombrants, 3 000 t/an de DNM et 10 000t/an de recyclables secs
- le centre EMCO Méditerranée à Carros qui récupère les matières non métalliques recyclables secs et notamment les papiers-cartons.

La gestion collective des DNM dans les zones d'activités de l'Éco-Vallée (source CCI) :

- ZI de Carros-Le Broc : CAIPDV 1700 t valorisées avec 12 flux
- Parc d'Activités de Saint-Laurent-du-Var : NCA 300 entreprises carton 200 t/an valorisé
- L'Arénas : ASL Arénas 400 entreprises avec 13 flux (6 DIB + 7 DD)
- MIN: 225 entreprises 1 248 t/an valorisables, soit 48 % du tonnage produit avec 4 flux
- PAL: CCI 600 T/an valorisées, soit 60 % avec 4 flux
- Lingostière : Initiative privée 2 100 t/an valorisées avec 4 flux
- La plateforme de compostage des déchets verts VALSUD à Carros.

▪ Déchets du BTP

Le projet de Plan de Prévention et de Gestion des déchets issus du BTP (qui devrait être approuvé en début d'année 2015) propose des leviers d'actions pour atteindre 70% de recyclage de ces déchets en 2020. Les déchets issus de chantiers du bâtiment sont en majorité des déchets inertes, parfois associés à des déchets non dangereux non inertes. Les déchets proviennent de trois types de chantiers : la construction, la démolition et la réhabilitation.

Le gisement annuel de déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics retenu dans le cadre de l'état des lieux de ce plan s'élève à 2,9 millions de tonnes produites en 2011, dont près de 2,8 millions de tonnes de déchets inertes par an. 79% proviennent des travaux publics et 21% du bâtiment.

Le gisement départemental de déchets non dangereux non inertes du BTP est estimé à 132 483 t/an. Ces déchets sont soit directement dirigés vers des filières de valorisation (bois, ferrailles), soit dirigés vers des centres de tri et de recyclage.

Les déchets dangereux du BTP des Alpes-Maritimes sont traités sur des installations hors département (installation de stockage de déchets dangereux de Bellegarde dans le Gard notamment). En effet le département ne dispose pas d'installation de traitement adaptée.

Le taux de valorisation matière des déchets inertes des Alpes-Maritimes est de 58%.

L'Éco-Vallée est dotée de plusieurs installations de gestion des déchets du BTP :

- le centre de tri de Véolia Propreté à Lingostière, d'une capacité de 30.000 t/an en service depuis octobre 2011 qui traite 20.000 t/an de déchet de chantiers et 10.000 à 20.000 t/an de déchets artisanaux
- des centrales à béton et centrales d'enrobés qui réutilisent des déchets de chantier (retour béton, granulat issus de béton concassé, fraisats d'enrobé...) dans le process :
 - centrales d'enrobés : Société COLAS à Carros (1 500 t/an), Société SAME SECA à Nice (20 800t/an), Société SNE / EUROVIA / SNAF à Nice (54 000t/an)
 - centrales à béton : Société LBN à Carros (1 900t/an)
- des centres de recyclage La Nouvelle Sirolaise de Construction à Carros (20 000 t/an), Vicat à Nice (150 000 t/an), Ballastière SMG (350 000 t/an)
- l'installation de stockage des déchets inertes (ISDI), exploitée par la société SITA SUD (Vallon des Tenchurades) sur Saint Laurent du Var- La Gaudé avec une fin d'exploitation prévue en 2021 (140 000 t/an).

Un diagnostic a permis d'identifier les enjeux et besoins en équipements de chacun des 5 territoires délimités dans le projet de plan. Ainsi, celui qui recouvre le périmètre de NCA montre un déficit de traitement de 337 600t/an en 2011, avec une performance de recyclage de 50%.

Le plan a également établi un inventaire prospectif aux horizons 2020 et 2026 des quantités de déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics à traiter selon leur origine et leur type en intégrant les mesures de prévention et les évolutions démographiques et économiques prévisibles.

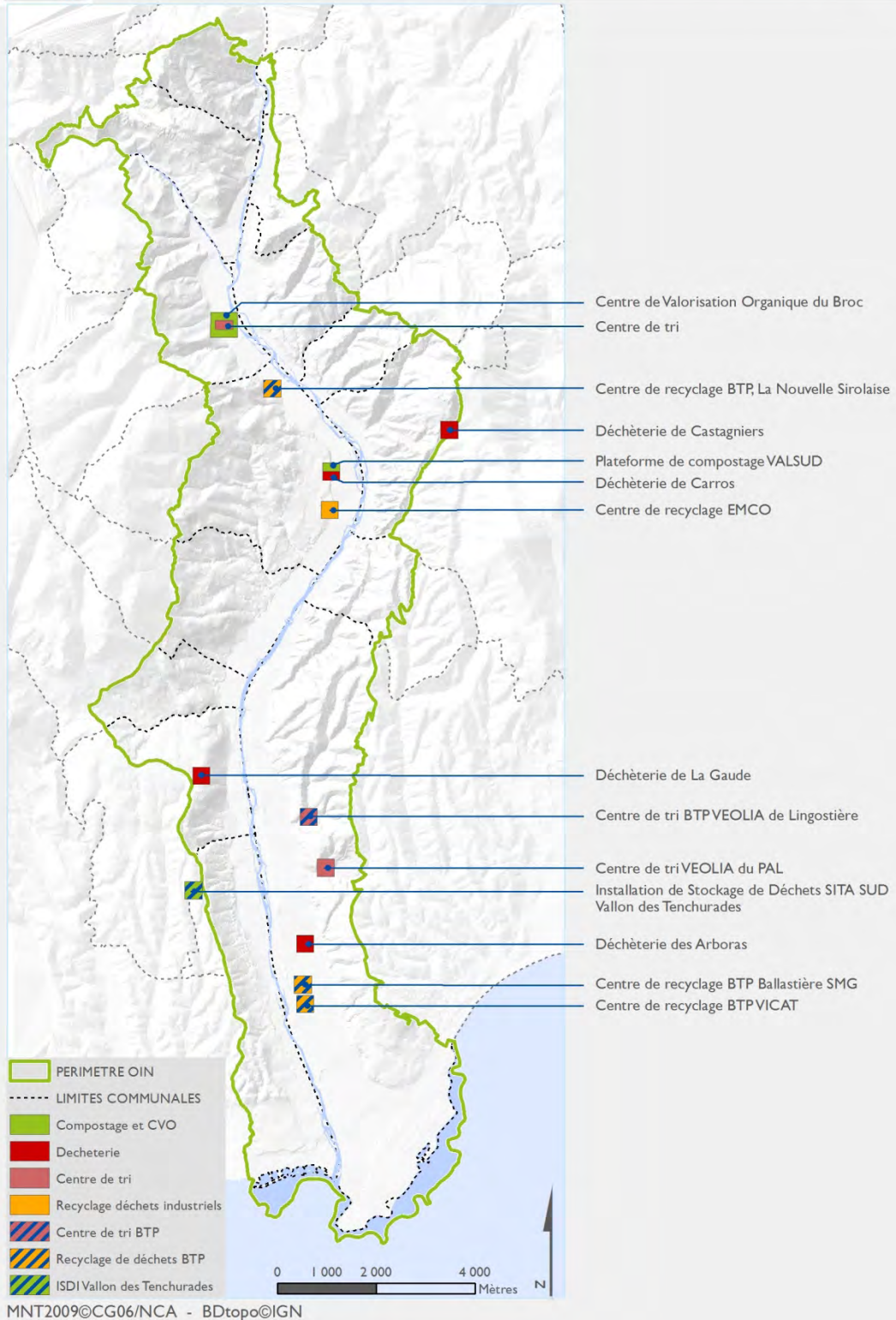
Ainsi sur le territoire NCA, le déficit en capacité de traitement des déchets inertes non recyclables du territoire reste très important : 441 000 t/an à l'horizon 2020 et 267 000 t/an à l'horizon 2026.

Le plan conclut qu'au vu de la projection de la gestion des déchets du territoire NCA aux échéances 6 et 12 ans, il paraît nécessaire de doter le territoire d'installations d'élimination des déchets inertes non recyclables en nombre et capacité suffisantes pour assurer la gestion des déchets de manière conforme à la réglementation, par maintien en activité des sites actuels et/ou par création de nouvelles installations (en fonction des besoins identifiés). Le territoire étant dépourvu de plateforme de regroupement des déchets de chantier destinée aux professionnels, le plan estime qu'il serait souhaitable d'équiper le territoire NCA de plateformes de collecte et regroupement, afin de favoriser le tri et le recyclage des déchets de chantier.

Les grands travaux à venir dans l'Eco-Vallée sont par ailleurs des opportunités pour redynamiser l'activité de toute la filière BTP dans la plaine du Var et les acteurs locaux de ce secteur souhaitent en profiter pour le faire de manière exemplaire. Ainsi, le projet, porté par un consortium d'industriels qui vise à créer un centre de regroupement pour les entreprises du BTP de la plaine du Var afin de mutualiser la collecte, le tri et le traitement des matériaux de déconstruction et à préparer l'optimisation de l'écosystème des matières inertes des Alpes-Maritimes, apparaît essentiel à mettre en œuvre. Ce projet constitue le lot "Matières inertes" du projet EITPDV retenu en septembre 2013 dans le cadre de l'appel à manifestation d'intérêt « Biens et services éco-conçus et écologie industrielle » de l'ADEME qui doit être mis en œuvre dans les 6 prochaines années. L'objectif est d'engager une restructuration progressive des opérations de la filière et une localisation des industries du BTP à proximité des besoins, pour limiter leur impact environnemental et augmenter les performances économiques du secteur. Il s'agit en effet d'augmenter la part de recyclage et de réemploi en travaillant sur la question des procédés techniques de recyclage, mais surtout, sur la question de l'acceptation de ces matériaux recyclés par les donneurs d'ordre. Le nouveau centre de regroupement proposera en outre une meilleure traçabilité des déchets du BTP.

Enjeux : Ils découlent des différents plans établis en concertation.

- Intégrer dans les aménagements et les programmes immobiliers les équipements nécessaires à une optimisation de la collecte sélective.
- Favoriser le réemploi des matériaux de démolition sur site.
- Créer les équipements qui favorisent la gestion et la valorisation des déchets de chantiers et qui permettront d'absorber le déficit de traitement identifié par le plan départemental.



g) Nuisances et santé publique

▪ Qualité de l'air

L'amélioration de la qualité de l'air est un enjeu sanitaire majeur pour le territoire des Alpes-Maritimes. En effet, des dépassements de seuils réglementaires sont régulièrement constatés sur le territoire.

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) des Alpes-Maritimes du Sud, intégrant le périmètre de l'OIN, a été approuvé par arrêté préfectoral le 6 novembre 2013. Il donne des objectifs :

- en termes de concentrations : ramener les concentrations en polluants à des niveaux inférieurs aux valeurs réglementaires, avec une priorité sur les particules et les oxydes d'azote,
- en termes d'émissions : décliner localement la directive plafond et les objectifs des lois Grenelle,
- en termes d'exposition de la population : tendre à une exposition minimale de la population à la pollution et traiter les points noirs résiduels par des actions spécifiques.

Pour répondre à ces objectifs, le PPA des Alpes-Maritimes du Sud propose un panel de 31 actions fonction des différents secteurs d'activité : industrie transports, aménagement, déplacements, résidentiel, agriculture, brûlage.

La surveillance de la qualité de l'air dans les Alpes-Maritimes est assurée par l'association agréée pour la surveillance de la qualité de l'air (AASQA), Air PACA, qui effectue des relevés grâce à un réseau d'une quinzaine de stations de mesures fixes situées essentiellement sur le littoral et pour deux d'entre elles dans le haut pays.

Dans le territoire de l'Éco-Vallée, le réseau de surveillance dispose de 2 stations de mesure de la qualité de l'air :

- Nice Aéroport qui analyse le dioxyde de soufre, le dioxyde d'azote, l'ozone et les particules (PM10)
- Nice Ouest Botanique qui analyse l'ozone.

Concernant le suivi des pollens allergènes, il existe, sur Nice, une station du réseau national de surveillance aérobiologique. La surveillance pollinique constitue un enjeu fort du fait du risque allergique induit, lié aux pollens et aux moisissures présentes dans l'air, qui provoque des conjonctivites, rhinites et gênes respiratoires.

Quelques chiffres (Source : PPA06):

Source PPA 06 :

Sur le périmètre du PPA des Alpes-Maritimes du Sud, les émissions de polluants relevées sont les suivantes (source : Air PACA 2007) :

- quatre secteurs principaux contribuent aux émissions de SO₂ de manière quasiment équivalente : industrie et traitement des déchets, résidentiel / tertiaire, transport non routier et le transport routier. Ces émissions représentent environ 90% de celles du département

- le secteur des transports routiers contribue à la majeure partie des émissions de CO (70%). Ces émissions représentent 75% de celles du département
- les secteurs des transports routiers et de l'industrie et du traitement des déchets contribuent à la majeure partie des émissions de PM10 soit 69% de celles du département. A noter la contribution importante du secteur résidentiel et tertiaire (17%)
- le secteur des transports routiers contribue à la majeure partie des émissions de PM2,5 (44%).soit 65% de celles du département
- le secteur des transports routiers contribue à la majeure partie des émissions de NOx (66%). La seconde contribution vient du secteur de l'industrie et traitement de déchets (21%). Les émissions représentent 83% de celles du département,
- le secteur industriel contribue à la majeure partie des émissions de COVNM (34%), suivi par le secteur des transports routiers (24%). Les émissions sont également le fait de l'agriculture et du milieu naturel (19%) et du secteur du résidentiel et tertiaire (18%). Les émissions sont de l'ordre de 49% de celles du département.

Source PCET 06 :

- 70 % des émissions de CO2 proviennent des transports alors que la moyenne nationale, pour ce secteur, s'élève à moins de 50 % (26% pour l'année 2009) ; à cet effet on dénote en 2007 dans le département 233 000 déplacements quotidiens domicile travail et la présence de 577 000 véhicules particuliers dont le nombre croît de 3,1 % par an.
- 3,5 millions de tonnes équivalent carbone (pour l'année de référence 2007) : émissions de carbone, dans les Alpes-Maritimes

Des programmes d'actions et des procédures d'alerte et d'information sont mises en œuvre au travers du plan de protection de l'atmosphère (PPA) des Alpes-Maritimes du Sud qui imposent des mesures locales, concrètes, mesurables et contrôlables pour réduire significativement les émissions polluantes et de la diffusion de l'information en cas d'alerte (ozone, dioxyde de soufre, dioxyde d'azote et particules fines). Les plans "Climats territoriaux", élaborés par le Conseil général, par la ville de Nice et la métropole NCA, ainsi que les diagnostics des émissions de GES qu'ils ont réalisés, permettent par ailleurs de disposer de diagnostics de territoire et d'identifier les enjeux propres au territoire.

Le PCET CG 06 vise à réduire de 20% de GES. Cette réduction passe par des actions portant sur plusieurs thématiques, notamment : bâti, construction / transport, fret et transport de personnes / gestion des déchets / énergie / développement économique ...

Le PSO prendra en compte les différents plans indiqués ci-avant notamment en matière de qualité de l'air.

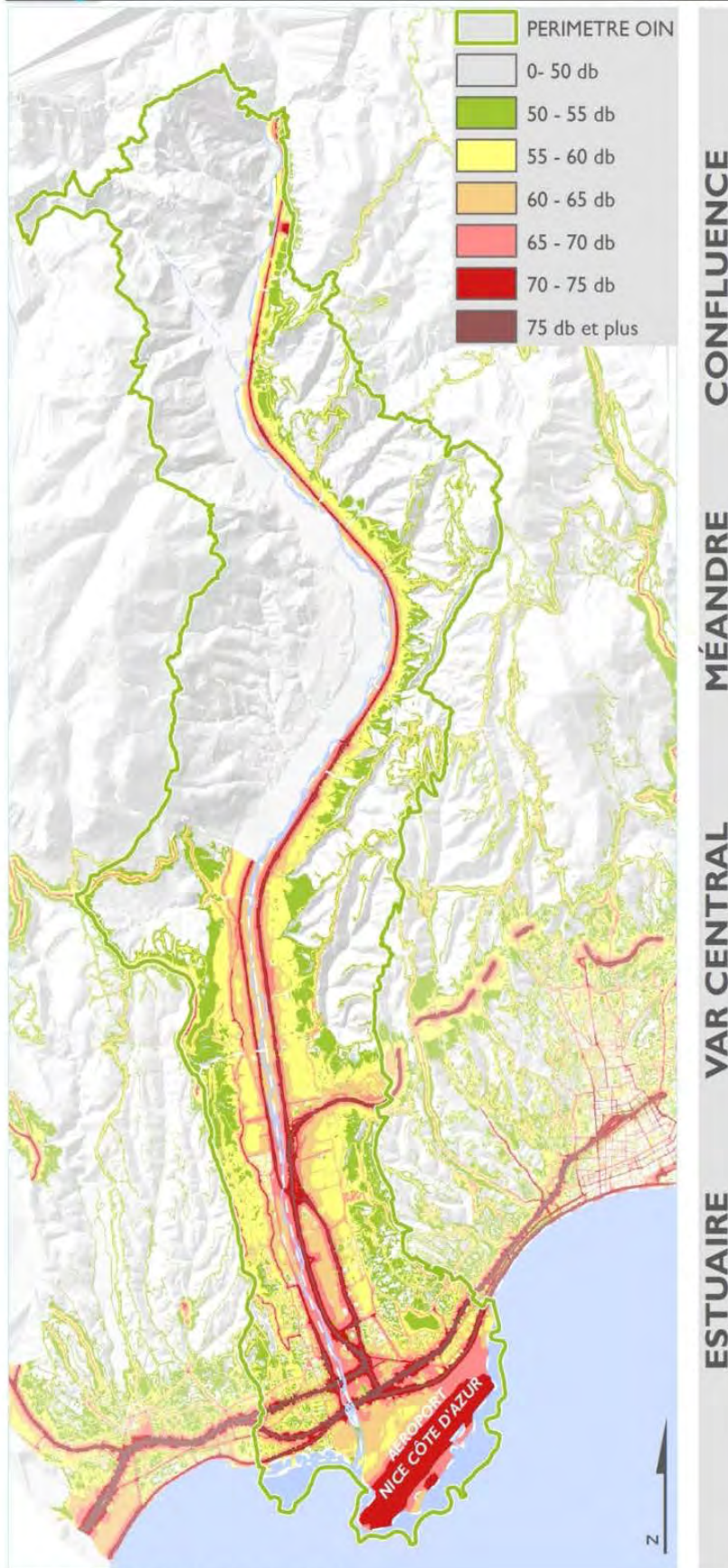
▪ **Bruit**

Dans le territoire de l'OIN, on constate que les sources de bruit les plus importantes sont principalement localisées sur la zone côtière : A8, routes à fort trafic, voies ferrées et aéroport Nice Côte d'Azur.

L'aéroport Nice Côte d'Azur dispose d'un plan d'exposition au bruit (PEB) qui fixe les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs : zones de bruit fort A et B, zones de bruit modéré C et pour Nice, zone de bruit faible D1. Les constructions autorisées dans les zones de bruit doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique. Il dispose également d'un plan de gêne sonore (PGS) qui comporte 3 zones (I gêne très forte, II gêne forte, III gêne modérée) : les riverains peuvent bénéficier d'une aide pour les travaux d'insonorisation de leur logement. Un arrêté spécifique de la ville de Nice à la période de nuit – le plus restrictif de France –, permet de diminuer de façon drastique le nombre de décollages et d'atterrissage des avions. En outre, les impacts liés au temps de mise en marche des avions d'affaires avant leur départ sont désormais réduits grâce à la mise en place très récentes d'installations fixes, les « pop up » qui fournissent l'électricité et l'air conditionné nécessaires à la préparation des avions.

Les infrastructures de transports terrestres bruyantes sont classées en 5 catégories, auxquelles sont associées un secteur de nuisances de part et d'autre de l'infrastructure (de 10m à 300m) et à l'intérieur duquel des prescriptions d'isolement acoustique s'imposent aux nouvelles constructions. La voie ferrée Paris-Vintimille est classée en catégorie 1 jusqu'à Nice Ville.

Conformément à la directive européenne 2002/49/CE sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, et sa transposition dans le code de l'environnement français, la Métropole de Nice Côte d'Azur est l'autorité compétente pour la réalisation des cartes de bruit sur son territoire et de son plan de prévention du bruit dans l'environnement. Elle a établi les cartes stratégiques du bruit qui visent à donner une représentation de l'exposition au bruit des populations, vis-à-vis des infrastructures de transports routier, ferroviaire et aérien. Ces cartes sont disponibles sur le site : <http://auditorium.nicecotedazur.org>



Grâce aux efforts conséquents réalisés par la métropole sur les principales infrastructures routières, le taux d'habitants exposés à une classe de bruit supérieure à celle recommandée par la directive européenne est tombé de 10% à 5% entre 2010 et 2013.

Enfin, afin d'accompagner sa politique de lutte contre le bruit et le suivi des actions du plan de prévention du bruit, NCA va développer, dès 2014, un observatoire du bruit avec l'installation de 8 balises de mesure du bruit tandis qu'un véhicule expérimental, 100% électrique et muni d'un capteur de bruit, permet de réaliser des mesures environnementales lors de déplacements professionnels des agents .

Il est à noter que la carte des bruits complétée sur Gattières et Carros est en cours de finalisation.

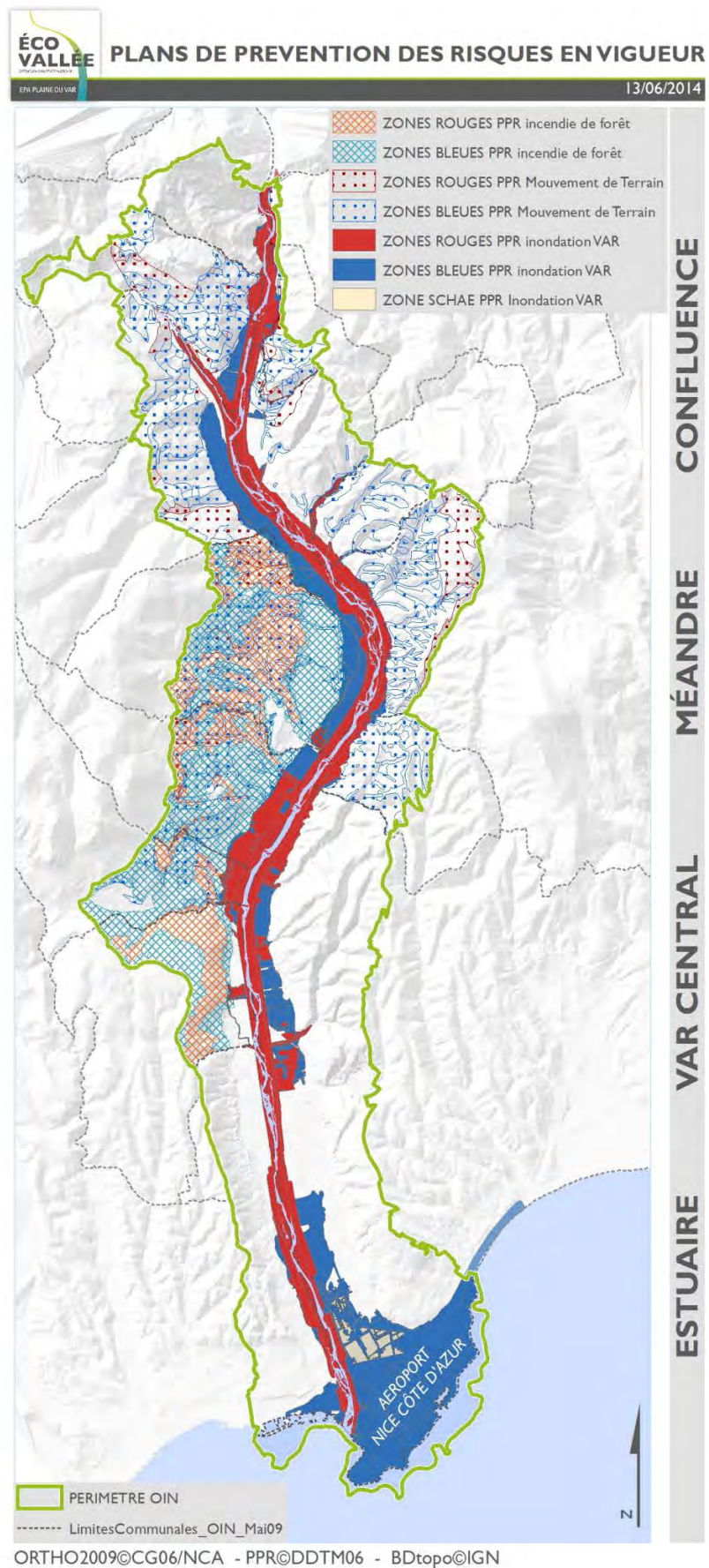
Enjeux

- Prévenir d'éventuelles nuisances,
- Envisager des mesures préventives, correctives (recul, secteur tampon,...) ou compensatrices (isolation, murs...)

h) Quels enjeux pour le territoire ?

- L'innovation et l'expérimentation des politiques du Grenelle dans un contexte de transitions écologique et énergétique.
- La mise en œuvre d'un développement et d'un aménagement éco-exemplaires qui favorise le plus possible la neutralité environnementale.
- L'utilisation économe des ressources naturelles et l'incitation à leur valorisation par des échanges locaux.
- Le fonctionnement hydrologique et écologique comme élément moteur du développement urbain de l'Eco Vallée.
- La prise en compte et la valorisation des richesses naturelles du territoire.
- L'absence d'atteinte significative aux enjeux et objectifs de conservation des sites NATURA 2000 présents sur le périmètre de l'OIN (basse vallée du Var, vallons obscurs, gorges de la Vésubie et Bec d'Utelle) ou à proximité (effets indirects) et absence d'atteinte significative aux espèces et habitats naturels ayant justifié la désignation de ces sites.
- La préservation des espèces protégées ou, à défaut, la compensation des atteintes qui leur sont causées.
- L'objectif de faire d'Eco-Vallée un territoire « bas carbone », et visant l'autonomie énergétique par la maîtrise de la consommation et le recours aux énergies renouvelables.
- La caractérisation, la prise en compte et la meilleure maîtrise possible des effets cumulés générés, dans l'ensemble du territoire de l'OIN, par tous les projets, qu'ils soient portés par l'EPA ou d'autres maîtres d'ouvrage.

2. Les risques naturels et technologiques



Les caractéristiques humaines et naturelles du département des Alpes-Maritimes lui confèrent une sensibilité particulière vis-à-vis des risques. La vallée du Var est ainsi soumise à plusieurs risques naturels (inondations, feux de forêt, sismique, mouvements de terrain), ainsi qu'à des risques technologiques (présence de quelques établissements industriels classés SEVESO et transports de matières dangereuses).

Les études de risques en cours ou achevées permettent de contrôler le développement du territoire dans les zones exposées, en évitant d'augmenter les enjeux dans les zones à risque, et en diminuant la vulnérabilité des zones déjà urbanisées, dans une logique de développement durable.

a) Le risque inondation

Avec 110 km et un bassin versant de 2 822 km² (soit 67% du territoire départemental), **le Var est le plus important des fleuves côtiers de la région PACA**. Le débit du Var est ordinairement de 50 à 100 m³/s mais peut monter, en l'espace de quelques heures, à 1 000 m³/s (il a atteint 3 500 m³/s lors de la crue exceptionnelle de novembre 1994).

Les risques d'inondation ont deux causes : les débordements du lit mineur endigué du Var (tenant compte des ruptures potentielles des digues par surverse ou érosion interne ou externe) et l'inondation par les vallons. L'alerte au niveau du fleuve Var est assurée par Météo-France auquel l'Etat a confié le Service de Prévision des Crues du Sud-Est (SPC).

Divers documents planifient les orientations et actions à mener dans ce domaine.

Le Plan de Prévention des Risques d'Inondations (PPRI) Basse Vallée du Var.

La plaine du Var est dotée, depuis 2011, d'un PPRI intercommunal qui concerne les quinze communes riveraines, ce qui permet de garantir une vision globale du risque à l'échelle valléenne. Ce PPRI, approuvé en avril 2011, a été révisé partiellement (arrêté préfectoral du 25 juin 2013) pour le secteur du Grand Arénas afin de tenir compte de l'élaboration du schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble (SCHAE) prescrit par le PPR initial. Une fois le SCHAE adopté, le PPRI a été révisé pour l'intégrer. Au-delà, il convient de préciser que cette démarche permet de définir les modalités d'un aménagement urbain durable, dans une zone située derrière un ouvrage de protection et sans augmenter le risque ni le déplacer.

Le SAGE « Nappe et basse vallée du Var » est conforme aux orientations du SDAGE Rhône-Méditerranée et Corse (validé en 2009), en favorisant le retour au faciès méditerranéen du lit du Var.

En matière de préconisations visant à réduire le risque d'inondation lié aux ruissellements, le SAGE définit un « espace pluvial » dans lequel les ruissellements doivent être maîtrisés et le comblement et l'imperméabilisation des sols évités.

En matière de préconisations visant à réduire le risque d'inondation lié au débordement du fleuve, le SAGE définit un « espace vital » de fonctionnalité écologique du Var. Cet espace permet au fleuve un bon écoulement de ses eaux et le libre charriage des matériaux en particulier lors des épisodes de crues. Cela se traduit par l'abaissement

progressif des seuils ; tout projet induisant une réduction de la capacité hydraulique du fleuve est réputé incompatible avec le SAGE.

Ainsi, la stratégie retenue par la commission locale de l'eau (CLE) consiste à restaurer le faciès méditerranéen du fleuve grâce à un programme de travaux d'abaissement progressif des seuils existants de l'amont vers l'aval, afin de diminuer la dangerosité du fleuve mais également de restaurer son fonctionnement naturel de fleuve méditerranéen. Deux seuils ont d'ores et déjà été abaissés par le Conseil général en 2011 et 2012.

Le projet de SAGE, révisé et validé par la CLE fin 2013, sera soumis à la consultation et à enquête publique avant d'être approuvé par arrêté préfectoral dans le courant du 2^{ème} semestre 2014.

Le contrat rivière et les PAPI Var 1 et 2. Le Conseil général assure l'animation et il est le principal maître d'ouvrage du contrat de rivière qui est l'outil de mise en œuvre du SAGE. Le contrat de rivière 2011-2015 a reçu l'avis favorable du comité d'agrément du bassin Rhône-Méditerranée, en janvier 2011. Les programmes d'actions pour la prévention des inondations (PAPI) de la basse vallée du Var, également portés par le Conseil général, en constituent le volet « Inondation ».

Le PAPI Var 1, a été signé le 24 juillet 2009 entre l'État et le Département. D'un montant d'environ 23 millions d'euros, ce programme a permis de réaliser des travaux de protection prioritaires de la basse vallée (protection de la partie ouest de Nice, de Saint-Laurent du Var, du lac du Broc, l'abaissement des premiers seuils du Var et le recalibrage de certains vallons...). Le Département, MNCA et la Région se sont fortement impliqués dans ce programme : le montant des actions achevées, à ce jour, s'élève à 14 millions d'euros.

Néanmoins, l'amélioration des connaissances sur le risque inondation, avec notamment l'approbation du PPRi de la basse vallée du Var, le 18 avril 2011, a mis en évidence la nécessité d'un nouveau PAPI qui a donné lieu à un diagnostic partagé du territoire. Le SAGE et le PPRi constituent le socle de la stratégie de ce PAPI Var 2 pour la période 2012-2018, en identifiant clairement les zones les plus vulnérables et donc les priorités locales. La stratégie s'appuie également sur le retour d'expérience du PAPI Var 1. Tous les travaux de protection conséquents (montant supérieur à 2 millions d'euros ou représentant plus de 25% du programme) ont fait l'objet d'une Analyse Coût-Bénéfice (ACB) permettant d'apprécier le rapport entre les coûts de mise en œuvre des travaux de protection et les bénéfices qu'on en retirera (coûts directs des dommages).

Une convention financière, regroupant les actions du PAPI 1 en cours et les actions du PAPI 2 (25 actions pour plus de 67 millions d'euros), a été signée par l'ensemble des partenaires (dont l'EPA) le 28 octobre 2013.

Dans le cadre de l'application de la directive Inondation 2007/60/CE du 23 octobre 2007 qui vise à fixer un cadre d'évaluation et de gestion des risque d'inondation tout en priorisant l'intervention de l'État pour les territoires à risque important d'inondation (TRI), 31 TRI ont été arrêtés le 12 décembre 2012 sur le bassin Rhône-Méditerranée dont le TRI Nice-Cannes-Mandelieu qui englobe l'ensemble du périmètre de l'Éco-Vallée.

Le Conseil général anime, aux côtés de l'État, l'élaboration de la Stratégie Locale de Gestion du Risque Inondation (SLGRI) à l'échelle du TRI. La SLGRI fixera, à l'échelle du TRI, les objectifs de réduction des conséquences dommageables des inondations.

Enjeux

- Mieux prévoir les crues rapides du fleuve et des vallons.
- Réduire la vulnérabilité des personnes et des biens.
- Conforter les ouvrages de protection vétustes.

b) Le risque Incendie de forêt

L'aléa est faible dans la plaine en raison de l'absence de forêts, mais il est fort sur les coteaux : type feux de forêt en zone très boisée ou type feux de jardin généralisés en zones urbanisées. Le feu peut avoir deux origines principales : un départ en pied de coteau avec une progression rapide et puissante vers les crêtes ou une origine externe essentiellement en rive droite avec l'arrivée d'un incendie selon deux axes potentiels, la vallée de l'Estéron, au nord, et en provenance de l'ouest, sur la Gaude et Saint-Laurent-du-Var.

Il existe plusieurs pistes de défense de la forêt contre les incendies (DFCI) et 13 citernes d'eau dans le périmètre de l'OIN, principalement regroupées en rive gauche, entre Castagniers et La Roquette sur Var ; sur la rive droite, elles sont localisées à la confluence Var-Estéron et en limite Carros-Gattières.

Les PPR incendies de forêt des communes de La Gaude, Saint-Jeannet, Gattières et Carros sont approuvés. Les PPRIF des communes de Gillette, Bonson, Levens, Nice, Saint-Laurent-du-Var, La Roquette-sur-Var, Saint-Martin-du-Var, Saint-Blaise, Castagniers et Colomars sont en cours d'étude.

Pour les 6 dernières communes citées, la connaissance actuelle du risque a été diffusée aux personnes publiques associées.

La prévention des incendies de forêt passe essentiellement par les mesures de débroussaillage obligatoire en zone urbaine des documents d'urbanisme et autour des habitations et de la voirie. Ce débroussaillage a des impacts non négligeables sur les milieux naturels périphériques, qui doivent être pris en compte dans les réflexions d'aménagement ou d'implantation de projets.

c) Le risque sismique et mouvement de terrain

▪ Risque sismique

La plupart des pertes en vies humaines lors d'un tremblement de terre étant due à l'effondrement de bâtiments, il est obligatoire d'appliquer des normes parasismiques. Le degré de protection varie selon les zones de sismicité et selon le type d'ouvrages.

La plaine du Var se situe en zone de sismicité moyenne (4 sur une échelle de 5), en application du décret n°2010-1255 du 22 octobre 2010 relatif à la délimitation des zones de sismicité en France. Pour hiérarchiser les enjeux, le décret n°2010-1254 donne une classification des zones et distingue les typologies d'ouvrages. Une distinction est ainsi faite entre d'une part les ouvrages « à risque normal », pour lesquels les conséquences d'un séisme sont limitées à la structure même du bâtiment et à ses occupants et d'autre

part les ouvrages « à risque spécial » aux conséquences plus larges. Des arrêtés spécifiques attribuent des règles de construction aux ouvrages. La réglementation parasismique s'applique à la fois sur les bâtiments neufs et existants.

En cas de séisme d'une magnitude suffisante pour induire des destructions de bâtiments et au-delà des enjeux humains, il apparaît nécessaire de planifier par anticipation la gestion des déchets post catastrophe. Cette anticipation facilitera la gestion de la crise et le retour à la normale. Elle réduira les risques sanitaires et environnementaux, les désordres psychologiques des populations sinistrées mais aussi elle doit permettre de gérer dans les meilleures conditions l'évacuation vers des sites appropriés des matériaux issus des destructions de bâtiments.

Comme le souligne le Groupement d'Expertise et d'Intervention Déchets post-catastrophe (GEIDE), ces efforts de planification seront proportionnels à la magnitude et à l'intensité prévisibles des séismes sur le territoire et doivent être intégrés dans des plans de sauvegarde avec la liste des moyens locaux et régionaux disponibles pour gérer et évacuer les matériaux.

▪ **Risque mouvement de terrain**

Le risque de coulées de boue et de glissement de terrain est assez important sur le territoire.

Les PPR mouvements de terrain des communes de Saint-Jeannet, Gattières, Carros, Le Broc, Gilette, Levens, La Roquette-sur-Var, Saint-Martin-du-Var, Saint-Blaise, Castagniers, Colomars et Nice (secteur Cimiez), sont approuvés. Les PPR mouvements de terrain des communes de Bonson et de Nice (hors secteur Cimiez) prescrits respectivement le 21/06/10 et le 27/07/10 sont en cours d'études et l'état de la connaissance actuelle des aléas a été diffusé aux personnes publiques associées.

▪ **Risques de submersion marine**

A la suite des événements de février 2010 lors de la tempête Xynthia, l'Etat a validé en février 2011 un Plan interministériel Submersions Rapides (PSR) visant à une meilleure prévention des risques de submersion marine et de crue rapide. En effet, les aléas auxquels les zones côtières sont susceptibles d'être exposées, à des degrés divers selon leur situation, sont en particulier les phénomènes d'érosion et de submersion marine. Le PSR est coordonné avec les programmes d'actions de prévention des inondations (PAPI) qui concernent désormais l'ensemble des aléas d'inondations, dont les phénomènes de submersion marine, crues soudaines et ruissellement pluvial, à l'exclusion des inondations dues aux débordements de réseaux. La politique de lutte contre les inondations sur le fleuve Var doit donc s'inscrire dans les objectifs du PSR et bien intégrer les risques littoraux.

Ce PSR qui vise en priorité la sécurité des personnes comprend des mesures de prévention, de prévision, de protection et de sauvegarde des populations et s'articule autour de quatre axes prioritaires qui recouvrent plus de soixante actions :

- la maîtrise de l'urbanisation et l'adaptation du bâti
- l'amélioration des systèmes de surveillance, de prévision, de vigilance et d'alerte
- la fiabilité des ouvrages et des systèmes de protection

- l'amélioration de la résilience des populations (la culture du risque et les mesures de sauvegarde).

La carte de surfaces inondables par submersion marine simulées en cas de scénario extrême montre un impact faible (- de 1m de hauteur) sur les pistes de l'aéroport en rive gauche et sur la frange littorale en rive droite.

d) Le risque technologique

Le territoire de l'OIN est concerné par des risques industriels et par des risques liés aux transports.

▪ Risques industriels

Sur le territoire de l'Eco-Vallée, on recense trois entreprises Sévésos :

- à Carros seuil haut : PRIMAGAZ (stockage de gaz butane/propane - 400 m³)
- à Gillette seuil bas : la Mesta Chimie fine (usine chimique - 150 tonnes de produits toxiques)
- à la Roquette sur Var seuil bas : LINDE GAS (stockage de gaz).

La loi n° 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et la réparation des dommages prévoit la mise en place de Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) autour des installations figurant sur la liste prévue au IV de l'article L.515-8 du code de l'environnement.

L'exploitation Primagaz située dans la ZI de Carros-Le Broc est soumise à cette réglementation et le PPRT de cet établissement a été prescrit par l'arrêté préfectoral n°2009-73 0 du 16 octobre 2009 et a été prorogé les 11/1/12, 27/12/12 et 14/04/14. Le préfet des Alpes-Maritimes a porté officiellement la connaissance du risque aux collectivités compétentes en matière d'urbanisme le 26 juin 2009, et la connaissance du risque sur le secteur doit être prise en compte au titre de l'article R.111-2 du code de l'urbanisme.

L'issue des études du PPRT est prévue pour la fin d'année 2014.

▪ Transports de matières dangereuses

Ce risque est lié à la présence de plusieurs infrastructures :

- infrastructures routières, axes privilégiés d'échange entre Italie, France et Espagne: A8 et voies ferrées → flux quotidien estimé à 200 à 300 véhicules transportant des matières dangereuses
- canalisation de gaz naturel en rive gauche
- approvisionnement en kérosène de l'aéroport : déplacement et stockage de matières dangereuses.

e) Quels enjeux pour le territoire ?

- La prise en compte des risques dans les projets d'aménagement : concevoir les futurs aménagements en tenant compte du risque sans l'augmenter ni le déplacer.
- La gestion des ruissellements sur les coteaux.
- L'inscription de zones naturelles ou agricoles ou encore d'espaces publics récréatifs faisant office de tampon entre zones urbanisées ou urbanisables et massif forestier, générateur du risque incendie de forêt.
- Le développement de la culture du risque.

Projet

C. Aménager durablement un territoire stratégique mais désordonné

1. Le cadre de vie

a) Quatre séquences paysagères

▪ La confluence, lien entre mer et montagne

La confluence du Var avec la Vésubie constitue l'origine de la plaine et fait le lien avec les territoires situés au-delà de La Mescla. Le relief encore raide y limite l'usage des coteaux et c'est ici que commence l'endiguement. C'est un espace à dominante naturelle, un espace vivant d'habitats villageois, porteur de l'identité montagnarde historique du territoire. Il est d'ailleurs en partie inclus dans le parc naturel régional des Préalpes d'Azur. Toutefois, certains éléments tels que l'usine de la Mesta, la RM 6202bis ou le lac du Broc creusé par l'extraction de matériaux témoignent de la volonté d'investir cette partie du territoire pour le développer économiquement.

Cette séquence territoriale qui est la porte d'entrée de l'Eco-Vallée depuis le haut pays concerne les communes du Broc, Gillette, Bonson, Saint-Blaise, Saint-Martin-du-Var, la Roquette-sur-Var et Plan-du-Var (commune de Levens).

▪ Le méandre, l'opportunité d'une centralité secondaire

Le méandre concerne les communes de Colomars, Castagniers, Gattières et Carros, avec principalement Carros-La Manda dans l'organisation d'une centralité secondaire en lien avec les centres historiques. Cette séquence est celle du mouvement du fleuve et de la vallée qui marque la transition de l'espace littoral à l'espace de moyen pays avec ses villages perchés. Il présente un grand paysage hésitant entre formes urbaines historiques et contemporaines, avec notamment Carros-le-neuf.

C'est un espace disposant de grandes opportunités foncières et fonctionnelles, où est implanté une zone d'activité économique et entrepreneuriale de nature à dynamiser l'ensemble de l'Éco-Vallée : le site industriel de Carros-Le Broc.

▪ Le Var central, espace bi-rive emblématique de la mixité des fonctions

Le « Var central » qui concerne les communes de Nice, Saint-Laurent-du-Var, la Gaude et Saint-Jeannet s'articule autour de La Baronne, en rive droite, dans une approche bi-rive avec le quartier de Lingostière, en rive gauche. Cette séquence illustre l'histoire de la plaine du Var, d'abord avec l'agriculture, puis avec des activités liées à la logistique urbaine et des équipements principalement commerciaux.

C'est un espace de resserrement de la vallée qui est propice à la réflexion sur l'aménagement de liaisons Est-Ouest par de nouveaux franchissements du fleuve.

▪ L'estuaire, vitrine du dynamisme métropolitain

L'estuaire concerne les communes de Nice en rive gauche et Saint-Laurent-du-Var en rive droite. Cette séquence se caractérise par son ouverture sur les grands paysages marins, alpins et urbains de la côte. C'est par définition un espace vitrine du dynamisme métropolitain, avec l'aéroport, les grandes infrastructures, les quartiers d'affaires et d'innovation.

Cette zone est fortement bâtie, sans que les constructions apparaissent comme structurant l'espace. La structuration du territoire est donnée par les infrastructures de transport, qui apparaissent comme des lignes de ruptures et compartimentent un tissu urbain constitué au gré des opportunités. Il en résulte un paysage urbain particulier, juxtaposant des bâtiments et des ensembles hétéroclites et désorganisés : des villas, des morceaux de « village – rue » le long des axes de déplacement les plus anciens, de grands ensembles balnéaires collectifs, des immeubles de standing plus récents, des équipements commerciaux et artisanaux et des équipements publics de toutes sortes,...

Cet espace intègre en outre un site remarquable pour la biodiversité à l'embouchure du Var : "la petite Camargue", qui constitue la plus importante zone humide littorale de la Côte d'Azur, étape importante pour nombre d'espèces d'oiseaux migrateurs.

b) Patrimoine paysager

(1) Quatre grandes entités

La géographie propre à ce vaste territoire a modelé le paysage et permet de définir quatre grandes entités.

▪ Le lit du Var et la plaine alluviale

Endigué de façon systématique et continue dès le XIXe siècle, le lit du Var a été canalisé, permettant à l'arrière des digues le développement d'activités agricoles puis, par la suite, d'implantations résidentielles, commerciales, artisanales, industrielles ou tertiaires. L'exploitation des dépôts alluvionnaires pour la construction a généré une modification du lit mineur qui est maintenant très perceptible, du fait du dénivelé ainsi créé. Par rapport à la plaine, le lit s'est creusé en moyenne d'une quinzaine de mètres par rapport à ce qu'il pouvait être antérieurement aux aménagements hydrauliques et aux extractions. On aboutit de ce fait à un effet de "marches" entre la plaine elle-même et le lit actif du Var, effet que soulignent les digues, étant rappelé que le SAGE, comme on l'a dit, a pour objectif de favoriser les tendances au "retour du faciès méditerranéen du lit du Var".

▪ Les coteaux

Entre le littoral et le moyen-pays, les coteaux présentent une morphologie diversifiée, créant ainsi des modelés de terrain aux pentes plus ou moins marquées. Cette topographie est aussi la base d'usages et d'occupations du sol spécifiques. Sur les pentes les plus raides (> 30%), seul un boisement naturel a pu se développer, ce qui est moins

vrai sur des secteurs de pentes plus douces. Si l'agriculture en terrasse est encore présente, on constate que boisements et maquis dominant sur les pentes intermédiaires, tandis qu'a pu se développer récemment (XXe siècle), sur les hauteurs, un tissu d'habitat individuel souvent peu dense qui constitue un mitage de ces espaces. On distingue dans ce système la présence des villages perchés ancestraux (Bonson, Gillette, Le Broc, la Roquette-sur-Var, Carros, Gattières...) émergeant sur quelques pitons rocheux.

▪ **Les vallons obscurs**

Ce sont des espaces intimes, discrets, en rupture avec la plaine. Nés du creusement inlassable de la roche par de petits cours d'eau pouvant devenir impétueux, ces vallons restent relativement étroits et constituent à la fois des havres de fraîcheur et des espaces d'une grande richesse écologique. Leurs connexions sont difficiles avec le fleuve tout au long de la basse vallée.

▪ **La façade littorale**

A l'approche de l'embouchure du Var, les collines s'effacent pour laisser place à un vaste estuaire accueillant la conurbation de Saint-Laurent-du-Var / Nice. Cette concentration d'espaces spécialisés (cité administrative, MIN, quartiers d'habitations, espace commercial de Cap 3000, aéroport...) est irriguée et compartimentée par plusieurs infrastructures majeures qui structurent, et parfois relient, les deux rives du fleuve. C'est le cas notamment de la RM 6202 et de la RM 6202bis mais aussi de l'autoroute A8 qui, avant de traverser les collines niçoises (avec une succession de tunnels et viaducs), longe sur quelques kilomètres le fleuve au plus près. D'un point de vue paysager, on constate la consommation systématique et même anarchique du foncier littoral, ce qui nuit à l'image urbaine. L'estuaire du Var, enserré par une importante zone économique représente un véritable « couloir de nature » où se développe une très grande variété d'espèces animales et végétales.

(2) L'apport de la DTA

A ce jour, sur les 15 communes de l'OIN, 13 d'entre elles sont dotées de PLU qui, grâce à une maîtrise de l'étalement urbain et une plus grande densification, intègrent la dimension paysagère préconisée par la DTA.

Il est précisé que les espaces naturels formant le grand cadre paysager, ou correspondant aux socles des villages et aux boisements structurant le paysage des coteaux, sont protégés dans ces PLU. En effet, les espaces ainsi identifiés sont classés en zones naturelles N et ont vocation à être préservés.

Concernant les espaces paysagers sensibles (espaces constructibles mais dont la perception dans le paysage nécessite une attention particulière), ils sont généralement pris en compte dans les PLU par une réglementation spécifique (densité faible, imperméabilisation limitée, végétalisation imposée, etc.).

Ces espaces ont été identifiés dans la DTA, en fonction de leur perception dans le grand cadre paysager et de leur occupation par une urbanisation diffuse. Certains de ces espaces sont l'objet d'une attention particulière car ils présentent un tissu très aéré

comportant des boisements et/ou des "espaces verts" conséquents. D'autres correspondent aux villages anciens dont la morphologie doit être conservée. Pour d'autres encore, assez fortement urbanisés ou situés à proximité d'espaces urbains dense, il a été considéré qu'ils justifieraient une densification.

La DTA prévoit que l'affectation agricole des espaces agricoles à potentialité des communes littorales doit être garantie. Il s'agit sur le territoire de l'OIN de la plaine maraîchère du Var à Nice et à Saint-Laurent et du périmètre AOC de Bellet. Pour les autres communes du périmètre, des secteurs d'espaces agricoles à préserver sont identifiés par des cercles jaunes sur la carte hors texte représentant la bande côtière. Il s'agit des plaines de la Gaude et Gattières, du plan de Carros, des plans de Castagniers, Saint-Martin-du-Var et la Roquette-sur-Var.

c) Patrimoine bâti

▪ Culture et Patrimoine

L'histoire du territoire permet de donner un sens aux démarches de développement ; elle constitue la base d'une valorisation de ses atouts culturels et de son patrimoine.

La culture est bien un élément du développement durable des territoires. En ce sens, elle contribue à leur attractivité, leur rayonnement, leur identité et crée du lien social.

La basse vallée du Var dispose d'un patrimoine architectural et pictural riche et varié, de même qu'un patrimoine immatériel qui reste sans doute insuffisamment étudié.

Concernant l'archéologie préventive, un arrêté définissant sur le territoire de Nice un zonage archéologique en date du 31 juillet 2003 définit 5 zones dont la zone 4 : Caucade, Saint Augustin ; de même, 3 secteurs sont identifiés comme zones de présomption de prescription sur Carros : quartier des plans, au village et au quartier du Goubet Notre-Dame de Colla.

▪ Les sites remarquables

Concernant la protection des sites (loi 1930)^[2], il existe trois sites inscrits (village et abords sur Carros et Gattières, village de Saint-Jeannet) et un site classé (château de Carros).

Le territoire de l'OIN compte 3 monuments historiques : les ruines du château de Gillette et sur le canal de la Vésubie, le siphon de Saint-Blaise, ainsi que la section des vallons de la Garde et de Colla Rasta, à Saint-Blaise.

Le territoire abrite également 3 monuments inscrits à l'inventaire général du patrimoine culturel : les coopératives oléicoles de Gillette et de la Roquette-sur-Var, ainsi que le bâtiment de l'actuel centre R&D d'IBM à La Gaude dont l'architecture a été labélisée "Patrimoine du XX^{ème} siècle".

Par ailleurs, on peut évoquer, notamment, l'abbaye cistercienne Notre Dame de la Paix à Castagniers qui comprend une grande maison du XVI^e siècle, ou le Fort Casal à

^[2] Cf. site de la DRAC :

Colomars, construit en 1888 qui offre une vue panoramique des pré-Alpes à la Méditerranée.

▪ **Le patrimoine industriel**

Deux importantes cimenteries ont été créées à la fin du XIX^e siècle à La Roquette-sur-Var, sur la rive gauche du fleuve.

Trois chantiers importants avaient, en effet, été ouverts à cette époque :

- la construction du canal de la Vésubie, à flanc de colline pour alimenter la ville de Nice en eau potable (1869–1885)
- la construction des digues du fleuve rive droite et gauche (les digues de la rive gauche étaient bien avancées au moment du rattachement du comté de Nice à la France). Le chantier a été ouvert en 1892
- la construction du chemin de fer de Provence Nice-Digne qui sera terminée en 1911.

Un gisement de gypse a en outre été exploité à la confluence Var-Estéron, à la Mesta, dans les années 1960 pour l'industrie plâtrière et la cimenterie.

▪ **Les digues**

L'histoire de l'aménagement de la plaine du Var est étroitement liée à l'endiguement du fleuve. Celui-ci démarre en 1844 en rive gauche à partir de Plan du Var dans une perspective de défense contre les inondations et de développement agricole (casiers de colmatage et digue à + 5m par rapport à l'étiage) : digue des Sardes, de Plan du Var à Colomars entre 1844 et 1851, et digue des Français, de Colomars à la mer, édifiée de 1861 à 1865. Plus de 1000 ha sont extraits des invasions de l'eau et une route de 17 km de long est tracée, permettant la jonction entre le haut pays et Nice.

De 1890 à 1974, l'endiguement se poursuit progressivement en rive droite. Cet endiguement va autoriser une installation progressive d'activités dans la plaine au regard des villages anciens, souvent perchés, situés à l'écart des crues du fleuve et au nombre de huit : Bonson, Gillette, Le Broc, Carros, Gattières, La-Roquette-sur-Var, Castagniers et Colomars.

Cet endiguement va, par ailleurs, générer le développement des axes de circulation (routes, voies ferrées) ainsi que l'arrivée progressive d'activités dans la vallée : d'abord essentiellement agricoles, elles connaissent ensuite une mutation, à partir des années 1960, avec l'implantation d'activités commerciales et industrielles, de même qu'avec le développement de l'habitat, notamment vers l'embouchure. La 1^{ère} zone d'activités voit le jour en 1960 à Saint-Laurent-du-Var, suivie quelques années plus tard par la zone industrielle de Carros gagnée par endiguement, en amont du pont de la Manda. Carros le Neuf est lancé en 1966.

▪ **Peu ou pas d'édifices remarquables antérieurs au 20^{ème} siècle**

Le château de la Gaude, situé sur la commune de Saint-Jeannet, dont les ruines datent des templiers, et rénové dans les années 40 puis de nouveau tout récemment.

Au 20^{ème} siècle :

- Le CER « IBM » à la Gaude, classé patrimoine du 20^{ème} siècle, datant du début des années 60.

- La nécropole de Nice datant de 1984
- La centrale EDF de Lingostière datant de 1925
- L'aéroport Nice Côte d'Azur
- Le stade Allianz Riviera

Le CADAM

Réalisé au début des années 80, cet ensemble de bâtiments regroupe en rive gauche du Var les services de la préfecture et du Conseil Général.

Le parc Phoenix

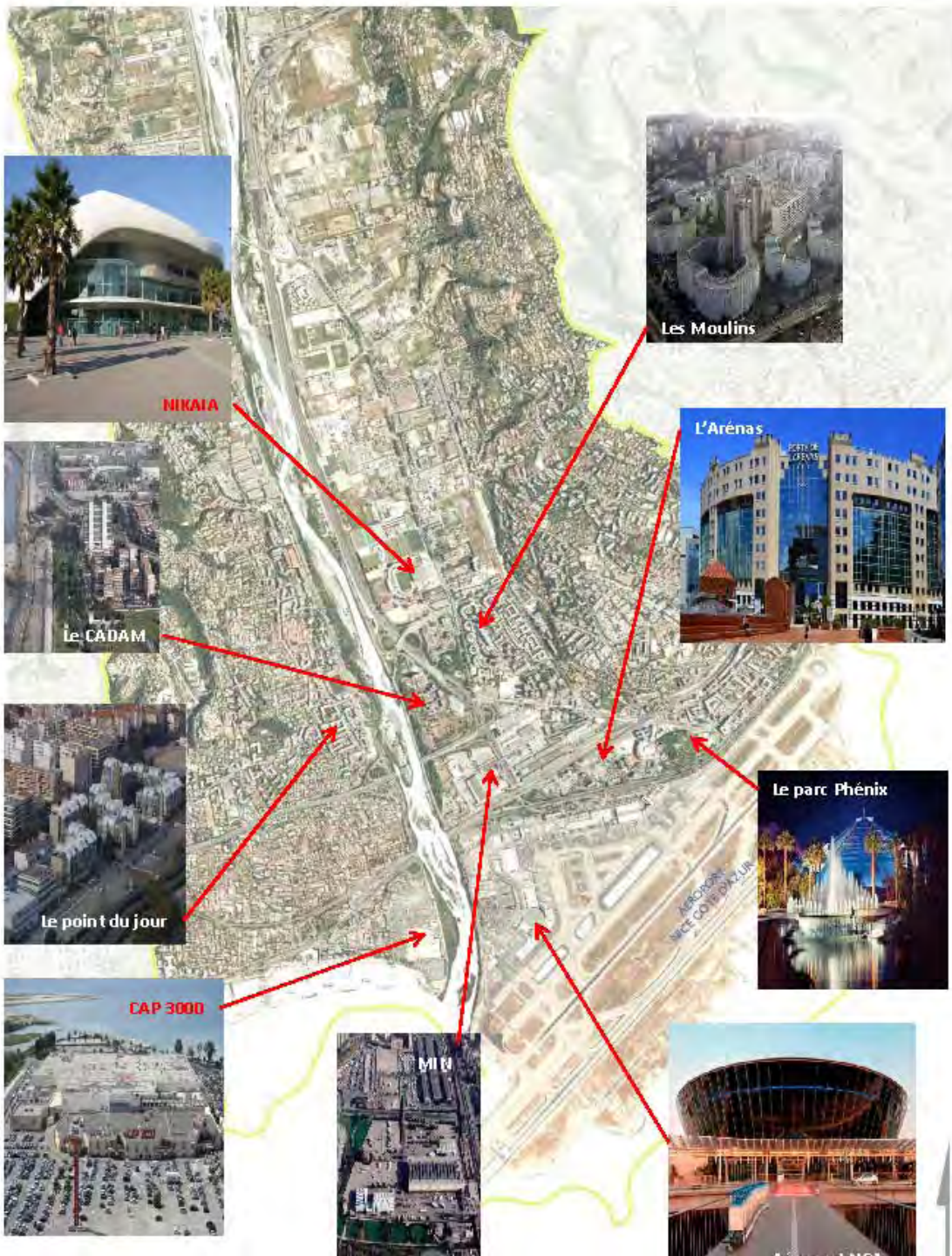
Ouvert en 1990, ce parc de 7Ha comprend une des plus grandes serres tropicales d'Europe. Il fait partie intégrante du quartier de l'Arénas donnant sur la promenade des anglais. Il jouxte le musée des arts asiatiques réalisé par le Conseil Général.

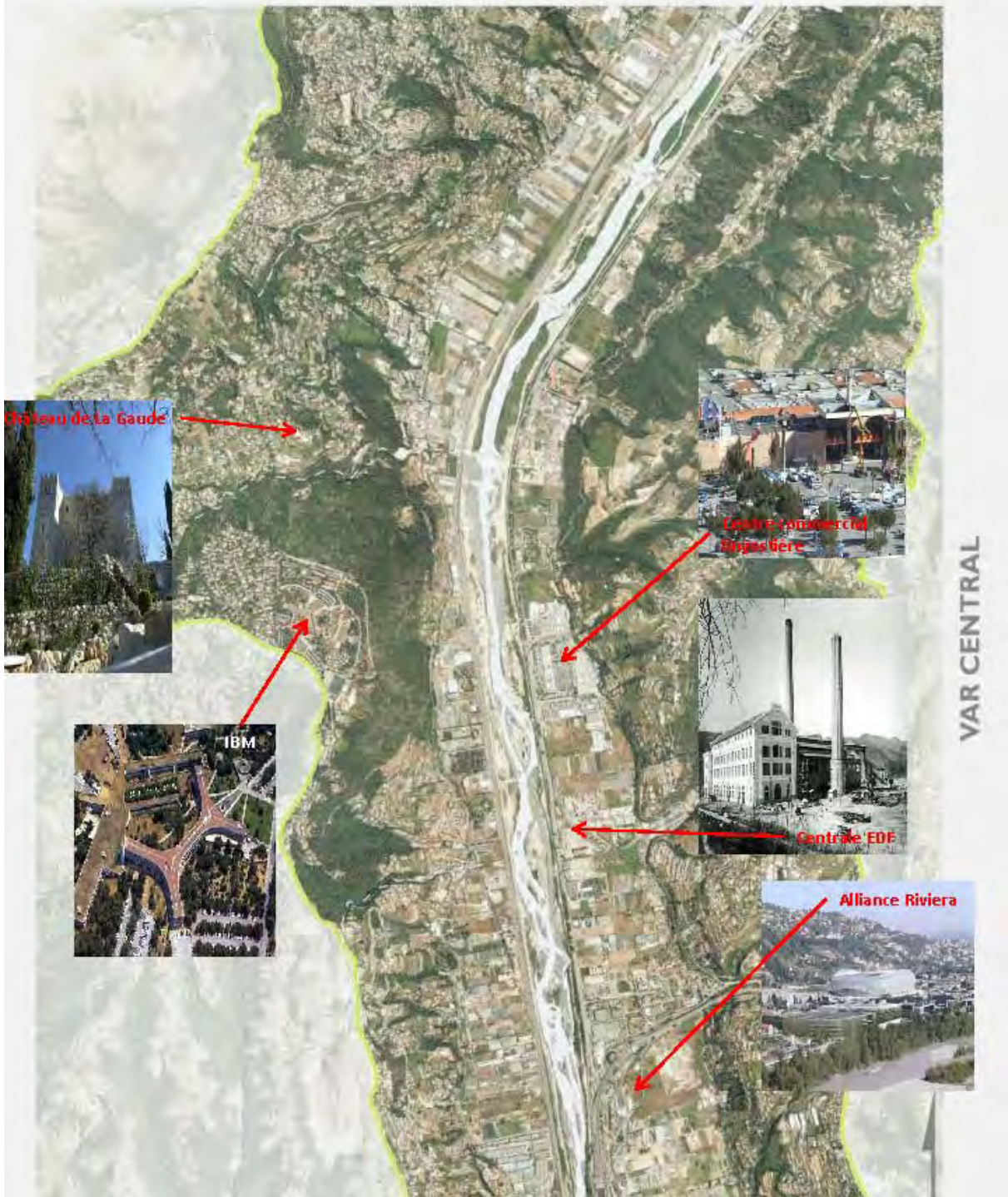
Le palais Nikaia

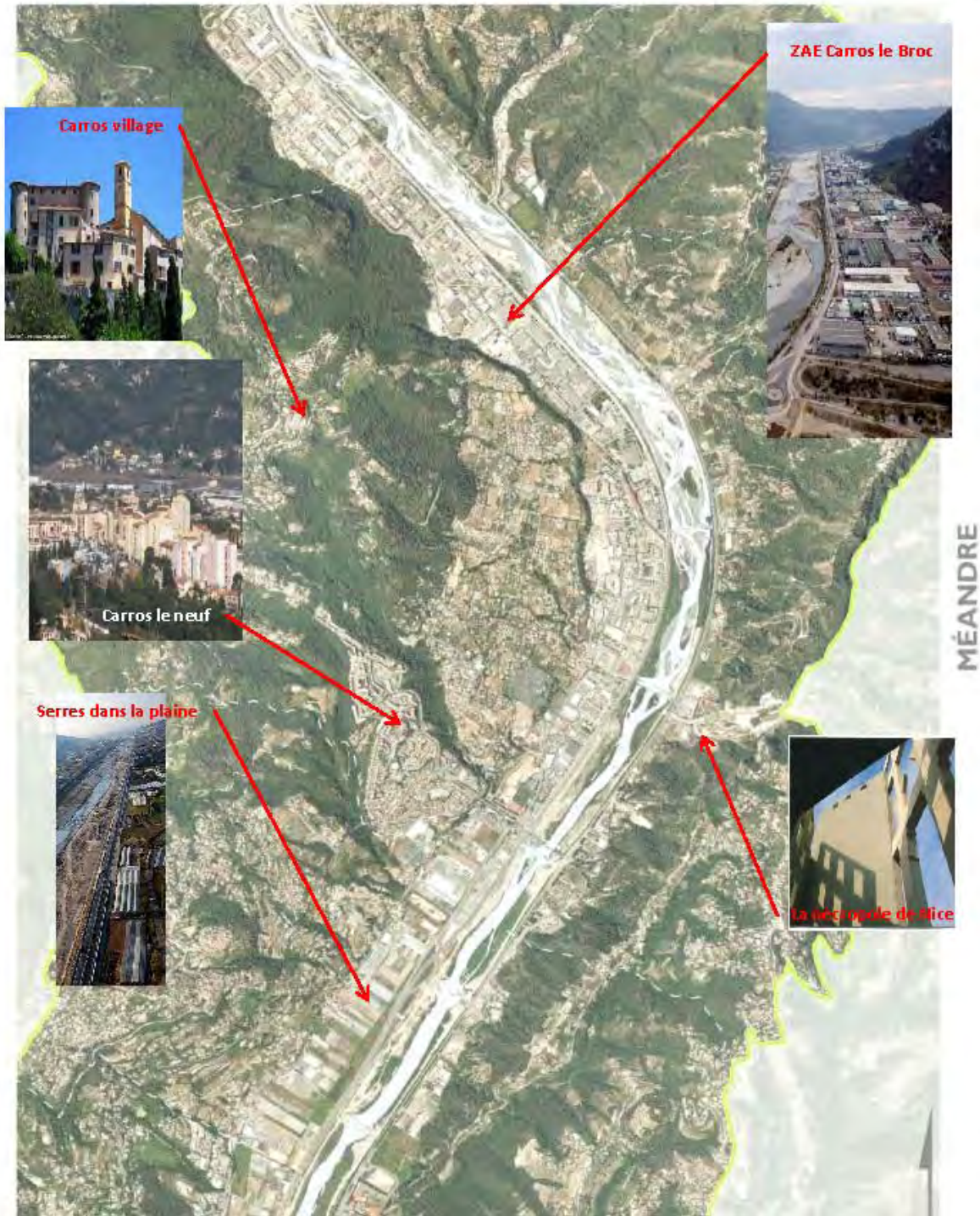
Inauguré en 2001, c'est le premier centre de manifestations culturelles de masse de la ville de Nice.

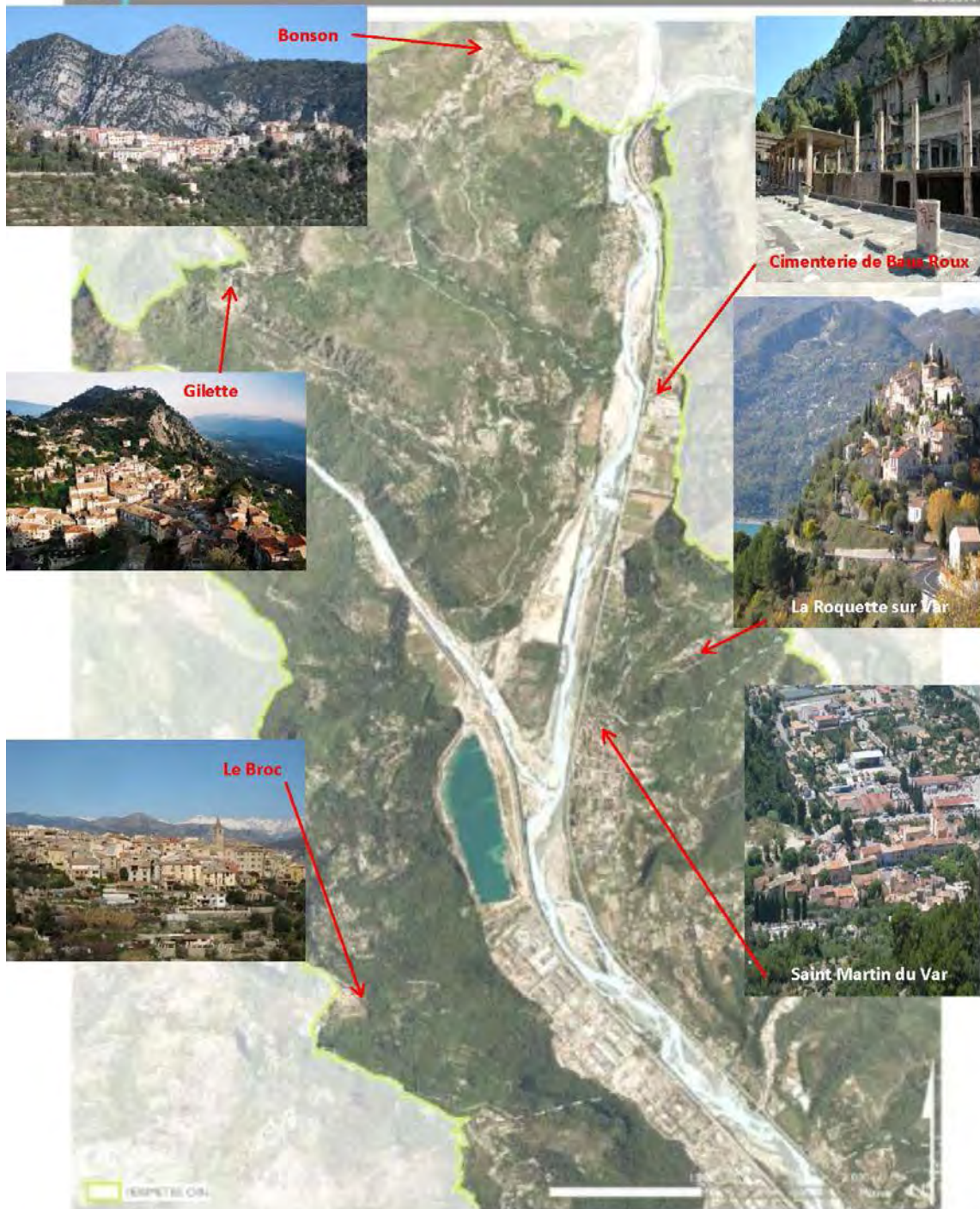
Le MIN

Construit en 1965, il est constitué en fait de deux marchés, alimentaire et fleurs. Le MIN va être déplacé sur le site de la Baronne à la Gaude ; les bâtiments actuels seront démolis pour laisser la place au projet du Grand Arénas et au parc des expositions (*cf. infra*).









(1) Quelques formes urbaines remarquables

Quelques formes urbaines sont caractéristiques de ce territoire, comme les villages perchés. D'autres formes urbaines sont moins originales mais également très présentes dans la plaine du Var, comme l'habitat pavillonnaire, quelques grands ensembles d'habitat social, des résidences de tourisme, un habitat agricole de plaine, et enfin un bâti artisanal et commercial édifié à la même époque.

▪ Les villages perchés

Ils sont les témoins du passé rural de la plaine du Var et annonciateurs de paysages et de cultures typiquement maritimo-alpins et italiens déclinées au-delà de Gênes (jusqu'aux fameux Cinque Terre). Le bâti est dense, les rues étroites et ombragées, ouvertes par quelques places, placettes et autres « cours », lieux de la vie locale. En France, la plus forte concentration de ces villages se trouve sur les hauteurs de la plaine du Var, avec les localités de Saint-Jeannet, Gattières, Carros, Le Broc, Gillette, La Roquette-sur-Var et Bonson, la quasi-totalité étant positionnés sur la rive droite du Var.

Le village de Saint-Martin-du-Var, implanté en rive gauche du Var, est issu de la division en deux, au 19^{ème} siècle, de la commune de La Roquette-Saint-Martin.

▪ Les grands ensembles

Le quartier des Moulins

C'est un ensemble important de logements sociaux, anciennement situé en périphérie de la ville de Nice, et désormais en plein cœur du futur développement de la ville dans la plaine du Var.

Cet ensemble fait actuellement l'objet d'un vaste projet ANRU ayant engagé une réhabilitation lourde du secteur, tant sur les bâtiments que sur les espaces publics. La prochaine desserte par la ligne Est-Ouest du tram va considérablement modifier l'ensemble du quartier dont le prolongement est la technopole urbaine Nice-Méridia.

Le quartier du point du jour.

Construit en 1964 sur la rive droite du fleuve, à Saint-Laurent-du-Var cet ensemble provisoire de logements, destinés à l'origine à recevoir les rapatriés, perdure et continue à se dégrader. Situé en bordure du centre ville et à 5mn de l'aéroport, cet ensemble est extrêmement visible depuis la rive gauche du Var. La nouvelle municipalité de Saint-Laurent-du-Var a fait part de sa volonté de poursuivre et d'amplifier le travail engagé afin de requalifier profondément cet ensemble, voire de le reconstruire, tant les bâtiments sont aujourd'hui fortement dégradés.

Carros-le-Neuf.

Débutée au début des années 70, la construction de plusieurs milliers de logements à Carros-le-Neuf a généré un accroissement de population très rapide, avec une intéressante approche de recherche de densification qui a constitué à cet égard un premier mouvement urbanistique dans cette partie du territoire.

(2) Les autres types d'habitat

▪ Les coteaux

Les coteaux pentus bordant la vallée ont été, du fait de contraintes techniques et financières, dédiés à l'habitat individuel. L'urbanisation sans vision d'ensemble et des documents d'urbanisme peu adaptés ont facilité un développement mal maîtrisé de collectifs sur les pentes à Nice et à Saint-Laurent-du-Var, au détriment de l'aspect paysager de ces coteaux.

▪ Les Plans-de-Carros

Vaste secteur de 270 Ha quasiment plat, inséré entre la ZAE à l'Est et les coteaux à l'Ouest, la zone des plans de Carros est majoritairement dédiée à l'habitat individuel, notamment sous forme de lotissements. Quelques opérations d'aménagements de type collectifs sont réalisées depuis peu afin de former des centralités regroupant notamment des services et commerces.

(3) Le patrimoine agricole

▪ Les serres

La culture horticole traditionnelle dans la vallée et notamment la production florale ont fait que les serres étaient omniprésentes dans la plaine du Var et sur les coteaux. Le déclin de cette activité a entraîné l'abandon d'un grand nombre de ces serres, leur démolition et l'apparition de friches.



- **Les bassins d'arrosage**

Il s'agit d'imposantes constructions maçonnées à ciel ouvert servant de réservoirs pour l'arrosage des cultures, présents principalement sur les coteaux. En raison de la création des adductions d'eau, ces bassins perdant de leur intérêt pour l'agriculture, commencent à être utilisés pour lutter contre les incendies de forêt.



- **Les canaux d'irrigation**

La plaine du Var est parcourue par un réseau de petits canaux, témoignage de sa vocation agricole. Ces canaux réalisés au fur et à mesure des travaux d'endiguement servaient alors à l'irrigation des terres cultivées mais avaient aussi un rôle dans le drainage lors des épisodes pluvieux.

En rive gauche, le canal des arrosants long de plus de 3 km a une histoire spécifique. Historiquement, ce canal était probablement un cours d'eau temporaire, alimenté par les eaux de ruissellement provenant des vallons du versant, comme en témoigne la carte de Cassini datant du XVIII^{ème} siècle ci-dessous.



Carte 2 : Localisation du canal des arrosants — sur la carte de Cassini (XVIII^{ème} siècle)

Avec le développement de l'agriculture maraîchère et horticole, ce cours d'eau a progressivement évolué en canal dans le but d'irriguer les parcelles cultivées. Un pompage dans le Var permettait alors de maintenir son alimentation en eau. Son bassin versant est caractérisé par des pentes relativement importantes avec une occupation des sols en majorité résidentielle. En période de fortes pluies, ces caractéristiques participent à une mise en eau ou à une augmentation rapide du débit du canal.

Ces canaux sont désormais le plus souvent mal entretenus, sous alimentés en eau et ne se distinguent que difficilement d'un simple fossé. Ils prennent différentes formes le long de leurs tracés, tour à tour enherbés, chenalisés, busés ou couverts...



(4) Les routes maçonnées

Ces routes situées à flanc de coteaux sont très souvent bordées en amont par d'impressionnants murs de soutènement en pierres ou en béton et en aval par des murets de retenue en pierres. Ces réalisations marquent profondément le paysage en soulignant les lignes de pente.

d) Quels enjeux pour le territoire?

Le territoire est le miroir des tensions qui ont parfois caractérisé l'aire azurée: compétition pour l'utilisation de l'espace, aménagements épars, manque de vision d'ensemble, suprématie des déplacements automobiles, désaffectation de terres agricoles.

Les principaux enjeux pour demain sont :

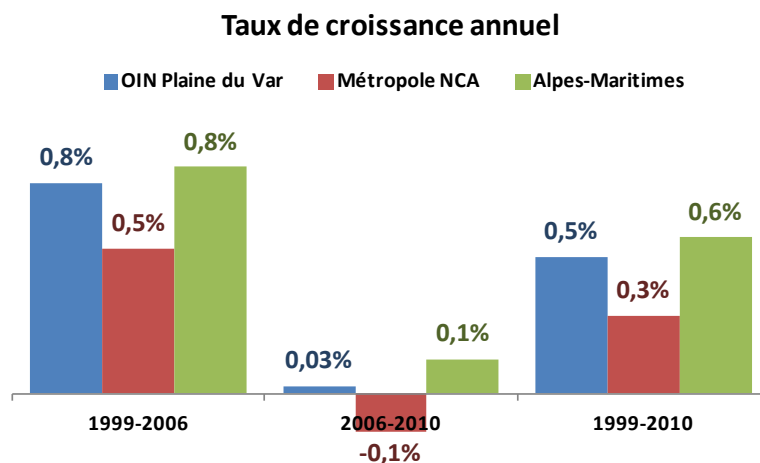
- la cohérence et la force d'une vision globale et innovante
- la qualité des espaces et, pour les coteaux, la qualité des dessertes
- la recherche d'une certaine intensité urbaine (travailler « densité et formes urbaines », en lien avec les activités et le fonctionnement de la ville)
- la réalisation de bâtiments durables, construits selon les critères du cadre de référence de qualité environnementale défini par l'EPA et ses partenaires (CRQE)
- la requalification de bâtiments existants (déqualifiés à la fois visuellement et thermiquement) et la réorganisation spatiale de certains espaces à effectuer ponctuellement ou à repenser dans une logique globale (densification éventuelle, intégration à un nouveau quartier...), selon les critères du CRQE
- le développement d'éco-quartiers
- la mise en place d'un cadre de vie agréable et respectueux de son environnement : il s'agit de faire de « l'arrière cour de la Côte d'Azur » un espace agréable à vivre et à habiter
- la réalisation d'aménagements, de projets urbains, de constructions qui intègrent les risques naturels
- la préservation et la restructuration d'une qualité paysagère remarquable, à la fois ressource majeure et identité du territoire
- le maintien et le rétablissement des continuités écologiques à prendre en compte à l'occasion des opérations d'aménagement (quelles qu'en soit l'échelle) en lien avec le fonctionnement quotidien de la Plaine du Var (infrastructures de transport, activités humaines, constructions...) et la requalification de la coupure naturelle dégradée que constitue la plaine du Var,
- la préservation et la restauration des richesses naturelles, espèces protégées, ainsi que de la biodiversité "ordinaire" et des fonctionnements écologiques majeurs (entre l'arc alpin et la Méditerranée).
- la préservation et la mise en valeur des terres agricoles, comme coupures d'urbanisation, éléments de la trame verte et bleue et éléments patrimoniaux du paysage (olivaies par exemple)

2. Logement et équipements publics

a) Population et dynamique démographique

Le territoire accueille aujourd'hui près de 120 800 habitants, soit 22% de la population de la Métropole, sur 7% de sa surface.

- Sa dynamique démographique moyenne entre 1999 et 2010 a été d'environ 0,5%/an, soit + 600 habitant en une année. Elle est comparable à celle du département (0,6%) et plus forte que celle de la Métropole (0,3%).
Le périmètre représente plus du tiers de la croissance démographique du territoire métropolitain ces dix dernières années.
- Toutefois, une forte baisse de la croissance a été notée depuis 2006, en lien avec le mouvement constaté sur l'Est du département, et notamment sur Nice.



- La croissance est aujourd'hui portée par :
 - les communes du Nord du périmètre (notamment une partie de Carros)
 - Saint-Laurent-du-Var
 - les coteaux
 - la frange sud et centre de la vallée, sur la commune de Nice.Elle est en revanche très faible sur l'ensemble de la plaine.
- La densité est en moyenne de 1215 habitants/km² à comparer avec :
 - NCA (367 habitants/km²)
 - le département des Alpes-Maritimes (252 habitants/km²) et Nice (4779 habitants/km²).
- La population est à la fois plus familiale et plus jeune que dans l'ensemble de la métropole:
 - 17,5 % - de 15 ans contre 16 % dans NCA et le 06
 - 9 % + de 75 ans contre 12 % dans NCA et le 06.

	Pop 0-14 ans 2010	Pop 15-29 ans 2010	Pop 30-44 ans 2010	Pop 45-59 ans 2010	Pop 60-74 ans 2010	Pop 75 ans ou plus 2010
OIN	21097	20835	24379	24555	18891	11017
	17,5%	17,3%	20,2%	20,3%	15,6%	9,1%
NCA	85197	94721	102531	103994	87361	64486
	15,8%	17,6%	19,0%	19,3%	16,2%	12,0%
AM	172070	178937	208776	213364	177116	128465
	16,0%	16,6%	19,4%	19,8%	16,4%	11,9%

Taux annuel 99-10	Pop 0-14 ans	Pop 15-29 ans	Pop 30-44 ans	Pop 45-59 ans	Pop 60-74 ans	Pop 75 ans ou plus
OIN	0,6%	-0,2%	-0,4%	0,7%	1,4%	2,0%
NCA	0,2%	0,0%	-0,3%	0,5%	0,4%	1,3%
AM	0,3%	0,2%	0,0%	1,0%	0,7%	1,6%

- La taille des ménages est relativement importante (2,31 % contre 2,08 % dans NCA) et on compte davantage de familles avec enfants (40 % contre 32 % dans NCA et le 06).
- La population du périmètre compte moins de personnes seules (31,5 % contre 39,7 % dans NCA).

	Taille des ménages
OIN	2,31
Métropole NCA	2,09
Alpes-Maritimes	2,12

	Ménages 1 personne en 2010 (compl)	Ménages Autres sans famille en 2010 (compl)	Mén fam princ Couple sans enfant en 2010 (compl)	Mén fam princ Couple avec enfant(s) en 2010 (compl)	Mén fam princ Famille mono en 2010 (compl)
OIN	31,5%	2,6%	26,9%	28,8%	10,1%
Métropole NCA	39,7%	3,2%	24,9%	22,5%	9,7%
Alpes-Maritimes	38,0%	2,9%	26,1%	23,6%	9,4%
	Fam 0 enfant moins 25 ans en 2010	Fam 1 enfant moins 25 ans en 2010	Fam 2 enfants moins 25 ans en 2010	Fam 3 enfants moins 25 ans en 2010	Fam 4 enfants ou plus moins 25 ans en 2010
OIN	47,0%	24,8%	20,2%	6,1%	2,0%
Métropole NCA	49,4%	24,8%	18,5%	5,3%	1,9%
Alpes-Maritimes	49,8%	24,5%	18,9%	5,2%	1,6%

(Source : ADAAM)

Il s'agit d'une population très "active". Elle représente :

- 24 % des actifs de la Métropole
- seulement 26 % de retraités (25 000), contre 29 % sur Métropole.

La répartition entre les catégories socioprofessionnelles (CSP) est en revanche peu différente de celle de la Métropole ou du Département.

Les ouvriers sont un peu plus représentés (19,1 % contre 17,7%) et le nombre d'agriculteurs représente environ 50% des agriculteurs du territoire métropolitains et près d'un quart de ceux du département.

	Pop 15 ans ou plus Agriculteurs exploitants en 2010 (compl)	Pop 15 ans ou plus Artisans, Comm., Chefs entr. en 2010 (compl)	Pop 15 ans ou plus Cadres, Prof. intel. sup. en 2010 (compl)	Pop 15 ans ou plus Prof. intermédiaires en 2010 (compl)	Pop 15 ans ou plus Employés en 2010 (compl)	Pop 15 ans ou plus Ouvriers en 2010 (compl)	Pop 15 ans ou plus Retraités en 2010 (compl)	Pop 15 ans ou plus Autres en 2010 (compl)
OIN	413	4762	8547	14529	17849	10898	25957	16787
	0,4%	4,8%	8,6%	14,6%	17,9%	10,9%	26,0%	16,8%
NCA	838	19452	36801	60144	79664	42443	131130	80017
	0,2%	4,3%	8,2%	13,4%	17,7%	9,4%	29,1%	17,8%
AM	1846	42989	77917	119072	161315	86567	268049	149099
	0,2%	4,7%	8,6%	13,1%	17,8%	9,5%	29,6%	16,4%

	Pop 15 ans ou plus Agriculteurs exploitants en 2010 (compl)	Pop 15 ans ou plus Artisans, Comm., Chefs entr. en 2010 (compl)	Pop 15 ans ou plus Cadres, Prof. intel. sup. en 2010 (compl)	Pop 15 ans ou plus Prof. intermédiaires en 2010 (compl)	Pop 15 ans ou plus Employés en 2010 (compl)	Pop 15 ans ou plus Ouvriers en 2010 (compl)
OIN	0,7%	8,4%	15,0%	25,5%	31,3%	19,1%
NCA	0,4%	8,1%	15,4%	25,1%	33,3%	17,7%
AM	0,4%	8,8%	15,9%	24,3%	32,9%	17,7%

Le périmètre compte moins de personnes non imposables que l'ensemble de la Métropole (38 % contre 42 %), mais comporte des espaces avec des populations plus fragiles, les taux pouvant atteindre plus de 60%-70% (Sagnes, Moulins, Digue des Français, Lingostière, Saint-Isidore) ou proche des 50%, dans certaines zones de Carros, Arenas-Cassin, à Nice ou les Condamines à Saint-Laurent du Var par exemple.

Les revenus médians sont élevés dans certains quartiers, tels les quartiers urbains de la Lanterne, Napoléon III, Saint-Antoine de Ginestière ou Crémat-Bellet.

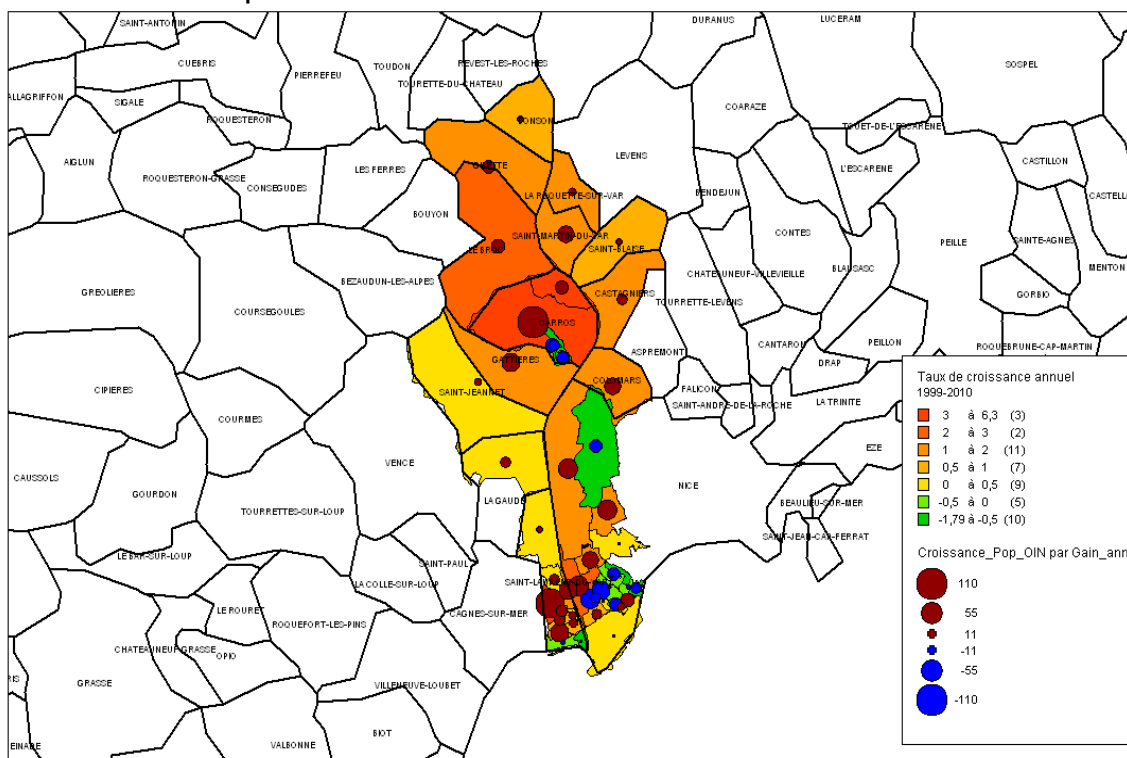
Problématiques :

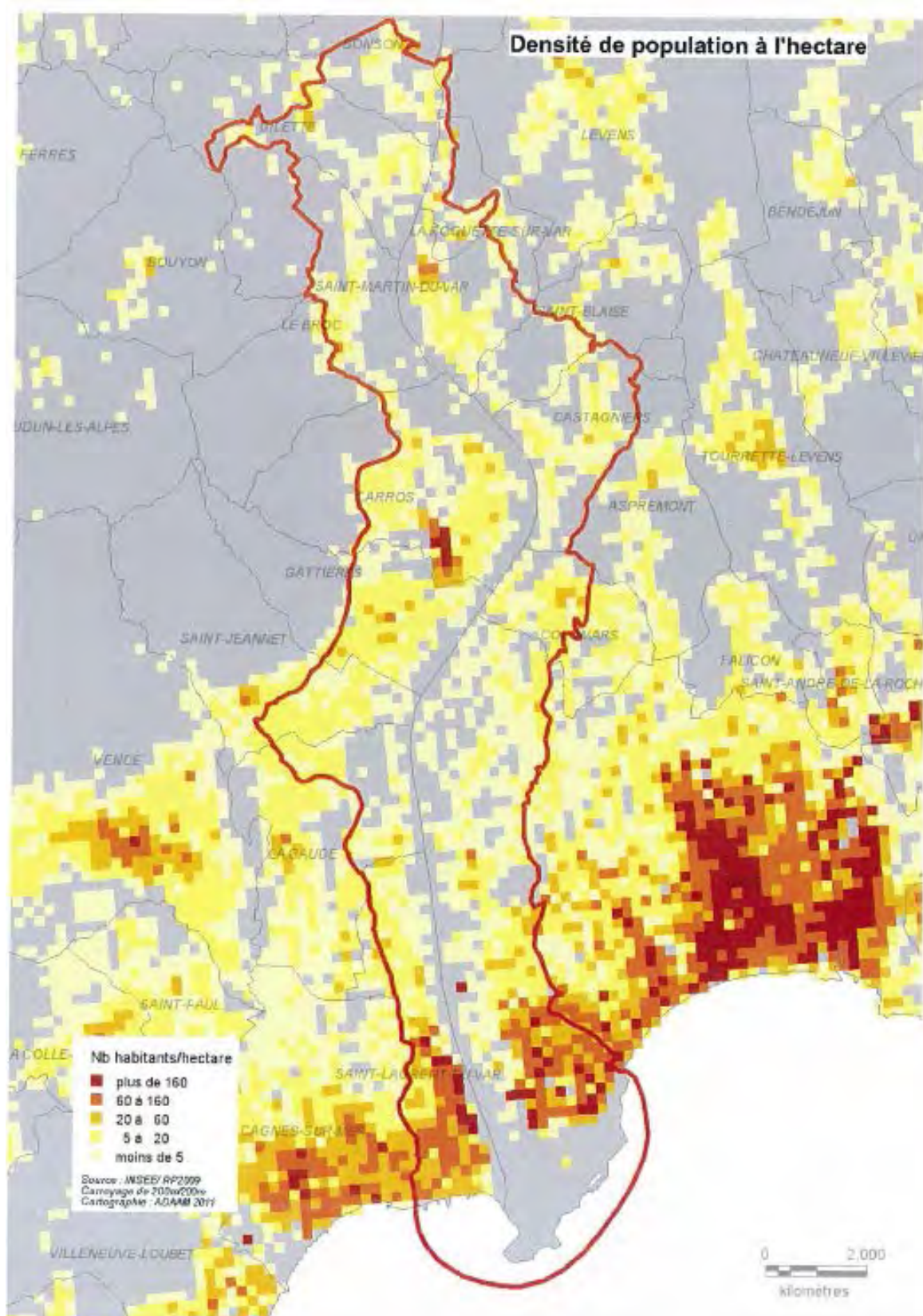
- Un territoire qui, historiquement, a accueilli des populations jeunes, actives et familiales, mais depuis ces dernières années le développement est porté par le moyen-pays et les collines.
- Il existe des polarités résidentielles fortes et anciennement constituées qui favorisent le fonctionnement de proximité, mais on constate en parallèle un mouvement de diffusion et une dispersion de l'habitat et des populations.

- Il est noté :
 - un vieillissement dans les quartiers niçois de l'Est du périmètre et dans certaines communes du moyen-pays
 - de très fortes disparités sociales au sein de certains des quartiers du périmètre qui figurent parmi les plus défavorisés de la Métropole, mais avec des opportunités fortes d'intégration dans le tissu urbain, situant donc l'Eco-Vallée dans une dynamique positive, marquée par une plus grande mixité sociale et fonctionnelle
 - d'importantes capacités d'attraction et de développement de la fonction résidentielle

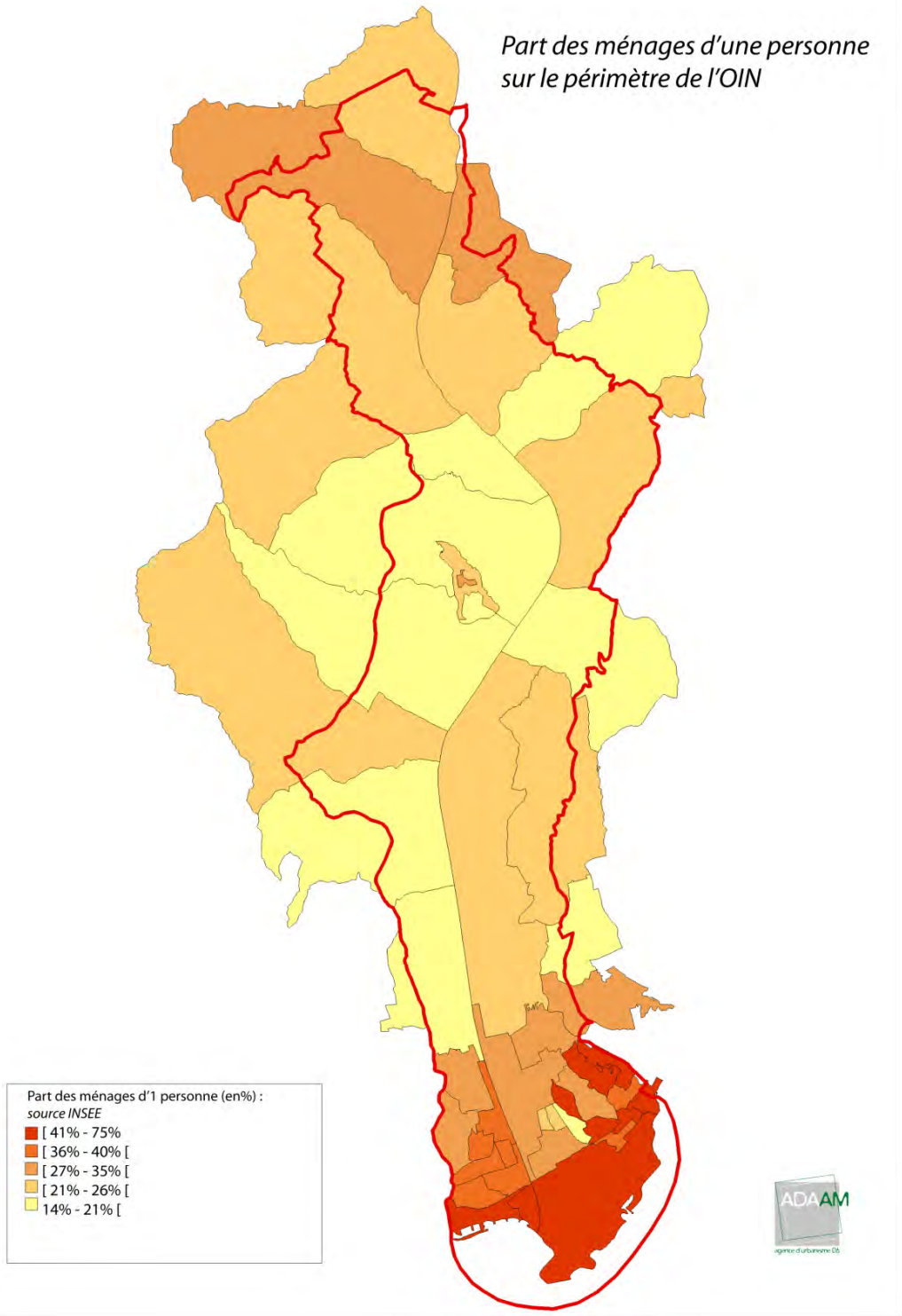


Croissance dans la plaine du Var entre 1999 et 2010

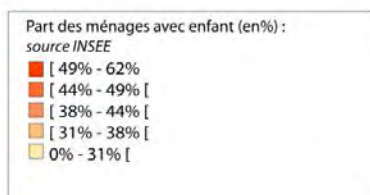




Part des ménages d'une personne sur le périmètre de l'OIN



Part des ménages avec enfant
sur le périmètre de l'OIN



b) Logement : contexte et présentation synthétique et statistique du territoire

- **Au sein du périmètre correspondant au "bassin de vie des communes concernées par l'OIN", il est possible de distinguer, en termes de mode de production du logement neuf, trois profils de communes :**

- Ville de Nice (cœur Métropolitain) et Saint-Laurent-du-Var (couronne métropolitaine) : Espace où le mode de production dominant du logement neuf est la promotion immobilière, dans des gammes de prix élevées.
- Les communes périurbaines : La Gaude, Saint-Jeannet, Gattières et Carros. Il s'agit de territoires constitutifs des pôles urbains ou métropolitains, actifs en production groupée de logements et notamment en promotion immobilière, dans une gamme de prix située légèrement en dessous des valeurs de la petite couronne ou de la ville-centre. Sont toutefois posées des problématiques en termes d'accessibilité financière au logement neuf et en termes de carence en infrastructures viaires dans un contexte de mutation des zones anciennement naturelles ou agricoles.
- Les communes rurales polarisées : Bonson, Levens, Gilette, Le Broc, La Roquette-sur-Var, Saint-Blaise, Saint-Martin-du-Var, Castagniers et Colomars. Ce sont des territoires où le mode de production dominant du logement neuf est le pavillonnaire. Sont posés des enjeux d'éco-lotissement et de revitalisation des centre-bourgs, notamment *via* la réhabilitation du patrimoine.

- **La forme urbaine individuelle prédomine au sein des communes périurbaines et rurales.**

Trois profils de communes peuvent être distingués :

- les communes à dominance de logements collectifs : Nice et Saint-Laurent-du-Var, ce qui s'explique par leurs caractéristiques de centre-urbains
- les communes dont le parc de logements est plutôt équilibré en termes de forme urbaine : Carros, Saint-Martin-du-Var et Le Broc
- les communes à forte dominance individuelle : notamment Saint-Blaise et La Gaude.

- **Le territoire de l'Eco-Vallée est aujourd'hui marqué par un poids élevé de ménages propriétaires, hormis à Nice.**

On peut noter en particulier :

- un statut d'occupation des ménages propriétaires surreprésenté dans les communes de Saint-Blaise, Saint-Jeannet, Colomars et La Gaude (plus de 75%)
- à peine en dessous, les communes de Bonson, Castagniers, Gattières, Le Broc ou encore Levens qui présentent un poids des ménages propriétaires compris entre 70 et 75%
- des statuts plus équilibrés pour les communes de Saint-Martin-du-Var et la Roquette-sur-Var (respectivement 56% et 58% de propriétaires)
- un poids limité en cœur métropolitain et dans sa couronne, la part de propriétaires dans le parc représentant 48% à Nice et 55% à Saint-Laurent-du-Var.

- **Malgré une politique active de la métropole, des villes concernées et des acteurs de l'habitat social, le territoire reste fortement marqué par un déficit en logements locatifs sociaux :**
 - la ville de Nice compte environ 12,26% de logements locatifs sociaux dans le parc de logement, en résidence principale. A Carros, la part du locatif social est la plus importante de la conurbation (à hauteur de 23%).
 - les demandes sont significatives pour l'attribution de logements sociaux, émanant tout particulièrement des communes de Nice, Saint-Laurent-du-Var et même de Carros.
 - les communes concernées par l'OIN ne sont pas toutes assujetties à l'article 55 de la loi SRU (cf. chapitre « zoom sur le logement social et les effets du PLH 2010-2015 »).
- **Les communes de l'OIN représentent un territoire de "report" de la métropole niçoise pour les ménages locaux.**

Ce constat se traduit par le poids élevé des résidences principales dans le parc de logements.

Les actifs CSP+ aux revenus élevés se concentrent en proche périphérie, à La Gaude, Saint-Jeannet, Gattières, Colomars, Castagniers, Saint-Blaise.

- **Le quartier des Moulins : une zone urbaine sensible**
 - "Nice Les Moulins" bénéficie d'une convention ANRU datant du 9 avril 2010, avec une date limite de dépôt de permis de construire au 31/12/2015 pour bénéficier de la TVA réduite.
 - le quartier compte à peu près 3 000 logements sociaux (Côte d'Azur Habitat) pour 12 000 habitants.
 - les principales opérations engagées dans le cadre de l'ANRU sont :
 - la démolition d'environ 550 logements sociaux et la reconstruction de 376 logements sur site dont 1/3 non sociaux,
 - la réhabilitation de 757 logements,
 - la création d'espaces publics, d'équipements publics, de bureaux et commerces...

Ce quartier, au cœur du territoire de l'OIN, correspond à un secteur charnière aux enjeux forts, à proximité des opérations Nice Méridia et Grand Arénas. La limite Sud de la ZAC Nice Méridia se situe en effet à moins de 300 m du périmètre ANRU des Moulins et elle pourrait donc être concernée par une TVA réduite pour les programmes de logements neufs.

- **Les grands projets d'habitat prévus et connus au sein du périmètre de l'OIN.**

Commune de Nice :

- Eco-quartier Méridia - 2011-2026
 - Aménageur : EPA

- Site de 24 ha comprenant à terme : habitat, immobilier d'entreprise, tertiaire, laboratoires, commerces et services. Un volume total de 2 500 logements est estimé, dont 40% de logements aidés (locatif social, locatif intermédiaire et accession sociale). Une partie des logements est déjà commercialisée.
- Eco-quartier du Grand Arenas - 2013-2026
- Aménageur : EPA.
- Site de 49 ha au total. Projet mixte : bureaux, hôtellerie, commerces et activités, équipements, pôle multimodal.
- Il est prévu un volume total de 2 000 logements (50 % de logements aidés et 50 % d'accession libre).
- Eco-quartier du Stade - 2011-2016
 - Aménageur : Ville de Nice et Nice Métropole.
 - Projet mixte : complexe sportif, pôle commercial, pôle multimodal, écoquartier Saint Isidore.
 - Il est prévu un volume total de 650 logements dont 30% de logements sociaux.
- Quartier des Moulins - 2010-2015
 - Signature d'une convention ANRU (cf. supra).
 - o Réhabilitation de 757 logements.
 - o La convention prévoit la construction et/ou reconstruction de 714 logements dont :
 - 239 LLS sur site au titre de la reconstruction de l'offre démolie
 - 309 LLS hors site au titre de la reconstruction de l'offre démolie
 - 131 accessions sociales
 - 35 AFL
 - Projet mixte : espaces publics, équipements, locaux commerciaux.

Commune de Saint-Laurent-du-Var

- "Le quartier du Lac" - Cap 3000 » - Horizon 2015-2016
 - Aménageur: Nice Métropole et Altaréa (au stade de l'avant-projet).
 - Projet à la mixité fonctionnelle forte : transport, commerces, équipements, logements (dont le volume n'est pas connu).
- Quartier des Vespins - 2014-2020
 - Au stade de l'avant projet.
 - Opération de renouvellement urbain.
 - Réalisation d'un pôle d'échange multimodal

Commune de Saint-Blaise

- Ecoquartier de la Saoga.
 - Site de 8.7 ha
 - 125 à 130 logements attendus (habitat individuel dense, habitat groupé et habitat collectif en accession et locatif – adaptés à l'accueil des actifs et jeunes ménages de la commune et de l'agglomération.
 - Programmation mixte avec commerces, services, équipements publics et tertiaires.

Commune de Carros.

- Ecoquartier Saint-Pierre.

- Site de 12 ha.
 - 2 opérateurs pour 2 opérations distinctes
 - 455 logements prévus ainsi qu'une crèche et des commerces.
 - Une partie des logements a déjà été commercialisée, correspondant à la phase 1. La phase 2 (les 150 logements sociaux) débutera mi-2014.
- Ecoquartier Nou (Roses de Carros) – 2015-2020.
 - Altarea Cogedim Méditerranée et Bouwfonds Marignan Immobilier.
 - Sont prévus 535 logements, une crèche et des commerces.
 - Le permis a été obtenu en 2013, mais abandonné en matière de commercialisation. Il pourrait faire l'objet d'une reprise du PC par un autre promoteur immobilier (envisagé en 2014/2015).

Commune de Saint-Martin-du-Var

- "Quartier de la Digue" - 2014-2029.
 - Site de 5 ha.
 - Capacité constructible de 50 000 m² : 350 à 400 logements, accueil de locaux d'activités, commerces et bureaux.
 - L'objectif est de réaliser une extension maîtrisée du centre-ville et d'assurer une mixité sociale et fonctionnelle

Commune de Saint-Jeannet

- Secteur des Côteaux - 2015-2020.
 - Site de 20 ha.
 - Il est envisagé à terme un volume potentiel total de 350 logements environ, dont 1/3 en locatif social et 1/3 en accession intermédiaire.

Commune de Gattières

- Secteur Les Bréguières - 2015-2020
 - Projet mixte : logements, commerces et activités artisanales, équipements.
 - Site prévoyant à terme un volume potentiel total de 400 logements environ.
- Projet « les Prés-Vignasses »
 - Projet mixte
 - Il est envisagé à terme un volume global de 134 logements.

(1) Etat des lieux des marchés immobiliers

▪ **Rappel : un territoire en situation de sous-production de logements neufs**

La production de logements neufs reste insuffisante pour être un levier de la croissance démographique du territoire, ni pour fluidifier les parcours résidentiels, ni satisfaire les besoins de l'ensemble de la population actuelle et future, de même que les besoins des populations spécifiques.

▪ **Une activité de promotion immobilière encore limitée dans la plaine du Var**

- De façon générale, la zone littorale est largement active en promotion immobilière par rapport à « l'arrière pays ».
 - Le marché de la promotion immobilière reste limité dans un grand nombre de communes du périmètre puisque la majorité des communes enregistre un volume de ventes moyen très faible (inférieur à dix ventes annuelles) entre 2012 et 2013
 - Nice porte le marché, avec un volume de vente de l'ordre de 600 en vente annuelle, en 2012 et 2013 (plus de 900 par an entre 2009 et 2011), suivi dans une moindre mesure par Saint-Laurent-du-Var et plus récemment par Carros avec plus ou moins 60 ventes annuelles.
 - Dans le périmètre d'appartenance des projets Grand Arénas et Nice Méridia, le marché de la promotion immobilière a été fortement poussé, en 2009 et 2011, sous l'impulsion de la disposition Scellier, avec en moyenne 100 ventes annuelles sur le secteur de la plaine. Les ventes se maintiennent à ces niveaux aujourd'hui grâce notamment à la demande des propriétaires occupants qui n'a pas diminué. La courbe des ventes suit ainsi celles des mises en vente, signe d'un marché demandeur dans le secteur de Nice la plaine. L'offre disponible est toutefois limitée, de l'ordre d'une cinquantaine de logements.
- **Les investisseurs se concentrent à Nice et Saint-Laurent-du-Var, l'investissement locatif est en perte de vitesse depuis le dispositif Scellier.**
 - La clientèle d'investisseur semble toujours aussi frileuse face au dispositif Duflot concernant les marchés du département des Alpes-Maritimes où, de fait, la défiscalisation est traditionnellement limitée.
 - La production de logement neuf à destination locative reste ainsi insuffisante, ne permettant pas de satisfaire les besoins en logement exprimés sur le territoire.
- **Des prix de vente élevés, en décalage avec les capacités financières des ménages locaux.**
 - Fait marquant du début d'année 2014, la baisse des prix entamée en 2013 (de 5 280€/m² hors stationnement (HS) en collectif à l'échelle du département, ils avaient baissé de 10% par rapport à 2012) se poursuit au début de l'année 2014, avec un prix moyen à 5 000€/m², hors stationnement : soit le niveau le plus bas observé depuis 2009.
 - Une baisse de prix de 10% a été constatée également pour la zone de Nice au 1^{er} trimestre 2014 par rapport à l'année 2013. L'offre à moins de 4 200 €/m² (HS) a représenté 44% des ventes au premier trimestre 2014 contre environ 28% en 2012-2013.
 - Un prix moyen à environ 4 500 €/m² (HS) a été constaté, en 2013, pour le collectif libre, dans le secteur où s'inscrivent les projets Grands Arénas et Nice Méridia. Le prix semble s'établir plutôt à 4 100 €/m² dans les premiers mois de 2014.
 - Le programme "West Parc", situé au sein de la ZAC Méridia, propose 70 logements en prix maîtrisés à 3 550€/m² (HS, TVA pleine), et 5 logements libre, en TVA pleine à un prix moyen de 3 770 €/m² HS. Ici, le volume important de logements (75 logements) incite l'opérateur immobilier à se positionner sur des prix compétitifs afin de fluidifier les rythmes de vente.
 - Habitat O6 commercialise, depuis mars 2012, un programme en accession sociale, "Horizon Méridia", au prix de 2 590€/m², hors stationnement et en TVA réduite.

Avec 0,6 vente mensuelle en moyenne, les rythmes de ventes ont été guère satisfaisants dans l'ensemble.

- Enfin deux opérations de référence, situées dans le secteur d'étude, sont commercialisées en secteur libre (HS) avec une moyenne comprise entre environ 4 300€/m² (programme « Ouest Riviera ») et environ 4 500 €/m² (programme « Colline »).

- **Le marché de l'ancien propose des valeurs un peu en-deçà des valeurs pratiquées dans le neuf, mais elles restent néanmoins difficilement accessibles à la majorité des ménages locaux.**

On peut noter :

- Une logique de dégressivité des pris du littoral vers l'arrière pays, similaire au marché neuf
- Des gammes de prix s'échelonnent entre 2 700 €/m² et 4 200€/m² en moyenne
- Nice et Saint-Laurent-du-Var constituent le haut du marché, tandis que les communes situées au Nord du périmètre (Bonson, Saint-Blaise, ou Le Broc par exemple) présente un marché immobilier moins onéreux.
- A Nice, dans le périmètre de proximité de la ZAC Méridia, l'offre proposée sur le marché de la revente présente des valeurs qui se rapprochent de celles du neuf. Ainsi, on peut trouver des T2 (41 – 46 m²) entre 130-150K€ (HS) et des T3 (59-64m²) entre 220-250 K€ (HS), pour des logements récents.

- **Les valeurs locatives sont, elles aussi, élevées en cœur métropolitain pour les appartements neufs, avec un plafonnement des loyers en locatif libre Duflot qui correspond peu ou prou aux valeurs de marché.**

On peut noter :

- Un zonage locatif en Duflot (zone A : 12,42€/m² en surface utile en 2014) qui n'impacte guère les loyers pratiqués en neuf dans le périmètre de l'OIN (même à Nice Ouest).
- Seuls les loyers des studios peuvent être concernés par le dispositif et limités de 15 à 16 €/m² de surface habitable, hors charges (HS), contre 18 à 20€/m² sur cette typologie pour les valeurs de marché.

- **Le zonage locatif libre**

Dans le périmètre OIN :

- Il concerne l'ensemble des communes en Zone A
- Hormis les communes de Bonson et de Gilette (Zone B1)

- **Le zonage locatif social**

- Les communes de Carros, Castagniers, Colomars, Gattières, La Gaude, Nice, Saint-Jeannet, Saint-Laurent du Var sont situées en zonage locatif social 2.
- Les communes de Bonson, Gilette, La Roquette sur Var, Le Broc, Levens, Saint-Blaise, Saint-Martin du Var sont situées en zonage locatif social 3.

(2) Les besoins identifiés

▪ **Représentation des parcours résidentiels des ménages locaux - revenus et budget associés en location et accession**

Les jeunes primo-actifs 30-35 ans

- Ils recherchent un logement plutôt en collectif T2/T3, en location comme en accession.
- Leurs revenus sont compris entre 1 800 et 2 700€/mois (20% des ménages)
 - Budget : 155-200 K€ maximum à l'acquisition
 - 740-890 €/mois maximum à la location.

Les jeunes habitants, retraités, ménages modestes, et (le plus souvent) ménage d'une personne

- Ils recherchent un logement collectif T1/T2 prioritairement en location, principalement au sein du parc social.
- Leurs revenus peuvent atteindre 1.800€/mois (40% des ménages)
 - Budget : 130 K€ maximum à l'acquisition
 - 610 €/mois maximum à la location.

Les jeunes ménages 35-45 ans avec enfants

- Recherchent plutôt une maison individuelle en 4 pièces majoritairement et principalement en accession
- Revenus : entre 2 700 et 4 100 €/mois (environ 20% des ménages)
 - Budget : 250-310 K€ maximum à l'acquisition
 - 1090-1350 €/mois maximum à la location.

Les ménages plus aisés (45-55 ans avec enfants, CSP+ et secundo accédants)

- Recherchent prioritairement l'acquisition d'une maison individuelle isolée en 5 pièces et plus
- Revenus : > à 4 100€/mois (environ 20% des ménages)
 - Budget d'acquisition moyen de 415-450K€ voire plus (secundo-accédants)

▪ **Typologies de logements accessibles en location et accession, selon les différents dispositifs, et confrontation par rapport aux besoins.**

Les parcours résidentiels des ménages locaux sont aujourd'hui bloqués par des valeurs de l'immobilier trop élevées.

Si l'on considère que le « budget » consacré par un ménage locataire pour son logement représente 25% de son revenu (loyer maximum hors charge hors stationnement) et si l'on considère que le « budget » qu'un ménage peut consacrer en accession représente 33% de son revenu net :

- il s'avère que la moitié des ménages ne peut consacrer plus de 560€/mois, et 155 000€ dans une démarche en accession à la propriété (budgets associés au revenu médian du périmètre de la métropole Niçoise soit 2 240€ nets/mois/ménages).
- ainsi, on observe que, hormis sur le logement locatif social ou très social, les ménages de la classe moyenne sont desolabilisés, et confrontés à des blocages dans leurs parcours résidentiels.

Parmi eux :

les jeunes « décohabitants » et les ménages âgés s'orientent vers le parc locatif social.

Les jeunes primo-actifs (30-35 ans) peuvent s'orienter vers le parc locatif libre, voire l'accession « aidée » selon le dispositif et le secteur (néanmoins la typologie envisageable peut ne pas correspondre aux attentes).

Les jeunes ménages avec enfants (35-45 ans), disposant de revenus plus élevés (2 700 à 4 000€/mois), et correspondant à la frange supérieure de la « classe moyenne », peuvent envisager l'acquisition d'un appartement neuf, mais uniquement en T2/T3, tandis qu'ils auraient plutôt besoin d'un T4 voire d'un T5.

Les ménages les plus aisés (45-55 ans avec enfants, CSP et secundo accédants), peuvent trouver un logement en accession correspondant à leurs besoins, mais plutôt sur le marché de la revente (maison « ancienne »). L'offre en logements neufs du segment du libre peut ne pas correspondre à leurs attentes en termes de typologie.

En définitive, les prix pratiqués sur les marchés immobiliers ne permettent pas à la majorité des ménages de s'inscrire dans un parcours résidentiel.

Tableaux de capacités budgétaires des ménages en LOCATION

Pour chaque catégorie de revenus, on peut calculer le LOYER maximum admissible par les ménages, sur la base de 25% de taux d'effort à consacrer au loyer (auquel il devra ajouter le paiement des charges locatives et la location d'un stationnement).

METROPOLE NICE COTE D'AZUR 2014		Fourchette de revenus*		Loyer maximum en location (hors charge hors stationnement)	PLAI/PLUS (plafonds de 4,89 €/m ² surface utile en PLAI et 5,51 €/m ² en PLUS)	PLS (plafonds de 10 €/m ² de surface utile)	Locatif neuf "intermédiaire" (+/- 10,5 à 11 €/m ² de surface utile en zone A)	Locatif neuf Duflot (plafond de 12,42 €/m ² de surface utile en zone A)
Ménages modestes	1er décile	< 700 €		170 €	T1			
	2e décile	700 €	1 200 €	290 €	T1/T2			
	3e décile	1 200 €	1 500 €	380 €	T2/T3	T1	T1	
Ménages intermédiaires <i>(revenu net médian du périmètre = 2240 € /ménage)</i>	4e décile	1 500 €	1 800 €	460 €	T3/T4	T2	T2	T1
	Médiane	1 800 €	2 200 €	560 €	T4/T5	T2	T2	T2
	6e décile	2 200 €	2 700 €	680 €	PLAI - PLUS - Attention : éligibilité qui varie selon composition familiale et revenus	T3	T2/T3	T2
	7e décile	2 700 €	3 300 €	820 €		T3/T4	T3	T3
Ménages aisés	8e décile	3 300 €	4 100 €	1 020 €			T4	T4
	9e décile	4 100 €	5 500 €	1 370 €				
	10e décile	> 5500 €		> 1370€		PLS/ DUFLOT : contraintes moindres en termes de plafonds de ressource des locataires		

Ventilations des ménages locaux (périmètre Métropole) par tranches de revenus, et typologies de logement envisageable en LOCATION
(Source : Adéquation – Etude EPA 2014)

Tableaux de capacités budgétaires des ménages en ACCESSION

Pour chaque catégorie de revenus, on peut calculer le budget maximum d'acquisition des ménages sur la base de 33% de taux d'endettement, permettant d'assurer le remboursement des mensualités d'un prêt amortissable à taux fixe, assurances comprises, sur une durée de 25 ans ici, avec 10% à 15% d'apport.

Ces apports correspondent aux minima actuellement exigés par les établissements bancaires. En effet, si les taux d'intérêt connaissent actuellement des niveaux historiquement bas, les acquéreurs doivent apporter à minima 10% du montant de l'acquisition pour pouvoir prétendre à un emprunt immobilier.

METROPOLE NICE COTE D'AZUR 2014		Fourchette de revenus*		Accession			Hypothèse d'apport pour accession	NEUF: Accession sociale PSLA (3.050 €/m² stationnement inclus)	NEUF: Prix Maîtrisé TVA 20%(3.520 €/m² stationnement inclus)	NEUF: Périmètre RU 4.140 €/m² (stationnement inclus)	NEUF: Accession libre 5.320 €/m² (stationnement inclus)	"ANCIEN" 3400-3600 €/m² (stationnement inclus)	QUARTIER LA PLAINE à NICE Accession libre 4.730 €/m² (stationnement inclus)				
				Mensualité maximum	Budget moyen**	Budget plafond**											
Ménages modestes	1er décile	< 700 €		Catégories de ménages non éligibles à l'accession libre neuve													
	2e décile	700 €	1 200 €														
	3e décile	1 200 €	1 500 €														
Ménages intermédiaires (revenu net médian du périmètre = 2240 € /ménage)	4e décile	1 500 €	1 800 €	610 €	105 000 €	130 000 €	10%	T1	T1								
	Médiane	1 800 €	2 200 €	740 €	130 000 €	155 000 €	10%	T2	T1	T1	T1	T1/T2	T1				
	6e décile	2 200 €	2 700 €	890 €	165 000 €	200 000 €	10%	T3	T2	T2	T1	T2	T2				
	7e décile	2 700 €	3 300 €	1 090 €	200 000 €	250 000 €	15%	T4	T3	T2/T3	T2	T3	T2				
Ménages aisés	8e décile	3 300 €	4 100 €	1 350 €	250 000 €	310 000 €	15%	T5	T4	T3	T2/T3	T4 / Maison	T3				
	9e décile	4 100 €	5 500 €	1 810 €	310 000 €	415 000 €	15%	T5	T5	T4	T3	T5 / Villa	T4				
	10e décile	> 5500 €	> 1810€	> 1810€	> 415000 €	> 415000 €	15%										

10e décile (10% des ménages gagnant le +) : non significatif, ne représente pas une cible de clientèle pour les projets en promotion

Ventilations des ménages locaux (périmètre Métropole) par tranches de revenus, et typologies de logement envisageable en ACCESSION
(Source : Adéquation – Etude EPA 2014)

Il convient ici d'évoquer la charte régionale sur le logement qui sera signée sous peu :

Au vu d'un diagnostic partagé entre tous les acteurs et pour répondre aux manques et aux difficultés identifiés sur les territoires, le Préfet de Région a proposé aux partenaires du logement et du foncier d'élaborer une stratégie régionale. Les différentes journées de travail ont abouti à la réalisation d'une charte, comportant 6 axes, adaptée à la réalité des territoires et à leurs évolutions. La charte sera soumise à l'avis des membres du Comité Régional de l'Habitat et de l'Hébergement du 3 juillet 2014. Le Projet Stratégique Opérationnel de l'OIN Plaine du Var devra s'inscrire, pour sa partie logement, dans le cadre de la charte.

(3) Zoom sur le logement social et les effets du PLH 2010-2015

Avec une croissance démographique estimée par la DTA à 0,6% par an, les besoins annuels en logements étaient évalués, sur le territoire couvert par le PLH, à 3 000 - 3 500, tout type de produit confondu.

Comme indiqué plus haut (chapitre « population et dynamique démographique »), l'objectif de croissance n'est pas atteint sur la période 1999-2011. En effet, depuis 2006, si le haut pays (+1,2%) et le moyen pays (+0,6%) enregistrent une hausse relative, le littoral enregistre une baisse de sa population de 5 500 habitants.

D'autre part, les projections de l'INSEE, prévoient le vieillissement de la population. D'ores et déjà le taux de population de plus de 60 ans est plus élevé que la moyenne française (28% contre 23%). Il est prévu qu'il s'accroisse pour atteindre 34% d'ici 2040.

Avec un rythme de production de logements très modéré (1800 logements collectifs livrés par an), les besoins en logements à coût abordable s'intensifient alors que le marché immobilier demeure tendu et cher. 72% des ménages peuvent prétendre au logement locatif social, et 17% des ménages ont des revenus fiscaux déclarés inférieurs au seuil de pauvreté, contre 15% au niveau national (il atteint 20% pour Nice). Le taux d'effort médian consacré au logement dépasse le quart des ressources des ménages dans les Alpes-Maritimes.

Ainsi, la métropole - l'Eco-Vallée à un moindre degré - est face à un triple enjeu :

- baisse de la démographie et représentation importante de ménages modestes
- vieillissement de la population
- offre en logements neufs insuffisante malgré les progrès récents et ne correspondant pas toujours à la demande.

Entre 2010 et 2013, 39% des livraisons de logements collectifs portent sur des logements sociaux. Ce ratio correspond à 2 801 logements locatifs sociaux, en neuf ou en acquisition-amélioration, soit une production annuelle de 700 logements. Au 1^{er} janvier 2013, globalement, le parc social de la métropole représente 11% des résidences principales.

Pourtant, à l'échelle de la métropole, de 2010 à 2013, 81,3% des objectifs annuels du PLH ont été atteints pour l'agrément des logements locatifs sociaux. Pendant cette période, la production s'est équilibrée en faveur des PLAI/PLUS (71%) par rapport au PLS.

Par ailleurs, la métropole conduit en partenariat avec l'Etablissement Public Foncier (EPF) PACA une politique d'acquisition foncière et, dans le même temps, agit sur le parc existant.

Dans ces conditions, l'absence de croissance démographique permet d'envisager une production de logements sociaux répondant mieux aux besoins de la population existante. Néanmoins, l'objectif reste de renforcer le rythme de production afin d'accentuer la dynamique de rattrapage. Pour autant, il est à craindre que les efforts visant à améliorer la production de logement locatif social n'absorbent pas le déficit constaté. Pour le résorber, le rythme de production annuelle devrait être de plus de 6000

logements, dont 50% de locatif social. Ce qui impliquerait de tripler la production actuelle.

Parc de logements sociaux existant et écart par rapport à l'objectif



Source Direction Habitat et Logement-Métropole Nice Côte d'Azur

Dans le territoire de l'OIN, six communes sont concernées par les objectifs SRU (la commune de Levens – 1,2% du territoire - n'est pas étudiée dans ce cadre). Pour la période 2014-2016 et sur la base d'un nombre théorique de 25% de logements locatifs sociaux (LLS), les objectifs chiffrés sont les suivants :

- **Carros** dont on peut considérer que la partie du territoire dans l'OIN (70%) constitue le potentiel urbanisable :
 - 22,41% de LLS
 - 109 logements manquants, soit un objectif de production annuelle au cours de la période 2014-2016 de 9 LLS
 - objectifs PLH 2010/2015, 18 logements par an

- **Gattières** dont on peut considérer que la partie du territoire dans l'OIN (57%) constitue le potentiel urbanisable :
 - 3,62% de LLS
 - 355 logements manquants, soit un objectif de production annuelle au cours de la période 2014-2016 de 30 LLS
 - les objectifs PLH, n'ont pas été évalués, la commune n'étant pas dans la métropole au moment de l'approbation du PLH

- **La Gaude** dont on peut considérer que la partie du territoire dans l'OIN (32%) constitue 20% du potentiel urbanisable :
 - 2,17% de LLS
 - 611 logements manquants, soit un objectif de production annuelle au cours de la période 2014-2016 de 51 LLS
 - objectifs PLH 2010/2015, 24 logements par an

- **Saint-Jeannet** dont on peut considérer que la partie du territoire dans l'OIN (70%) constitue la moitié du potentiel urbanisable :
 - 0,25% de LLS
 - 393 logements manquants, soit un objectif de production annuelle au cours de la période 2014-2016 de 33 LLS
 - objectifs PLH 2010/2015, 15 logements par an

- **Saint-Laurent-du-Var** dont on peut considérer que la partie du territoire dans l'OIN (98%) constitue le potentiel urbanisable :
 - 9,30% de LLS
 - 2440 logements manquants, soit un objectif de production annuelle au cours de la période 2014-2016 de 203 LLS
 - objectifs PLH 2010/2015, 78 logements par an

- **Nice** dont 38% du territoire communal sont dans l'OIN :
 - 12,26% de LLS
 - 23 688 logements manquants, soit un objectif de production annuelle au cours de la période 2014-2016 de 1974 LLS
 - objectifs PLH 2010/2015, 779 logements par an

Pour contribuer à l'amélioration de l'offre, au regard des 25% prévus par la loi, l'Eco-Vallée contribue d'ores et déjà à cette production. Le tableau suivant indique la répartition des logements dans les deux premières opérations sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA : le Grand Arénas et Nice Méridia.

		Total des logements	Locatifs sociaux		Accession sociale (PSLA)	Accession libre
			PLUS (70%) + PLAI (30%)	PLS		
Grand Arénas	Nb	2000	600	200	200	1000
	%	100%	30%	10%	10%	50%
Nice Méridia	Nb	2500	625	250	125	1500
	%	100%	25%	10%	5%	60%
Total	Nb	4500	1225	450	325	2500
	%	100%	27%	10%	7%	56%

(4) Quels enjeux et quelle position sur le territoire ?

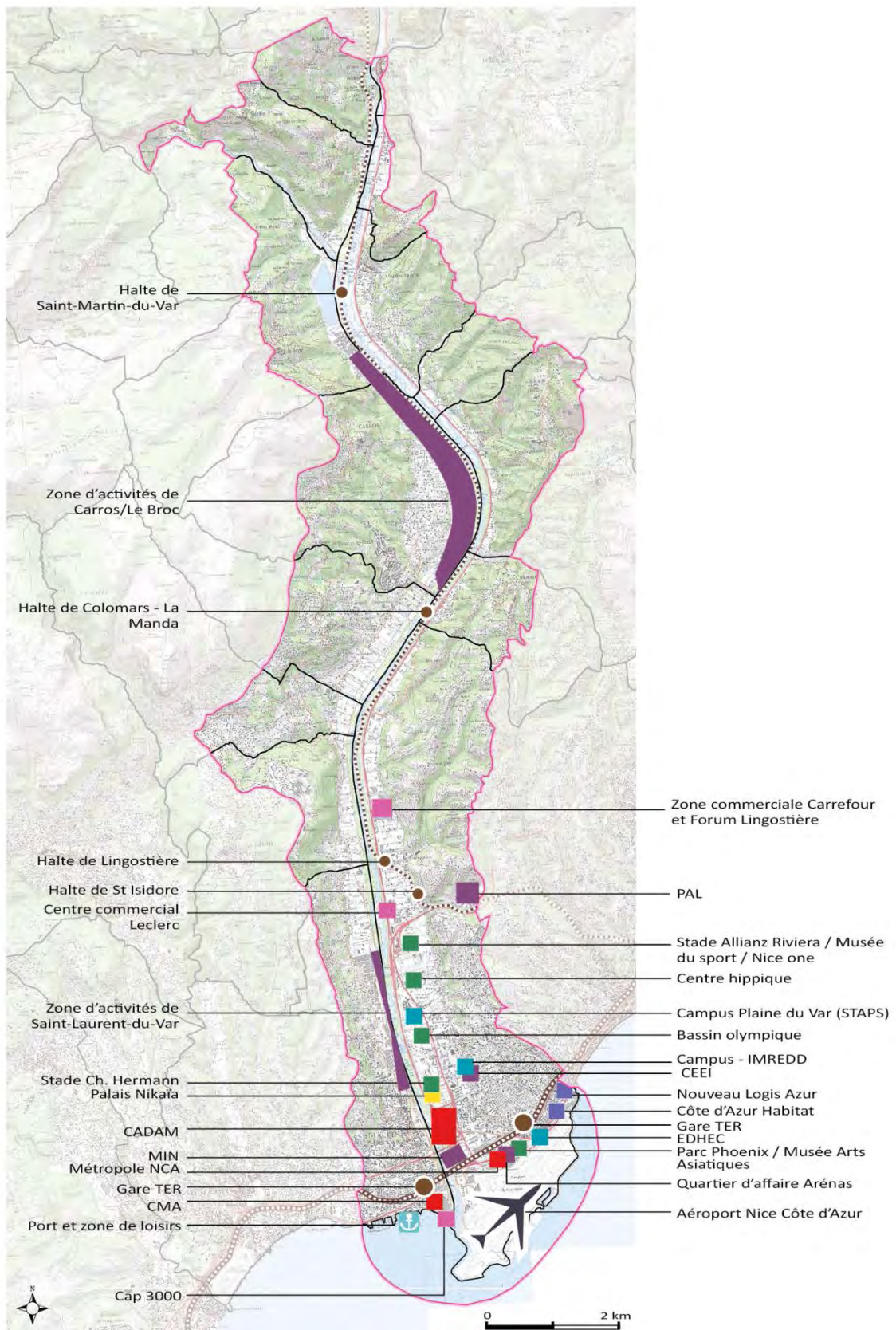
- Dynamiser la construction pour répondre à l'ensemble des besoins issus de la démographie naturelle ou du solde migratoire. Les leviers sont multiples :
 - par l'offre foncière disponible, ou qu'on peut rendre disponible sur l'ensemble du territoire
 - par des opérations d'aménagement majeures (comme Nice Meridia et Grand Arénas) et bien desservies par les transports en commun
 - en faisant le choix d'une densité ambitieuse et rassurante, y compris sur les coteaux.
 - en offrant des logements de type intermédiaire, plus économes en foncier que l'individuel isolé.
 - par des prix adaptés et plus faibles : en limitant les stationnements en sous-sol, en encadrant les charges foncières
 - en se posant la question des modes de construction en zones inondables
- Résoudre autant que possible les difficultés de déplacement par la création de modes de transports en commun efficaces (TER, tramway, parc relais, ...)
- Répondre avec une offre adaptée aux différentes étapes des parcours résidentiels des ménages
 - en développant les segments dits abordables (accession abordable/maitrisée et contrôlée, locatif intermédiaire type SNI, ...)
 - en proposant aussi un habitat individuel (densifié) en proximité des zones d'emploi et/ou des centres de vie.
- Anticiper les besoins en équipements, et notamment en infrastructures scolaires.

c) Les équipements publics

- **Pour mémoire : les grandes infrastructures de transport (cf. infra)**
- **Les principaux équipements touristiques, sportifs, culturels et évènementiels**
 - Le stade Allianz Riviera : il accueille bien entendu les matches de l'OGC Nice et des grands matches de football, mais il accueille également des matches de rugby, du tennis sur gazon et autres sports. Il est également prévu qu'il serve de lieu de concert, spectacles et pour des manifestations de grande envergure. Choisi parmi les stades français pour l'Euro 2016, il peut accueillir de 35 000 à 45 000 spectateurs. Il a été construit dans une démarche respectant les grands principes du développement durable. Le musée national du sport doit s'ouvrir prochainement dans l'enceinte de l'Allianz Riviera.
 - Palais Nikaïa et stade Charles-Ehrmann : il s'agit d'une grande salle de spectacle pouvant accueillir de 500 à 9000 spectateurs/participants et allant jusqu'à 56 000 places avec l'ouverture sur le stade.
 - Le bassin olympique : au cœur de la future cité des sports, il s'agit d'un bassin découvert de 50m x 25m qui sera complété par un second bassin avec tribune de 1 000 places.
 - Le Parc Phoenix (dont la salle Linée), ainsi que le musée des Arts asiatiques géré par le conseil général.
 - Le port de Saint-Laurent-du-Var : port de plaisance avec 1089 postes

- Un parc hôtelier en développement, essentiellement situé autour de la zone aéroportuaire.
- **Les équipements d'intérêt métropolitain à vocation économique et de formation-recherche.**
 - L'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation dans la plaine du Var sont notamment caractérisés par :
 - la réalisation progressive de l'éco-campus de l'université de Nice-Sophia Antipolis avec l'IMREDD notamment
 - l'UFR STAPS (sports)
 - l'école supérieure de commerce EDHEC
 - des écoles et centre de formation d'apprentis spécialisés : informatique, santé, automobile, ...
 - l'International School of Nice.
 - L'innovation est notamment marquée par la présence de la pépinière d'entreprises – CEEI (cf. infra)
- **Pour mémoire : Les sites d'activités économiques (cf. infra).**
- **Les équipements administratifs majeurs.**
 - Une large partie des services de la Métropole Nice Côte d'Azur est regroupée dans l'Arénas.
 - Le Centre Administratif Départemental des Alpes-Maritimes (CADAM), rassemble les services du Conseil Général, de la Préfecture ainsi que les Archives départementales.
 - La chambre des métiers et de l'artisanat à Saint-Laurent-du-Var.
 - Côte d'Azur Habitat, Nouveau Logis Azur ; bailleurs sociaux.

Les équipements d'envergure métropolitaine



▪ Les équipements de proximité et les services à la population

5 400 équipements et services à la population ont été recensés dans la plaine du Var. Ils rassemblent des équipements publics et privés en termes de services aux particuliers, commerces de proximité, services de santé, écoles maternelles et élémentaires, équipements de sports, loisirs et culture, services et équipements touristiques.

Parmi ces équipements et services on compte 400 équipements publics (plus de la moitié concentrée sur la basse vallée du Var) dont près de 30 % d'équipements de sports et loisirs, et 25% liés à l'éducation.

La partie niçoise de la plaine du Var, Saint-Laurent-du-Var, Carros et La Gaude concentrent plus de 80% de ces équipements.

Les commerces de proximité sont bien développés dans les centres-villes et quartiers : 684 équipements soit 13% des équipements et services de proximité.

Il existe aussi de grands formats très attractifs qui sont concentrés dans des polarités : Lingostière, Cap 3000, Saint-Isidore.

Il est à souligner la faiblesse du nombre d'équipements touristiques : seulement 79 équipements, soit 1,5% des équipements et services de proximité, avec seulement 3 offices de tourisme (Carros, Colomars, Saint-Laurent-du-Var), 34 hôtels, 24 agences de voyages.

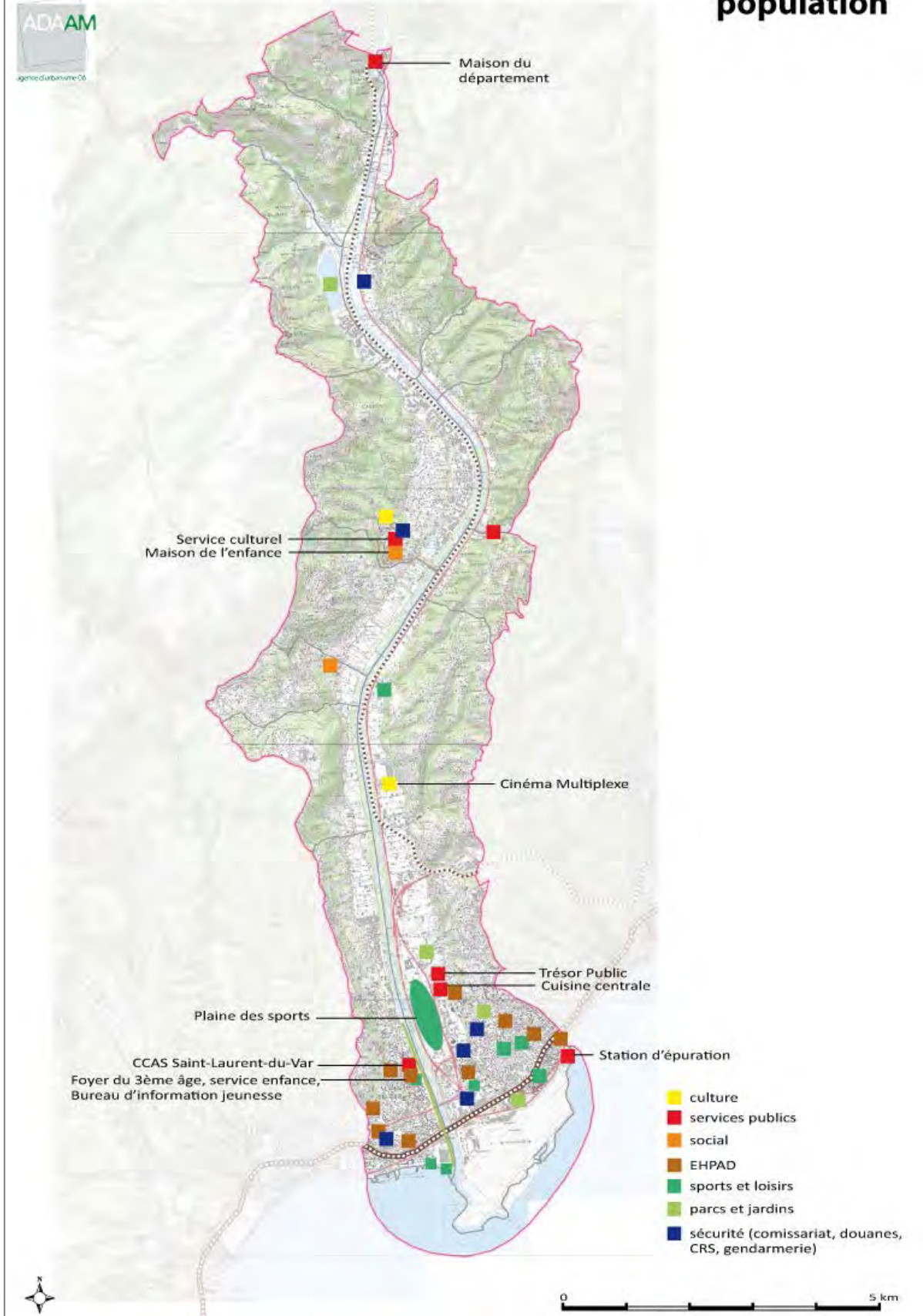
De nombreux services de santé sont localisés dans le périmètre : 922 équipements, soit 17% des équipements et services de proximité, dont une majorité d'infirmiers (199), de kinésithérapeutes (162), médecins (132).

Quelques pharmacies sont concentrées sur la partie niçoise et Saint-Laurent-du-Var et l'on dénombre peu de spécialistes.

Certaines communes ne disposent pas d'équipements de santé : Bonson, La Roquette-sur-Var, Saint-Blaise.

Les équipements sportifs et de loisirs sont essentiellement concentrés dans la basse vallée du Var (partie niçoise et Saint-Laurent-du-Var) et les équipements sociaux se trouvent dans les zones les plus urbaines.

Les principaux équipements de proximité et services à la population



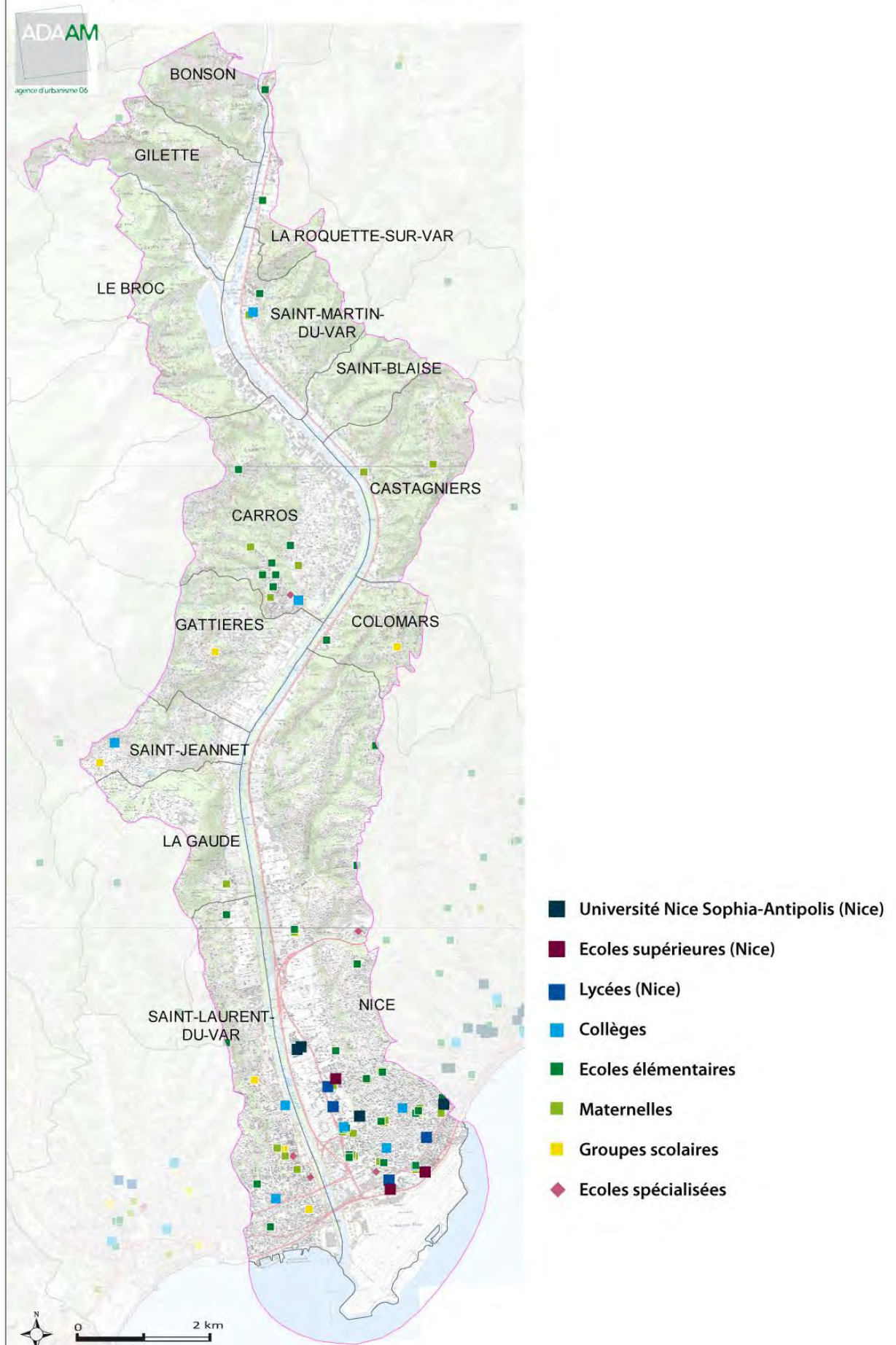
▪ Les équipements d'enseignement du secondaire.

Les structures sont nombreuses dans l'ensemble du territoire.

Outre les écoles élémentaires, maternelles et autres groupes scolaires, la plaine du Var dispose d'équipements majeurs, et notamment de lycées et collèges :

- 4 lycées (Ouest niçois) : Thierry-Maulnier (général et métiers de la chimie), Paul-Augier (école hôtelière), La Providence (sanitaire et social), Lycée Technique Régional Les Eucalyptus (enseignement général, technologique et professionnel). La capacité totale de ces établissements est de 4 400 places ; en outre, ils offrent 280 lits d'internat.
- 8 collèges d'une capacité globale de 6 000 places environ :
 - le collège Ludovic-Bréa, à Saint Martin du Var, d'une capacité de 450 élèves.
 - o L'extension-restructuration de ce collège est inscrite au plan collèges pour un objectif de capacité de 600 élèves.
 - o La poursuite des études est inscrite au B.P. 2014.
 - o En 2012, en attendant l'extension du collège, 2 classes préfabriquées ont été installées ;
 - le collège Paul-Langevin, à Carros, d'une capacité de 900 élèves.
 - o La section d'enseignement général et professionnel adapté (SEGPA) a été livrée en 2009
 - le collège Joseph Pagnol, d'une capacité de 1000 élèves et le collège Saint-Exupéry, d'une capacité de 600 élèves avec une SEGPA d'une capacité de 48 élèves, à Saint-Laurent-du-Var
 - les collèges l'Archet, d'une capacité de 800 élèves, Raoul-Dufy, d'une capacité de 1000 élèves, Frédéric-Mistral, d'une capacité de 1000 élèves avec une SEGPA d'une capacité de 128 élèves, et Jules-Romains, d'une capacité de 750 élèves, tous à Nice
 - le collège de Saint Jeannet
- **Des écoles spécialisées**
 - L'institut de formation automobile (IFA) à Nice,
 - L'institut de formation aéronautique (IFAERO) à Nice,
 - Le centre de formation d'apprentis (CFA) Santé-Pharmacie à Saint-Laurent-du-Var,
 - Le conservatoire de musique à Saint-Laurent-du-Var,
 - Le CFA de Carros

Les équipements d'enseignement

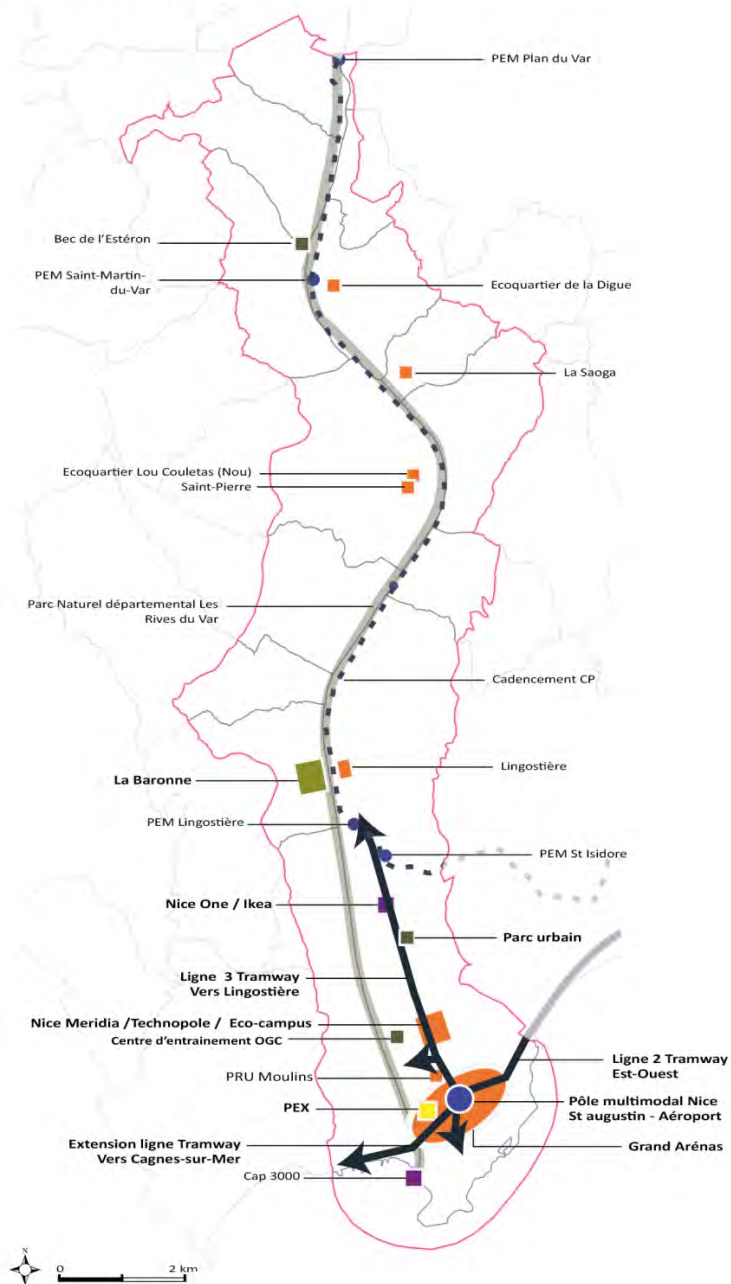


Les grands projets définis :

- Un parc des expositions (PEX) dans le cadre de la ZAC Grand Arénas
- Le pôle d'échanges Nice Aéroport
- La plateforme agro-alimentaire et horticole (MIN) sur le site La Baronne
- Un vaste campus universitaire lié à la technopole urbaine Nice Méridia
- L'extension du parc urbain, au sud de l'éco-quartier du stade
- Le centre d'entraînement de l'OGC Nice
- Un EHPAD sur l'Ouest niçois (gestion CCAS)
- Extension, requalification Cap 3000 et zone commerciale (*cf. infra*)
- Nice one / Ikea (*cf. infra*)
- Le parc naturel urbain départemental "Les Rives du Var"

Rappelons ici que la DTA a mentionné la création d'un établissement pénitencière pour pallier le surpeuplement de ceux de Nice et Grasse.

Les grands projets



3. Déplacements, mobilité durable, très haut débit

A l'intersection des axes est-ouest et nord-sud, la plaine du Var est un espace d'échanges et de communication.

L'histoire des infrastructures, ligne Paris-Lyon-Nice, chemins de fer de Provence, RN 202 – RN 7, autoroute A8 et aéroport a généré et accompagné les étapes de développement de la Côte d'Azur et de la Métropole.

L'aéroport constitue bien entendu un atout décisif et il demeure le premier outil économique du département, au cœur de Nice, en offrant une excellente desserte internationale, européenne et nationale. Toutefois, le territoire de la plaine du Var, comme l'ensemble de la Métropole, est handicapé par la saturation des autres infrastructures majeures, A8 et ligne ferroviaire, et restent très éloignés du réseau à grande vitesse.

Les multiples fonctions de ces infrastructures (grande accessibilité, interurbain, urbain, transit, fret) parfois inadaptées, fragilisent en effet le territoire et, s'agissant du ferroviaire, limitent son développement, alors même que ces infrastructures ont un lourd impact sur la qualité et l'organisation urbaine de la vallée, très fortement marquée par la voiture.

Longtemps en retard par rapport aux autres grandes villes et agglomérations en matière d'offre de transport public, la Métropole s'est inscrite, ces dernières années, dans une dynamique ambitieuse et novatrice au travers du développement des transports en commun (TC) et des modes doux avec des impacts forts.

La plaine du Var, concernée dès à présent par cette stratégie, dans ses espaces les plus denses, bénéficiera de la 2^{ème} phase de son déploiement en faveur des TC et du transfert modal. Cette politique, conduite par l'ensemble des acteurs, constitue l'un des fondements du projet de développement durable et d'aménagement de l'OIN, mais aussi de son projet économique, axé sur les technologies de la ville durable et « intelligente ».

Toutefois, l'évolution vers une mobilité plus durable et vers d'avantage de fluidification du territoire, tant dans son fonctionnement interne que dans ses échanges avec l'espace métropolitain des Alpes-Maritimes, passe par la mise en œuvre de grands projets dont les coûts peuvent constituer des freins. Cette évolution passe aussi par une transformation progressive du modèle urbain.

a) Les besoins de déplacements et les pratiques de mobilités

▪ Un chapelet de polarités

La plaine du Var accueille :

- Des polarités urbaines de différentes importances, avec des pôles urbains majeurs sur le littoral, Nice (quartiers ouest et Saint-Isidore) et Saint-Laurent-du-Var ; des pôles urbains secondaires dans le moyen-pays que sont Carros, Saint-Jeannet et

Saint-Martin-du-Var ; des noyaux villageois répartis sur l'ensemble de la partie centrale et haute de l'OIN (Plan-du-Var, Bonson, Gillette, Baou-Roux, Saint-Blaise, Castagniers, Colomars, Carros-Le-Haut, Gattières, Saint-Jeannet, La Gaude...)

- Des polarités économiques attractives avec des zones d'activités majeures (ZI Carros-Le Broc, ZI Saint-Laurent du Var, ARENAS-Aéroport, CADAM) et des zones commerciales très fréquentées (Cap 3000, Nice La Plaine, Saint-Isidore, Lingostière, Gattières)
- Du bâti diffus très répandu, avec de nombreuses maisons individuelles sur les coteaux et une mosaïque d'activités économiques mélangées aux territoires agricoles dans la plaine.

▪ **Un territoire plus « économique » que « résidentiel »**

Avec 120 000 habitants et 52 000 actifs pour 72 000 emplois, le territoire a un indice d'emploi globalement élevé, et attire fortement des actifs résidant ailleurs, sur Nice, la Métropole et l'ensemble du département.

Au-delà des parties les plus urbaines, des grands ensembles HLM et des collines, il se positionne davantage comme une grande zone d'activités que comme un lieu de vie ou d'habitat.

▪ **Un territoire accueillant certains des plus gros générateurs de trafic des Alpes-Maritimes**

Par sa typologie, la vallée du Var accueille certains des plus grands équipements publics, administratifs, économiques (Aéroport Nice Côte d'Azur, ZI Carros et Saint Laurent du Var, Centre d'affaires ARENAS, CADAM, EDHEC, lycées...) et commerciaux (zones commerciales Lingostière, Saint-Isidore, Cap 3000) qui génèrent quotidiennement plus de 125 000 déplacements venant de l'extérieur de la zone.

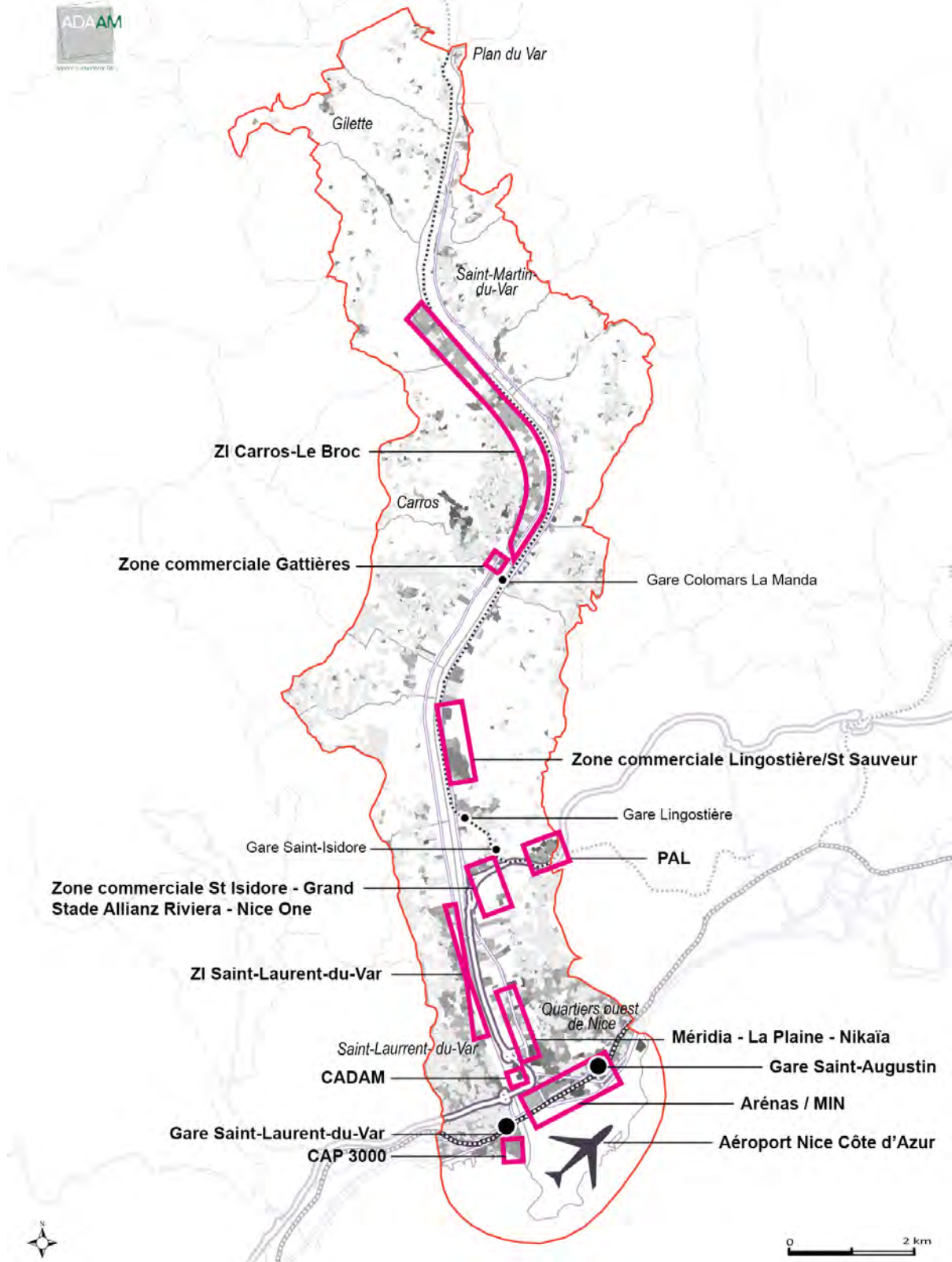
Il accueille également des grands équipements de forte capacité et très attractifs, dans les domaines sportifs et culturels (Grand stade Allianz Riviera, Nikaia...), qui produisent des impacts ponctuels mais considérables sur les réseaux, lors des grands évènements.

▪ **Un territoire de transit**

Par sa situation de carrefour et par l'implantation des grandes infrastructures, le territoire est également un espace de transit est-ouest et nord-sud (A8, ligne ferroviaire, routes traversantes). En semaine, les déplacements transitant par la plaine du Var peuvent être estimés à 150 000 déplacements/jour.

Les liaisons avec les vallées de la Vésubie et de la Tinée connaissent elles aussi une forte pression et d'importants trafics touristiques de week-end.

Polarités et générateurs de trafic



- **Près de 600 000 déplacements/jour en lien ou sur dans le territoire ou en lien avec lui**

C'est l'estimation que l'on peut faire des déplacements quotidiens (en jour de semaine – hors vacances), dont près de 55% se déroulent en interne et 45% en échanges.

L'essentiel de ces échanges (les 2/3) concernent la Métropole : ville de Nice, Cagnes-sur-Mer, Vence et bassin de Levens surtout, ainsi que la haute vallée du Var. Mais de forts échanges quotidiens concernent également la CASA, dont une petite part vers Sophia, le bassin cannois et le pays grassois. Les échanges avec l'Est restent en revanche peu importants.

- **Des déplacements domicile/ travail très représentés**

Avec 1/3 des déplacements, et du fait de la typologie de la population très active et du poids des emplois sur la zone, la part du travail dans ces déplacements est plus forte que sur l'ensemble de la Métropole.

Si en interne les différentes causes de déplacements sont très équilibrées entre elles, s'agissant des déplacements entrants et sortants, les motivations sont en revanche très diversifiées : travail et achats/démarches administratives, retour au domicile...

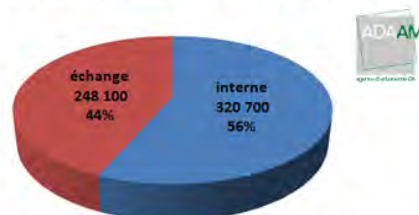
Chaque jour, ce sont près de 40 000 déplacements en entrée pour le travail, et 23 400 en sortie qui traduisent la fonction plus économique que résidentielle de la plaine du Var, hors collines. A ce chiffre s'ajoutent les 41 000 déplacements en interne.

- **Une présence forte de la voiture**

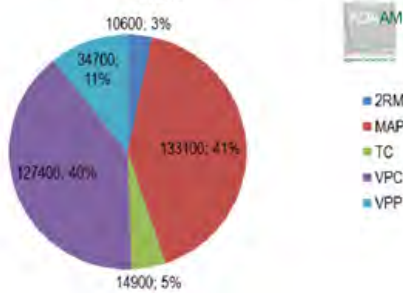
Les ¾ des déplacements s'effectuent en voiture (conducteurs et passagers). Cette part de la voiture reste prépondérante dans la mobilité interne, même si des formes de déplacements doux sont présentes dans les zones denses, en comprenant une part de marche à pied de 41% au sein des déplacements.

En matière d'échanges avec l'extérieur, le poids de la voiture est en revanche nettement plus fort, représentant 84% des déplacements.

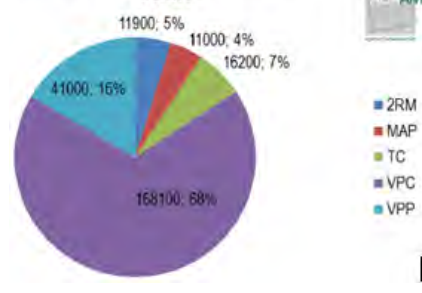
Part des déplacements internes et d'échange



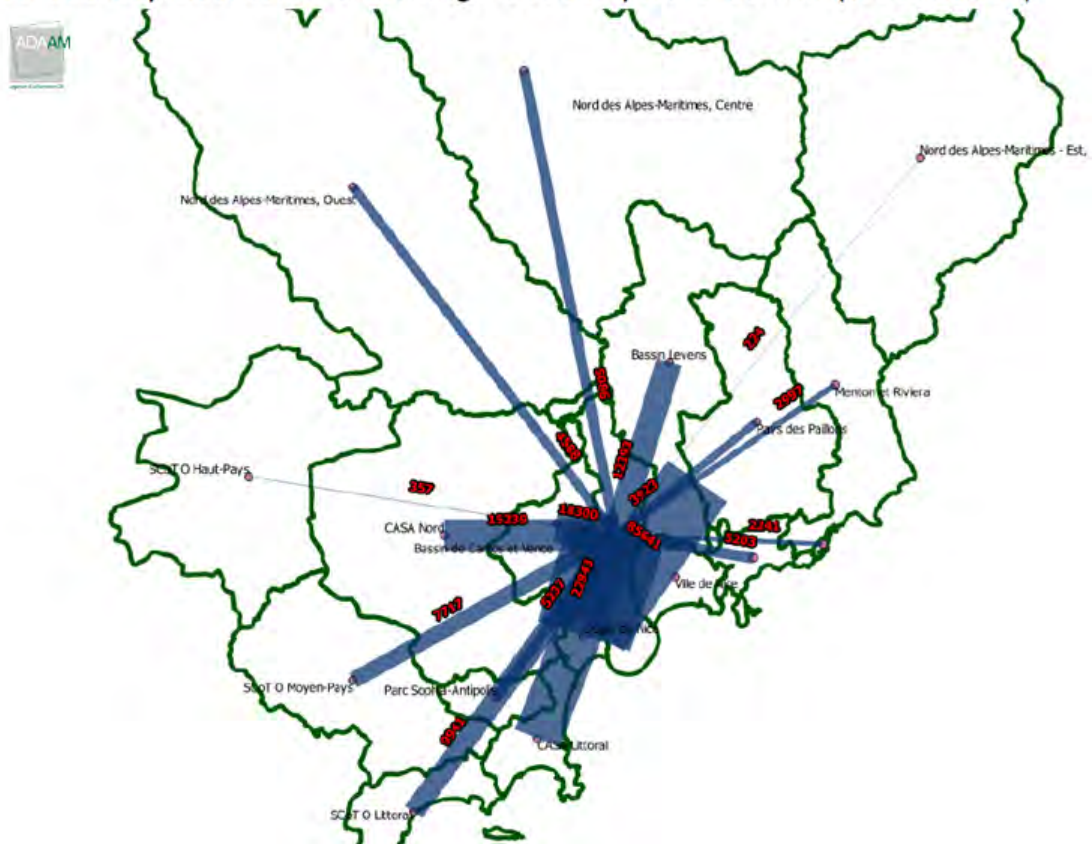
Nbre de déplacements internes
JOUR



Nbre de déplacements d'échange
JOUR



Analyse des déplacements d'échange avec la plaine du Var (tous modes)



- Des disparités de comportements et l'usage des TC qui progresse

La part TC des déplacements dans la plaine du Var progresse fortement. Très faible il y a dix ans, comme sur l'ensemble de la Métropole, elle a connu, grâce à la première ligne de tramway et la tarification à 1 €, une progression de quasi 100% de fréquentation.

Elle atteint aujourd'hui 7% en échanges (TER, interurbain, urbain, dont le site propre urbain est-ouest) et 5% en interne, avec au total près de 40 000 déplacements/jour en TC.

b) L'accessibilité du territoire

▪ Une excellente accessibilité aérienne

Avec 11,5 millions de voyageurs en 2013, 105 destinations desservies à travers le monde dont 60% à l'international, l'aéroport Nice Côte d'Azur est la deuxième plate-forme aéroportuaire française après Paris et son développement se poursuit. Aujourd'hui accessible à 78% par voie routière, ses deux terminaux seront desservis en 2018 par la ligne ouest-est du tramway et connectés au fer et aux services interurbains par le pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport, valorisant ainsi ses atouts d'aéroport « urbain ».

▪ Un territoire à l'écart de la grande vitesse ferroviaire

Avec Nice-Paris en 5h30-6h et Nice-Marseille en 2h30 et un projet de ligne nouvelle, l'accessibilité ferroviaire au territoire depuis le reste de la France restera sans doute pendant longtemps une des moins performantes des grandes zones métropolitaines de France.

Cependant, la réalisation d'une première tranche annoncée entre Nice-Sophia et Cannes, de même que l'amélioration des liaisons vers Le Muy, à l'Ouest et vers Gènes, constituerait une grande avancée pour le projet de la Plaine du Var, permettant à la fois un gain de temps vers l'extérieur du département, en direction de Toulon et de Marseille, mais plus encore des liaisons réellement performantes entre Nice et Sophia ainsi que la mise en place de cadencements rapides sur le littoral, grâce à la complémentarité des infrastructures ferroviaires.

La plaine du Var avec sa gare Grandes Lignes et TER Nice Aéroport et sa gare TER de Saint-Laurent du Var sera ainsi au cœur du nouveau dispositif multimodal performant TGV, TER-TRAM.

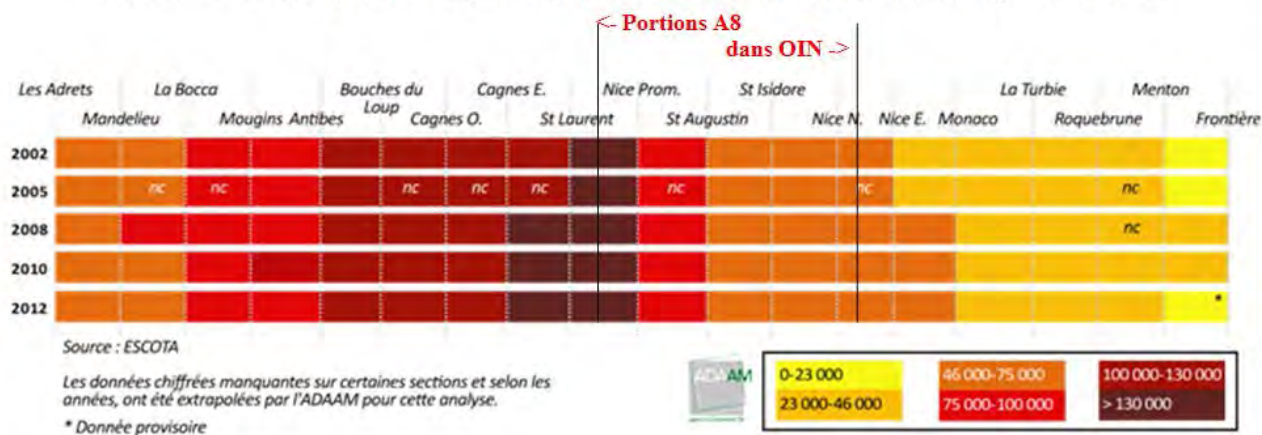
▪ Une grande accessibilité routière et autoroutière encore satisfaisante mais très fragilisée

Outil indispensable d'accès à Nice et à la plaine du Var, lien majeur entre la France et l'Italie, l'A8 est aujourd'hui pénalisée par l'addition des trafics de transit, notamment poids lourds, des déplacements interurbains et des déplacements locaux.

Ses sections Cagnes-Saint-Laurent-Nice/Promenade sont, avec près de 150 000 véhicules/jour, parmi les plus chargées de France.

L'autoroute connaît de fortes périodes d'encombres, au-delà des charges normales de trafic observées en milieux urbains ; et présente, du fait de son unicité et du manque d'alternative, une réelle fragilité.

Evolution de la fréquentation (en TMJA) sur les sections de l'A8 dans les Alpes-Maritimes



- **Les RM6202bis et RM6202 vers le Nord fiabilisent l'accessibilité et le fonctionnement**

Un désengorgement de la RM 6202 a déjà été réalisé avec l'ouverture de la RM 6202bis, en 2011. Ces 2 voies favorisent les liaisons Nord-Sud, notamment vers Carros, et fluidifient le trafic, particulièrement en hiver, avec les déplacements vers les stations de ski. La liaison directe A8-RM 6202bis, sans gare de péage, favorise cet itinéraire.

- **Du fret principalement sur la route**

Le fret maritime et aéroportuaire est faible, avec 250 000 tonnes, en 2012, au port de Nice qui est le seul port commercial du département, et 16 000 tonnes en aérien (70% sont liés aux exportations de produits issus de la parfumerie, du high-tech, du spatial, des produits pharmaceutiques et médicaux, et 26% représentent le fret aérien express).

Il est à noter que les Alpes-Maritimes ne bénéficient plus de desserte en fret ferroviaire, depuis 2011.

Ainsi, la présence de nombreux poids-lourds sur la route est liée à l'approvisionnement de la grande distribution, la messagerie, le transport de matériaux et le transport de matières dangereuses, mais aussi de plus en plus à l'accroissement du transit routier de marchandises : entre Saint-augustin et Saint-Isidore, les poids lourds et les cars représentent près de 10% du trafic routiers sur l'A8.

En outre, la présence d'espaces logistiques dans le territoire de l'OIN a un impact sur les déplacements de marchandises.

Le parc d'activité logistique est le plus important site départemental en ce domaine (24 ha, près de 40 entreprises spécialisées dans le transport, la distribution, les matériaux BTP, la mécanique, l'électronique et la menuiserie) ; principalement utilisé par Monaco, il arrive à saturation et génère d'importants mouvements de camions.

- **Un territoire qui ne bénéficie pas de réelle desserte maritime malgré son positionnement portuaire.**

Le port de Nice, hors les exportations de ciments, enregistre essentiellement un trafic vers la Corse (1500 rotations par an, 800 000 passagers en 2013 et 150 000 tonnes de marchandises). En revanche, considéré dans l'ensemble Nice – Villefranche-Darse, le trafic de croisière est très important avec 400 000 croisiéristes par an.

La voie maritime est donc sous exploitée et des réflexions ont été lancées par la métropole à ce sujet.

c) Les enjeux et problématiques de fonctionnement interne et métropolitain

- **La coupure du Var produit un fort impact**

Le fleuve Var traverse le périmètre de l'OIN du Nord au Sud sur près de 25 km mais seulement 5 traversées permettent son franchissement :

- une au nord, au niveau de La Roquette-sur-Var (Pont Charles Albert)
- une au centre, au niveau de Carros (Pont de La Manda), à 9,3 km du pont Charles-Albert
- deux au sud, au niveau de Nice (pont de l'A8 et pont Napoléon III), à 500m de distance
- une à l'entrée de la RM 6202bis, à 8,2 km du pont de la Manda et à 3,4 km du pont de l'A8.

Ce manque de franchissements sur la partie centrale de la plaine génère des déplacements parasites et un fonctionnement difficile entre les deux rives.

Toutefois, on peut considérer qu'avec la réalisation du demi-échangeur de la Baronne projeté dans le cadre du transfert du MIN, le pont de la RM6202bis constitue un nouveau franchissement du Var.

- **Une grande partie du trafic d'échange et de transit ramenée sur le littoral et des infrastructures sous tensions**

Le territoire de l'OIN est la « porte d'entrée de Nice » et les liens avec l'extérieur sont assurés par de grandes infrastructures sous tensions :

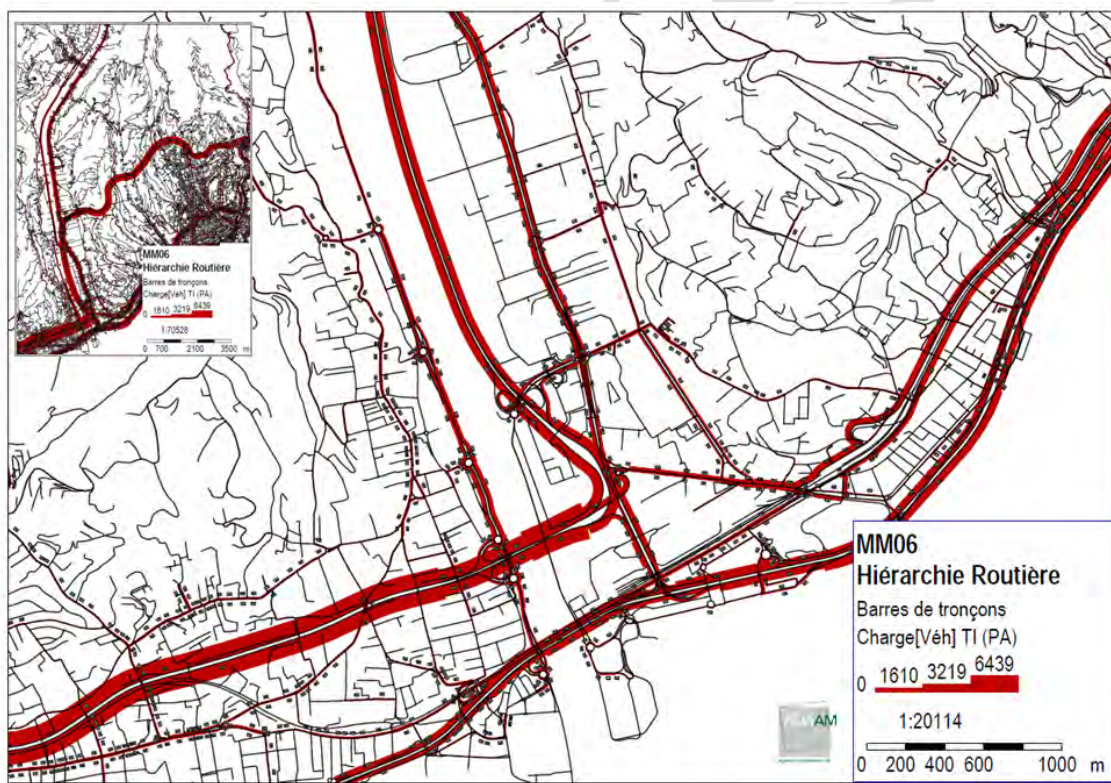
- plus de 215 000 véhicules/jour traversent le Var sur les 3 voies (A8, RM6007 et RM6098).
- sur l'autoroute A8, les sections les plus chargées du département sont dans l'OIN. A titre d'exemples : Saint-Laurent – Nice Promenade : 143 000 véhicules/jour (MJA-2 sens) est une des plus chargées de France ; Nice Promenade – St Augustin : 91 000 véhicules/jour (MJA-2 sens).
- Sur la voie Mathis : Bosquet – Saint-Augustin : 65 800 véhicules/jour (MJA-2 sens).

Des travaux d'aménagement ont été réalisés ou sont en cours dans la partie sud-nord : ainsi, l'échangeur en construction va améliorer la sortie Nice Promenade. Toutefois, à long terme, la problématique de la surcharge autoroutière depuis Antibes ou Villeneuve Loubet-Nice reste entière.

▪ **Encore des points d'engorgements ponctuels de voirie**

Peuvent être cités :

- la zone du pont de la Manda, liaison majeure de la partie centrale de l'OIN qui a été significativement améliorée par la réalisation de la RM 6202 bis,
- les accès de la ZI de Carros – Le Broc (engorgements liés aux flux domiciles/travail),
- la zone sud-est de l'OIN, partie urbaine de Nice, à partir du giratoire des Baraques vers le littoral et le centre de Nice (problème de diffusion des flux : maillage routier, itinéraires de délestage urbain quasi-absents),
- la zone du pont Charles Albert (engorgements ponctuels en saison hivernale et départs en week-end liés à la réduction des voies).



Source : Modèle multimodal 06 – ADAAM06

▪ **Peu de liaisons performantes est-ouest dans la plaine et peu de liens coteaux / plaine**

Un manque de « transversales » se fait sentir dans la plaine. De même, les liaisons coteaux-plaine sont inadaptées, offrant seulement des voies de dessertes locales souvent sous-dimensionnées par rapport à l'évolution de l'habitat dans les coteaux, et des voies structurantes peu nombreuses : routes de Gilette, Castagniers, Carros, Colomars, Saint-Laurent-du-Var (haut de coteaux).

- **Le poids majeur et structurant du transport ferroviaire régional offre encore de fortes potentialités**

Avec la mise en place par la Région d'un cadencement partiel et l'augmentation de l'offre (55-64 aller-retour/jr), la plaine du Var est reliée par ses deux gares TER (Saint-Augustin et Saint-Laurent) à l'ensemble de la ligne littorale et ses nombreux points d'accès, ainsi qu'aux lignes Nice –Drap et Cannes-Grasse.

La fréquentation de ces deux gares est en nette augmentation, avec au total 6 000 voyages/jour dont 2/3 sur Saint-Augustin. Pour une part prépondérante, elle concerne le motif travail. Demain plus encore, avec le pôle multimodal et les nouvelles lignes de tramway, le réseau ferroviaire devrait jouer un rôle majeur dans l'ouverture du territoire sur le département. Le développement de l'offre ferroviaire est néanmoins lié aux capacités de l'infrastructure, et donc au projet de ligne nouvelle dans sa première tranche.

Cette offre littorale est complétée par la ligne des chemins de fer de Provence, qui grâce aux actions déjà engagées par la Région et aux projets qui sont envisagés, peut constituer un lien majeur entre le nord de l'espace plaine du Var, les zones d'activités centrales, et le centre de Nice.

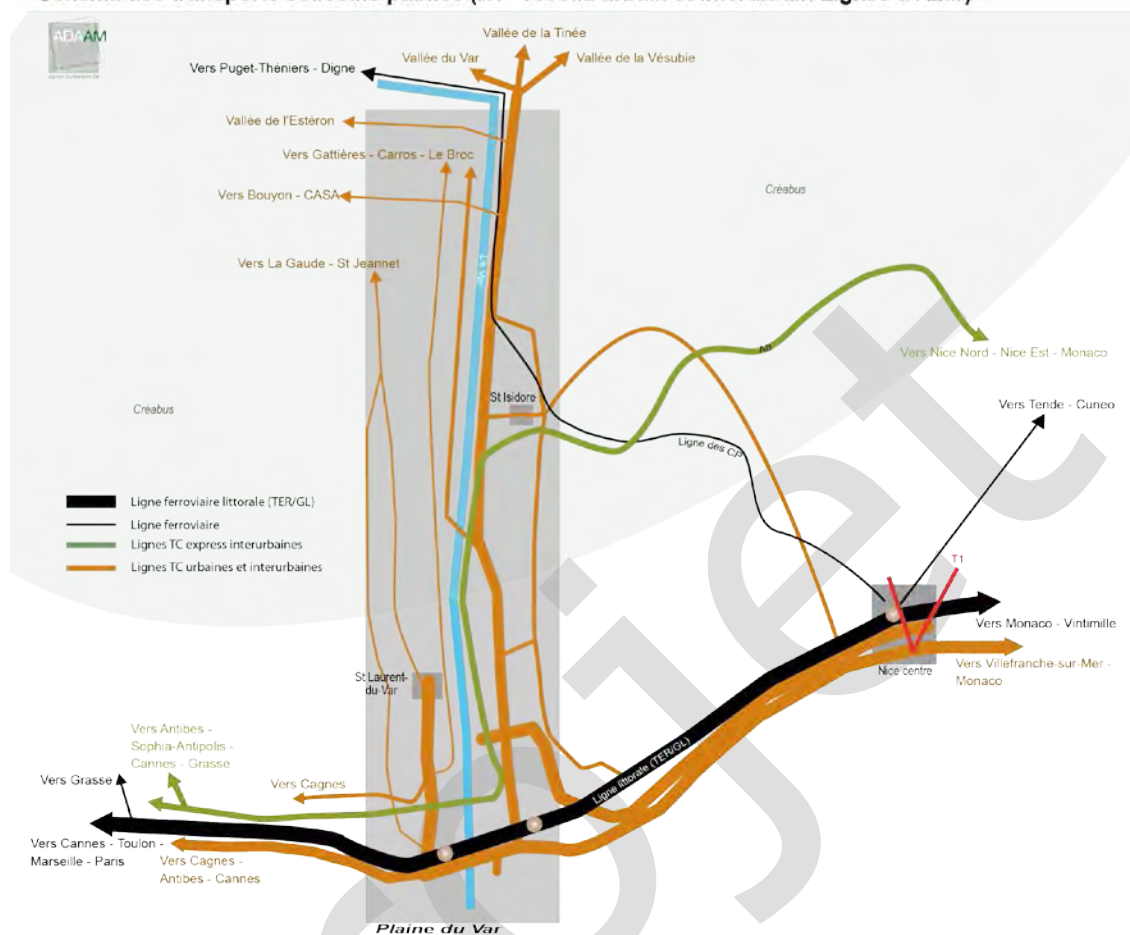
Cette infrastructure dans sa partie urbaine et périurbaine, en connexion avec la ligne T3, offre ainsi un fort potentiel d'amélioration de l'offre de transport et d'organisation urbaine autour des polarités « gares ».

- **De fortes avancées dans les transports urbains et interurbains et des projets TCSP en cours, générateurs d'un nouveau modèle urbain**

L'organisation du réseau Lignes d'Azur qui a intégré les lignes routières desservant le haut-pays, propose une desserte très adaptée, notamment sur les parties urbaines, grâce notamment au couloir en site propre Est-Ouest qui enregistre des fréquentations fortes, principalement avec les lignes 9/10, 23, 52. Ces lignes assurent également les différentes dessertes de Saint-Laurent et de Carros ; la fréquentation s'élève à plus de 66 millions de voyages sur Lignes d'Azur NCA, avec un doublement de la fréquentation depuis 2006-2007. Elles sont complétées par les lignes routières « Transport des Alpes-Maritimes » du Conseil Général qui permettent de relier Sophia, Cannes, Monaco...

L'arrivée de la ligne de tramway ouest/est (T2) à l'aéroport et au CADAM, ainsi que le projet de pôle multimodal vont révolutionner l'offre, comme cela fut le cas avec la ligne T1, au succès exceptionnel. La poursuite de ce maillage, avec la T3, permettra de modifier considérablement les pratiques modales dans ce vaste espace (desserte des sites universitaires, zones commerciales, Nice la plaine, Nice Méridia, stade...), de structurer simultanément et le plus possible, en préalable à l'urbanisation, le cœur de la vallée, en assurant le raccordement avec les chemins de fer de Provence. La réflexion reste toutefois à conduire en termes de complémentarité entre ces différents modes (horaires, tarification...), et notamment pour le rabattement vers ces nouveaux axes Nord-Sud.

Schéma des transports collectifs publics (fer - réseau urbain et interurbain Lignes d'Azur)



Source : Observatoire déplacements - ADAAM06

- **Le déploiement sur l'ensemble du territoire des nouvelles stratégies et outils de mobilité durable mis en place par NCA**

Le développement du vélo (infrastructures et Vélobleu) constitue un point fort de la stratégie métropolitaine de mobilité durable. Déjà fortement déployé sur la partie urbaine, le réseau de stations a vocation à être encore étendu, ainsi que les sites protégés de vélo dédiés à une utilisation urbaine, en liaison avec les nouvelles polarités et les nouveaux usages.

Un effort conséquent a déjà été fait concernant les pistes cyclables dédiées au sport-loisir, notamment le long du Var, confirmant la vocation récréative et sportive de cet espace.

Concernant les services d'autopartage (premier service au niveau national de voiture électrique en location), ils sont déjà présents sur le Sud et dans certains pôles (Carros, Colomars, Saint-Laurent). Ils constituent, dans l'optique du développement durable de l'OIN, une alternative forte et un outil particulièrement intéressant.

Au-delà de ces nouvelles offres en modes doux, l'utilisation des nouvelles technologies (technologies sans contact, applications smartphone, flashcode, stationnement

intelligent...) expérimentées et préconisées par NCA, sont au cœur de l'opérationnalité et du meilleur usage de ces différentes offres de mobilité durable, ainsi qu'une plus forte appropriation par les populations.

Autres enjeux complémentaires en lien avec les problématiques liées aux déplacements

- densifier et consolider les pôles d'urbanisation bien desservis en transports en commun et veiller à un développement urbain compact des opérations d'aménagement de la plaine du Var, plus favorables au regroupement de services, de déplacements en modes doux et TC,
- développer la mixité fonctionnelle dans les quartiers : regroupement et localisation des services, commerces et équipements adaptés aux besoins de la population et tissu de services et commerces de proximité,
- De façon générale, en ce qui concerne les projets d'équipements structurants de ce territoire : mettre en œuvre une approche globale et engager une étude prospective des incidences des différents projets en terme de déplacements, en vue d'anticiper et déterminer les conditions de fonctionnement à court, moyen et long terme, de ce secteur.

d) Des projets très structurants lancés ou à l'étude

En matière de transport public :

- les lignes de tramway
 - ouest-est (T2 Aéroport-CADAM/centre-ville)
 - sud-nord (T3 Aéroport/Lingostière)
- le pôle multimodal de Lingostière (CP, T3...)
- le pôle multimodal de Saint-Martin du Var et Plan-du-Var (CP, TC...)
- le développement de l'offre TER sur la ligne littorale

L'étude de développement lancée par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur sur la partie urbaine des chemins de fer de Provence montre que le nombre de circulation quotidienne entre Nice et Colomars passerait de 24 à 43 AR/jour et entre Colomars et Plan-du-Var de 11 à 32 AR/jour à l'horizon 2020.

Cette nouvelle offre devrait se traduire par une augmentation significative du nombre de voyageurs : de 1360 à 4360 voyageurs/ jour selon l'étude de trafic réalisée en 2013.

Les prévisions de trafic (sur la base d'une étude de trafic) font apparaître les éléments suivants :

- Résultat en nombre de voyages et déplacements par rapport à la situation de référence (sans le projet de développement des CFP) :
 - + 39 % de déplacements en transports collectifs
 - + 220 % pour les chemins de fer de Provence
- Origine des reports vers les chemins de fer de Provence
 - 31 % des voyageurs historiques
 - 24 % du bus
 - 45% des véhicules particuliers

Le pôle multimodal Nice-Aéroport

La gare actuelle de saint-Augustin accueille annuellement plus de **1,2 million de voyageurs**.

Le Pôle d'Echange Multimodal (PEM) de Nice-Aéroport, a vocation à être un nœud majeur de transport en commun de l'agglomération, accompagnant la dynamique économique et urbaine induite par l'Opération d'Intérêt National, avec des équipements métropolitains de rayonnement national (Parc des expositions...).

Grâce à un dispositif d'interconnexion complet entre l'ensemble des modes de transports, le PEM sera l'une des clés de voûte du schéma départemental des transports collectifs, permettant notamment d'améliorer considérablement les conditions de déplacements intra-départementales et d'accentuer le rapprochement des bassins de vie.

Dès la mise en service du projet, ce sont près de **6,4 millions de voyageurs qui** sont attendus.

A terme, selon les études menées par RFF, le PEM de Nice-Aéroport devrait compter 8 voies à quai pour obtenir un système ferroviaire performant, permettant de passer de 4 TER, 2 Grandes Lignes et 1 sillon mutualisé TAGV/ICTER en 2016 à 11 TER, 3,5 trains Grandes Lignes par heure qui se décomposent ainsi :

- 2 trains/heure/sens sur la boucle TER Nice - Sophia Antipolis - Cannes - Antibes - Nice
- + 2 TER/heure depuis Nice vers Cannes puis Mandelieu
- + 50% de trains grandes lignes sur le pôle niçois

Selon l'étude RFF, le système ferroviaire permettrait d'accueillir 15 millions de voyageurs par an au total sur les gares de Nice Ville et Nice Aéroport et donnerait également la possibilité à l'aéroport de Nice (deuxième aéroport de France) de poursuivre le développement international.

En matière routière, les réalisations et projets au plus fort impact :

- l'amélioration de l'échangeur de l'A8 au niveau de l'entrée de Nice
- la liaison RM6202bis-A8 permettant le raccordement direct dans le sens nord-sud et libre de péage jusqu'à Saint-Laurent
- la sortie ouest de la voie Mathis
- la voie des « 40 mètres » entre Méridia et Saint Isidore qui sera à la fois un axe routier et le support du futur T3 et des modes doux, constituant ainsi un axe structurant « vert » de première importance
- le ½ échangeur sud de la Baronne (permettant de fait un nouveau franchissement du Var)
- la requalification de la promenade des Anglais après la mise en service de la ligne de tramway ouest-est

En matière de logistique :

- Le déplacement du MIN à la Baronne

Projet

D. Impulser une forte dynamique économique et sociale à l'ensemble du territoire métropolitain

1. Développement économique et social

a) Contexte départemental et métropolitain

Le département des Alpes Maritimes a fondé sa croissance économique principalement sur les activités tertiaires. La part de ce secteur dans les Alpes-Maritimes (82.5%) est en effet plus importante qu'au niveau national (71.8%).

Cette part prépondérante s'explique en particulier au travers de deux principaux secteurs d'activités que sont le tourisme international et le tertiaire supérieur :

- **Le tertiaire supérieur** : Outre la vivacité des fonctions tertiaires "classiques", son succès s'explique notamment par la création, sur le territoire, de la technopole de Sophia Antipolis à la fin des années 1960, autour principalement des filières des technologies de l'information et de la communication et des sciences du vivant. Par ailleurs, l'aéronautique et la filière aromatique et chimie fine se sont développées respectivement à Cannes et dans le pays grassois.
- **Le tourisme** : Le département représente 1% du marché du tourisme mondial.

A l'échelle de la métropole, et d'un point de vue sectoriel, le dynamisme du tourisme individuel et de groupes comme celui du tourisme d'affaires, ainsi que la qualité des manifestations culturelles et événementielles permettent à Nice Côte d'Azur de demeurer l'un des principaux territoires touristiques européens, en été comme en hiver.

Le territoire est en effet mondialement connu pour sa beauté, son patrimoine, son climat, ses espaces naturels. Nice Côte d'Azur est ainsi la 2^{ème} destination touristique française et, en 2013, son aéroport a reçu près de 11 millions de passagers, dont 60 % de trafic international.

Avec plus de 4 millions de visiteurs par an (sur 11 millions pour l'ensemble de la Côte d'Azur), le tourisme est le 1^{er} moteur de l'économie de Nice Côte d'Azur. Il représente environ 30 % de la richesse et plus de 18 % des emplois du territoire.

Toutefois, la fréquentation touristique connaît, ces dernières années, une certaine forme de stagnation, notamment due à la compétition exacerbée de nouvelles destinations. En particulier, la part du tourisme d'affaires reste relativement modeste (20% du volume global).

Cet élément s'explique principalement par un manque de capacité d'accueil adaptée : si la Côte d'Azur est bien équipée en palais des congrès, elle ne dispose pas en effet d'un parc des expositions aux standards internationaux, semblable à ceux qui ont été développés par ses principaux concurrents européens.

Au total, le secteur d'activité des services est ainsi, et de très loin, le premier employeur du territoire métropolitain avec 98 000 emplois, soit 83% de l'emploi salarié privé. Sans constituer une mono-activité, cette caractéristique entraîne un fort déséquilibre de l'économie métropolitaine.

Géographiquement, l'emploi salarié privé dans le secteur des services se localise principalement sur la frange littorale du territoire. Ainsi, par exemple le pôle tertiaire du quartier de l'Arénas (actuel) regroupe près de 300 entreprises et 3 000 emplois, principalement dans l'administration publique et les services bancaires, ce qui ne correspond pas au potentiel d'un territoire comme celui de Nice Côte d'Azur (550 000 habitants).

Les activités industrielles et de construction sont relativement importantes, contrairement à une image souvent perçue. Elles représentent 25 300 emplois privés, soit 17% de l'emploi salarié privé. L'emploi industriel se concentre surtout sur la zone industrielle de Carros-Le Broc qui, avec 10 000 emplois, est la principale zone d'activités industrielles des Alpes-Maritimes.

Toutefois, avant la création de l'Eco-Vallée et de ses dispositifs de maîtrise foncière, le manque de terrains disponibles dans le territoire a considérablement ralenti les processus de développement du secteur industriel, qu'il s'agisse de développement endogène ou d'investissements extérieurs. Cette situation a tout autant freiné la capacité de l'industrie à contribuer plus puissamment à l'équilibre de l'économie métropolitaine et n'a bien entendu pas favorisé la résorption du chômage.

En outre, les politiques publiques de soutien à la création d'entreprises sont longtemps restées faibles : en 2008, par exemple, la ville de Nice ne proposait que 300 m² de pépinières d'entreprises... Elle en propose désormais 4000, au sein de Nice Méridia.

Au plan géostratégique, la Métropole Nice Côte d'Azur occupe une position originale. Grande conurbation internationale en Méditerranée, Nice Côte d'Azur n'atteint toutefois pas la taille critique des grandes métropoles internationales. Elle est toutefois marquée par de nombreux traits d'internationalité qui caractérisent habituellement des ensembles plus vastes et plus peuplés : notoriété mondiale, aéroport international, nombre de touristes et de résidents étrangers, congrès, expositions, événements, grands groupes internationaux, banques étrangères, multilinguisme...

La tenue récente de grands événements (sommets de chefs d'Etat, réunions internationales, manifestations sportives de premier rang), mais aussi l'attention dont Nice Côte d'Azur est l'objet de la part de grands groupes privés dans des domaines variés (l'hôtellerie, le tourisme d'affaires ou les technologies) prouvent que son attractivité s'est accrue considérablement ces dernières années.

Il était néanmoins indispensable qu'un nouvel élan soit impulsé à son dynamisme, à la fois par les collectivités territoriales concernées mais aussi par l'Etat, dans sa stratégie de renforcer l'armature française des grandes villes de taille européenne et internationale. C'était les conditions pour modifier en profondeur les données de son économie, la structure de ses revenus fiscaux et son taux d'emploi.

Aussi, **la Métropole Nice Côte d'Azur a-t-elle engagé une stratégie visant à une véritable mutation de son économie**. Cette stratégie a pour objet de rattraper le retard économique qui a été pris ces vingt dernières années par rapport aux autres agglomérations de taille comparable en France et en Europe, notamment en matière de localisation d'emplois métropolitains supérieurs :

- vers l'industrie et les technologies innovantes en milieu urbain, notamment par l'appui aux pôles de compétences présents sur le territoire : TIC, santé et vieillissement, mobilité, tourisme, efficacité énergétique, gestion des risques... Ce soutien se manifeste notamment par la mise en place, de manière partenariale (entreprises, institutions, centres de recherche), d'expérimentations et de démonstrations de services innovants, tels le projet Nice Grid (projet de smart grid sur la commune de Carros), le programme « Nice, ville NFC », les actions du programme EcoCité ...
Il convient de rappeler à cet égard que sept pôles de compétitivité impliquent les entreprises et les laboratoires des Alpes-Maritimes :
 - pôles à vocation mondiale : Solutions Communicantes Sécurisées, Mer, Capénergie, Eurobiomed
 - pôles à vocation nationale : Parfums, Arômes, Senteurs et Saveurs (PASS), Risque, Pégase
- vers le tourisme d'affaires avec la réalisation d'un parc des expositions d'envergure européenne.

Avec la création de l'opération d'intérêt national, l'ensemble des acteurs, à commencer par l'Etat, se sont unis pour coordonner leurs efforts afin de faciliter le changement d'échelle attendu de l'économie métropolitaine.

b) Situation de l'emploi dans la plaine du Var

Parmi les atouts de développement économique dont dispose la métropole azurienne, la plaine du Var, constitue en effet, depuis les années 1960, un axe fort de développement. La plaine du Var présente une vocation économique affirmée en raison de sa position stratégique au sein de l'agglomération azurienne, et de son excellente desserte par les infrastructures de transport et les réseaux. On y relève des équipements publics et des zones économiques moteurs pour le département.

La plaine du Var comptabilise ainsi, à elle-seule, 10 120 établissements qui emploient 60 000 salariés, soit 17 % des salariés des Alpes-Maritimes. À titre de comparaison, Sophia-Antipolis concentre 31 500 salariés (année 2012).

Les faits marquants suivants sont à noter pour la plaine du Var :

- une présence en nombre d'établissements liés à l'industrie légèrement supérieure à la moyenne départementale (7 % dans la plaine contre 6 % dans les A.M.) générant un poids encore plus important en termes d'emplois (15 % dans la plaine contre 11 % dans le département - source SIRIUS-CCI 2008)
- l'importance du secteur agricole qui représente, en répartition d'emplois par secteur d'activité, 0,9% dans la plaine du Var contre 0,4% dans les Alpes-Maritimes (sources : Insee, Novembre 2008 - Situation économique et démographique de la plaine du Var)
- une concentration de pôles commerciaux entraînant une surreprésentation de l'emploi dans ce secteur par rapport au total départemental (près de 12 000 emplois sur les 73 000 du secteur dans les Alpes-Maritimes – source SIRIUS-CCI 2008, cf. section II.D.1.e)).

- près de 7 emplois sur 10 sont situés dans des établissements de 10 salariés et, de façon plus générale, les emplois dans la plaine sont concentrés au sein d'entreprises dont le nombre de salariés est nettement supérieur à la moyenne départementale (49% des salariés de la plaine du Var travaillent dans des entreprises de plus de 50 salariés contre 30% au niveau départemental - source SIRIUS-CCI 2008)
- une faible activité touristique, hormis la capacité d'hébergement qui est essentiellement située à l'Arénas
- plus des 2/3 des ouvriers et employés travaillent et résident dans une commune de la plaine du Var. A l'inverse les cadres et professions intermédiaires habitent le plus souvent à l'extérieur de l'OIN (sources Insee 2008)
- un niveau de qualification moyen un peu inférieur à la moyenne départementale en matière d'études supérieures (22,1% contre 23% sur les AM - 21,3% nationalement - sources Insee 2008).

Du fait de son histoire et de son potentiel de développement, la plaine du Var joue ainsi un rôle essentiel dans la stratégie de diversification de l'économie métropolitaine présentée dans la section précédente.

c) Principaux sites d'activité du périmètre

La carte suivante localise les principaux sites d'activité (industriels, artisanaux, commerciaux et tertiaire) de la plaine du Var. Elle inclut aussi les principaux projets d'importance économique notable. Ces projets engagés seront détaillés dans la section II.D.1.d). De même, du fait de l'importance des implantations commerciales dans la plaine du Var, ce secteur sera traité dans une section à part entière (cf. section II.D.1.e)).

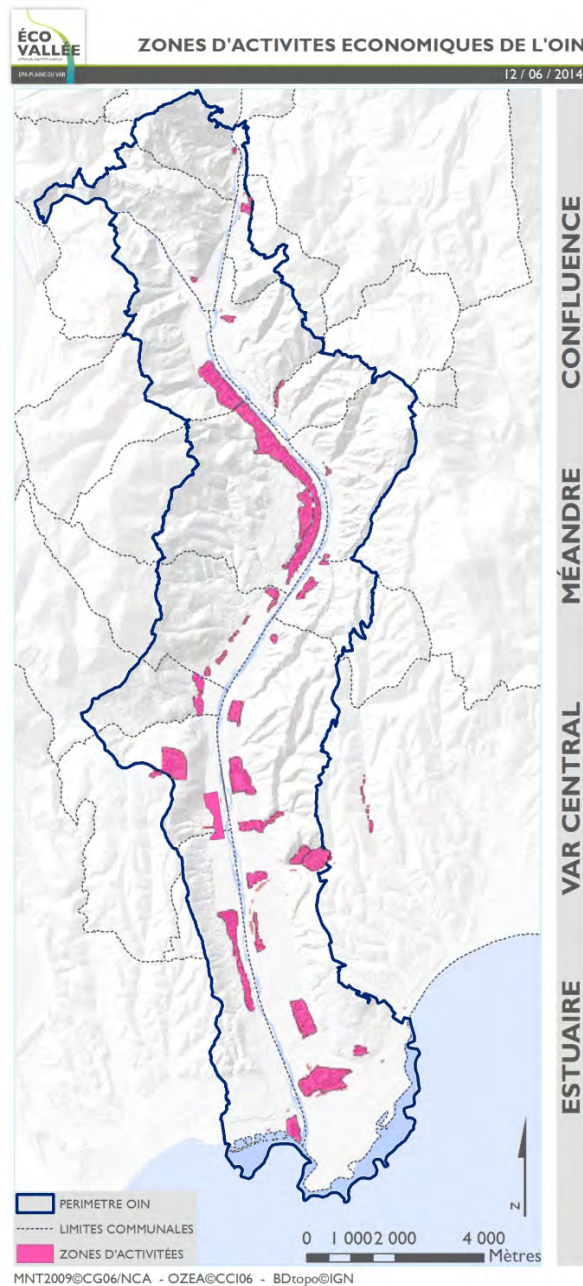


Figure 1 : Sites d'activité de la plaine du Var existants ou en projet

(1) Les parcs d'activité industrielle ou artisanale de la plaine du Var

La Chambre de commerce et d'industrie recense, à l'échelle de la métropole Nice Côte d'Azur, quarante-et-une zones d'activité économiques (ZAE) représentant 590 ha de foncier dédié à l'accueil d'activités économiques (tous types confondus).

Certaines de ces zones sont inscrites au Schéma d'Accueil des Entreprises de la Métropole NCA, elles représentent 1 400 entreprises et 18 000 emplois.

Les principales polarités d'activité se répartissent géographiquement dans la plaine du Var :

- La zone d'activité de Carros-Le Broc : 188 ha, 600 entreprises, 10 000 emplois

Créée dans les années 1960, la zone industrielle départementale de Carros-le Broc est aujourd'hui la 1^{ère} zone de ce type dans les Alpes-Maritimes.

Gérée par une association syndicale libre (l'ASSLIC), son tissu économique diversifié est composé d'entreprises artisanales, de sociétés spécialisées dans les services à l'industrie et d'entreprises industrielles de renom, PMI ou grand groupe: Aqualung, Augier, Virbac, Schneider Electric, Malongo, Arkopharma, Fayat, etc.

L'accessibilité à ce site a été considérablement améliorée avec la réalisation de la RM 6202 bis.

Plusieurs études ont été réalisées récemment :

- un pré-diagnostic environnemental auprès de 88 entreprises de la zone qui était centré sur l'énergie, les déchets non dangereux, l'eau et les déplacements.
- une étude intitulée "Contribution de l'écologie industrielle à la stratégie de développement et d'aménagement de la plaine du Var" : utilisation de l'écologie industrielle comme base pour fournir des solutions concrètes et adaptées au territoire ; prolongement opérationnel des autres études et réflexions lancées sur le territoire de l'OIN.

Une réflexion partenariale est en cours sur le potentiel de densification de cet espace.

- Les zones d'activité de Saint Estève et Fongéri, à Saint Jeannet : respectivement 7,9 hectares, 35 entreprises, 450 emplois, et 9,2 hectares, 30 entreprises, 200 emplois.

Le parc d'activité est situé entre les deux grandes zones d'activités de Carros et de Saint-Laurent du Var, en rive droite du Var.

Un nouvel aménagement du site, actuellement à l'étude, a pour objectif une gestion optimale des déchets, la sécurisation des accès et la valorisation des espaces délaissés.

- Le parc d'activité de La Gaude - Plan du Bois. Il a accueilli, dès le début des années 60, l'un des leaders mondiaux du secteur informatique, la filiale française du groupe IBM, qui y a implanté l'un de ses plus importants laboratoires de recherche européens. Le site s'étend sur 44 ha. Cette multinationale a décidé de quitter le site qui ne correspond plus à ses besoins et va se relocaliser dans la technopole urbaine de Nice Méridia, toujours au sein de la métropole.

- La zone d'activité de Saint-Laurent-du-Var : 41 ha, 270 entreprises, 2400 emplois.
Cette zone d'activités de production et de services à l'industrie et aux particuliers accueille des entreprises de nombreux secteurs (mécanique/automobile, matériaux et métallurgie, pharmacie et chimie, logistique, etc.).
Parmi les fleurons du parc, citons Chimitex, Panini, France Boissons, TyssenKrupp, Sazias Groupe, Alliance & Healthcare, Groupe Lizée, Diffazur Piscines...
- Le parc d'activité logistique de Saint-Isidore rassemble un nombre important d'entreprises de transport sur une surface de 24 Ha.

L'association Côte-d'Azur industries de la plaine du Var (C.A.I.P.D.V) assure la promotion des différents sites industriels localisés dans la plaine du Var. Depuis sa création, en 1990, elle intervient de façon récurrente sur les problématiques de circulation, sécurité, emploi, déchets, environnement.

D'autres espaces de la plaine du Var sont occupés par un certain nombre d'activités, sans que leur développement n'ait été organisé de façon réellement cohérente. On note, parmi ces zones, une représentation importante des activités liées au bâtiment (matériels et matériaux) ou à l'automobile (garages, casses auto, carrossiers, stockage de véhicules...), consommant souvent de très grands espaces quand il s'agit de stockage/parking.

(2) Les pôles tertiaires

Les principales fonctions tertiaires, essentiellement liées au secteur public, à la banque et l'assurance sont localisées dans le quartier de l'Arénas (actuel).

L'Arénas a été développé dans les années 1980 pour doter Nice d'un quartier d'affaires. Aujourd'hui, le site se déploie sur 7 hectares et accueille 155 000 m² de bureaux et hôtels.

Les entreprises qui se sont implantées dans cette zone d'aménagement sont notamment le Crédit mutuel, la Caisse d'Epargne Côte d'Azur, Gelazur, le Crédit Lyonnais, BPCA, Dexia, le Crédit local de France, BNP Paribas,...

Engagé après l'Arénas, dans les années 1990, le projet "Nice La Plaine" est situé un peu plus au nord, dans la plaine du Var, en rive gauche.

(3) Conclusion partielle

Au bilan, nous pouvons constater qu'un tissu solide d'entreprise est installé dans le périmètre de l'opération d'intérêt national Eco-Vallée. Toutefois, les espaces de développement économique du périmètre ont été réalisés voici plusieurs dizaines d'années et aucune offre neuve significative en matière de bureaux ou de locaux d'activité n'est venue prendre le relais jusqu'alors.

Aussi, le marché de l'immobilier d'entreprise pour le bureau et les locaux d'activité est aujourd'hui extrêmement contraint par une offre très limitée de produits qualitatifs,

correspondant aux standards nationaux. Nous sommes ainsi inscrits dans un "marché de rattrapage".

d) Rôle de l'OIN Eco-Vallée dans la mutation engagée

Les opérations engagées par l'EPA ou ses partenaires dans l'Eco-Vallée concourent à la stratégie de diversification économique explicitée en section précédente.

Le Grand Arénas a pour objectif de doter la Côte d'Azur d'un quartier d'affaire à la hauteur de son importance, de sa taille et de sa notoriété *via* la recomposition urbaine progressive d'un secteur aujourd'hui heurté, mais hautement stratégique.

Sa mise en œuvre progressive permettra de répondre au manque d'offre en matière d'immobilier de bureau et de constituer une opportunité particulièrement attractive pour les entreprises, du fait de son accessibilité par la quasi-totalité des modes de transport, et de sa localisation au cœur d'un lieu de vie mixte et diversifié.

Le grand Arénas accueillera en outre le projet de parc des expositions qui bénéficiera d'un positionnement exceptionnel du fait de l'attractivité « Riviera », de la proximité immédiate de la plateforme aéroportuaire et de la très bonne connexion aux réseaux de transport public locaux, nationaux et internationaux. De même, l'important parc hôtelier/para-hôtelier qui est disponible de Mandelieu à Monaco constitue un fort atout pour les très grandes manifestations, même s'il reste à compléter, notamment sur le site.

Nice Méridia joue un rôle essentiel dans la dynamique engagée pour une forte diversification de l'économie azurée dans les domaines de l'innovation, notamment technologique. L'enjeu est de créer des emplois et de nouvelles entreprises à partir du tissu économique existant (réalisation de pépinières pour entreprises, d'hôtels pour entreprises, d'accueil de structures de capital-risque, etc.), mais aussi d'en attirer de nouvelles.

L'EPA Plaine du Var et ses partenaires développent, sur cette opération, le concept de "technopole urbaine" qui, par son contenu, son organisation spatiale, son mode de fonctionnement vise à associer les avantages spécifiques aux technopoles généralement périurbaines (R&D, formation supérieure, "fertilisation croisée", création de nouvelles entreprises...) aux bénéfices tirés d'une localisation dans un véritable tissu urbain dense : mixité des fonctions (logements, commerces, services, activités), accès en transports en commun, réduction des distances de déplacement domicile-travail, vitalité urbaine en dehors des horaires de bureau, proximité et qualité d'une offre commerciale, de loisirs, de sports et d'animation.

Les axes économiques de Nice Méridia ont été pensés en cohérence et sont construits en complémentarité avec la dynamique azurée d'ores et déjà développée à Sophia Antipolis.

En matière de locaux d'activité, la métropole Nice Côte d'Azur a engagé une opération sur le site du Vallon du Roguez qui permettra de développer une offre neuve au sein d'un marché du produits vieillissants et peu qualitatifs.

L'opération de la Baronne qui accueillera le nouveau MIN permettra en outre de réaliser, en complément, une offre d'immobilier pour des entreprises du secteur agro-alimentaire. Ces deux opérations constituent une première étape dans la résorption du très fort déficit d'offre en matière de foncier d'activité. Toutefois, elles ne peuvent pas à elles seules résoudre l'ensemble du problème. Aussi, l'un des éléments clé du présent projet

stratégique et opérationnel sera d'identifier des réponses à ce déficit récurrent qui pénalise la création de richesses collectives et d'emplois.

Si les opérations engagées dans l'Eco-Vallée permettent indéniablement de mettre en place une offre d'accueil à destination des entreprises, dans le cadre d'une stratégie économique cohérente, elles contribuent en outre à résoudre un certain nombre de faiblesses identifiées dans les facteurs d'attractivité de la Côte d'Azur ainsi qu'à renforcer des éléments sur lesquels le territoire est déjà en pointe en matière d'attraction et d'accueil des entreprises (cf. Figure 2 et Figure 3). Ces éléments qui ne sont pas constitutifs d'une stratégie économique au sens strict du terme sont en revanche essentiels pour organiser des conditions favorables à la création d'emploi. Aussi ce projet stratégique et opérationnel pourra renforcer et conforter les actions engagées.

Les sujets suivants, particulièrement majeurs pour le territoire en matière de création d'emploi, peuvent être cités :

L'offre de logement pour actifs au sein de l'offre globale prévue dans les opérations prioritaires de l'EPA et qui sera à renforcer avec d'autres projets

La mobilité et la desserte, avec les projets engagés du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport, la ligne Ouest-Est du tramway, la poursuite de la modernisation de la ligne des chemins de fer de Provence, la voie des 40m, le demi-échangeur de la Baronne...

L'enseignement supérieur, avec l'institut méditerranéen des risques de l'environnement et du développement durable implanté dans Nice Méridia et les autres projets d'implantation universitaires, notamment l'institut de physique.

Desserte interrégionale, lignes aériennes, TGV	Circulation intra régionale, réseau routier, densité de la circulation, transports collectifs
Ouverture internationale, brassage de cultures	Réputation et rayonnement internationaux, événements et manifestations internationales
Nombreux congrès et salons professionnels	Territoire précurseur pour l'adoption de technologies innovantes
Enseignement supérieur et universités de niveau international	Densité d'entreprises, culture d'entreprise, réseaux professionnels actifs,
Qualité des projets collaboratifs et pôles de compétence	Présence d'entreprises et laboratoires R&D de renommée internationale
Présence de talents, ressources humaines qualifiées, facilité à les attirer	Qualité de vie, cadre de vie, patrimoine culturel et naturel
Coût de la vie	Disponibilité de logements pour les salariés
Productivité du personnel	Locaux d'entreprise : disponibilité et coût

Figure 2 : Les facteurs d'attractivité d'un territoire pour une entreprise-non classés par ordre d'importance- (source : J. Gayet, IEP Aix en Provence)

FORCES	FAIBLESSES
Qualité et cadre de vie	Dynamisme des affaires faible nombre de QG, marchés financiers, flux marchands)
Facilité à attirer talents	Offre en immobilier d'entreprise
Ouverture internationale (écoles, medias, aéroport)	Qualité desserte & infrastructures transport (desserte interne insuffisante)
Entreprises & labos renommée internationale	Enseignement. sup. & univ. de niv. internat.
Réputation & rayonnement international	Disponibilité de logements pour employés
Dynamisme culturel	Coût de la vie
Grandes marques internationales	Flou entre vocation touristique et business
Salons et Congrès internationaux	Eloignement des centre de décisions privés et publics

Figure 3 : Perception de la Côte d'Azur en matière d'attractivité des entreprises (source : Joël Gayet, IEP Aix-en-Provence)

e) Focus sur les surfaces commerciales, diagnostic de l'existant et analyse prospective

(1) Commerce et économie

A l'heure de la rédaction de ce projet stratégique et opérationnel, les surfaces commerciales présentes dans le périmètre de la métropole Nice Côte d'Azur rapportées au nombre d'habitant, sont inférieures à ce qu'on peut observer dans d'autres agglomérations de taille comparable. Il faut cependant noter qu'un nombre significatif de projets de développement commerciaux sont engagés (cf. section suivante). Leur réalisation va permettre un retour de la métropole dans la moyenne des autres agglomérations. Au cours de la réalisation de l'Eco-Vallée, la croissance économique et démographique ouvrira un nouveau potentiel d'aménagement commercial.

La plaine du Var, du fait de son accessibilité et de son positionnement géographique compte un nombre important d'enseignes : 1 113 établissements, soit 235 000 m² de surface de vente. La répartition par grandes familles de secteurs commerciaux en nombre d'établissements fait état d'une grande représentation en nombre des activités liées à l'automobile (garages, casses auto, carrossiers, stockages de véhicules, ...).

Le commerce de proximité ne représente pas le secteur commercial le plus ancré dans la plaine du Var. En effet, le périmètre de l'OIN ne comprend pas de centres historiques dont le caractère patrimonial favoriserait le développement du commerce de proximité et tire sa principale zone de chalandise des bassins de vie hors du périmètre.

La vocation périurbaine jusqu'alors attribuée à la plaine du Var a favorisé le développement des grandes surfaces de plus de 300 m² qui représentent 85% de la surface de commerces, soit près de 200 000 m² de surface de vente.

Les grandes surfaces répondent à des besoins réels au regard de la fréquentation observées chez les habitants de l'agglomération niçoise dont 77 % des dépenses, tous produits confondus, sont réalisées dans ce type de point de vente soit 7 points supérieurs au niveau national (étude AID Observatoire 2011).

L'offre proposée est complémentaire à celle existante dans le département avec toutefois une faiblesse dans la représentation du secteur de l'équipement de la maison.

Plus de la moitié de ces grandes surfaces est centralisée au sein de pôles commerciaux importants et attractifs. Les seuls secteurs Nice Lingostière, Saint Isidore et Cap 3000 représentent près de 4000 emplois :

- Lingostière : pôle relais du moyen et haut pays (alimentaire, équipement personne et maison, loisirs). Le centre commercial de Lingostière (Nice) accueille de grandes enseignes commerciales dont Carrefour (37 000 m²), un complexe cinématographique (Forum Lingostière représente 35 000 m²) et une quarantaine de boutiques. Premier pôle de destination de l'agglomération, ce pôle commercial représente plus de 500 millions d'euros de chiffres d'affaire ;
- St Isidore (20 000 m²) : une offre tournée vers la distribution alimentaire et l'équipement de la personne et de la maison ;
- La Plaine/Rte de Grenoble (48 000 m² dont 70% pour les jardineries et 20% pour les concessionnaires) : commerces spécialisés et autres activités économiques ;
- Cap 3000 : dédié à l'équipement de la personne (37 946 m² de surface de vente).

Les bassins de vie localisés à proximité de la plaine du Var constituent une zone de chalandise dense et étendue pouvant aller jusqu'à 500.000 à 600.000 habitants pour certaines enseignes de forte notoriété.

Sur le périmètre de l'OIN, le potentiel de consommation annuel de la clientèle résidente s'élevait en 2011 à 665 M€, en comparaison il s'élevait à 2.872 M€ sur le périmètre de Nice Cote d'Azur. Il est à noter qu'un tiers des dépenses des ménages résidants dans le périmètre de l'OIN est réalisé hors de cette zone, soit une évasion de 219 M€ (source CCI – 2011).

Ce sont les achats d'équipements de la maison et de biens culturels qui entraînent le plus souvent cette évasion.

(2) Surfaces commerciales et territoire

La prépondérance des grandes surfaces marque nécessairement le territoire. Le développement commercial est souvent critiqué pour son manque de prise en considération du paysage. Son architecture serait standardisée, son aménagement paysager minimaliste, son intégration aux tissus existants souvent mal opérée, ses enseignes publicitaires omniprésentes sources de pollution visuelle de nuit comme de

jour... Les surfaces commerciales conçues dans les années 70 et 80 se sont essentiellement développées en milieu périurbain.

Le centre commercial Nice Lingostière est typique des développements des commerces et d'activités d'entrées de ville, dont il réunit les principales caractéristiques :

- une localisation initiale en périphérie de ville ou d'agglomération
- un flux important de véhicules
- un tissu urbain diffus et en mutation.

Son caractère vieillissant est le corollaire du succès de la zone commerciale qui n'a pas incité les enseignes à investir pour un aménagement plus attractif. La contraction des coûts de construction a conduit à la systématisation du « hangar décoré ». L'organisation des espaces extérieurs a été, quant à elle, conditionnée par la seule accessibilité automobile des magasins et locaux d'activités. Les cheminements piétons ou vélos sont minimaux si bien que l'espace est presque entièrement dévolu à la circulation automobile et aux stationnements. Pour les véhicules particuliers, la problématique de la gestion de flux est essentiellement prise en charge par la RM 6202.

Ainsi, les faiblesses de l'aménagement de ces secteurs résident principalement dans l'hégémonie de la voiture particulière et la rupture paysagère créée par les infrastructures routières importantes, et le déficit d'accessibilité des zones commerciales en transport en commun. Enfin, il est à souligner la consommation foncière importante pour une densité, discordante avec les principes de centralité.

Toutefois, des perspectives de changement de modèle de développement commercial sont à l'œuvre, et des projets importants sont engagés dans la plaine du Var ou les territoires voisins :

- Cap 3 000 dont l'extension et la requalification augmente la surface de vente de 26000 m² (hors restaurants et services)
- Nice One avec la création d'un programme mixte au contact de l'Allianz Riviera (22 600 m² de surface de vente)
- Ikea, à proximité de l'Allianz Riviera (30 000 m²)
- Nice Les Moulins (marché et commerces de proximité, 3 000 m²)

Notons également la construction du centre commercial Polygone Riviera (38 940 m²) qui, même s'il se situe hors périmètre (Cagnes sur Mer), draine une partie du bassin de vie de la plaine du Var.

A l'horizon 2019, est prévue la réalisation d'un programme commercial de 35 000 m² sur l'opération Grand Arénas qui bénéficiera de l'accessibilité exceptionnelle du site et viendra compléter le dispositif d'animation mis en place avec le parc des expositions.

L'organisation d'ensemble et les principes régulateurs appliqués à tous ces projets sont discutés et posés dans le document d'aménagement commercial (DAC) du SCoT.

2. L'agriculture

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur se situe parmi les premières productrices de fruits et légumes. Les exploitants de la plaine du Var participent de cette production riche et diversifiée.

L'agriculture est une économie, une utilisation du sol, mais également un outil d'aménagement. L'Eco-Vallée se doit d'être exemplaire sur ces trois axes.

a) L'économie agricole : un potentiel quantitatif et qualitatif à conforter et développer

L'agriculture de la plaine du Var a connu un âge d'or après-guerre, centré sur l'exportation de fleurs coupées et la production de fruits et légumes pour le marché local. Les terres alluviales et mécanisables de ce territoire représentaient un excellent potentiel agronomique et constituaient, avec la basse vallée de la Siagne, la majorité des terres labourables du département.

Le recensement général agricole fait état d'une diminution de 60% du nombre d'exploitations dans les communes de la plaine du Var, en 20 ans. C'est la situation d'aujourd'hui.

Si la diminution du nombre des exploitations est constante depuis plusieurs décennies au niveau national, elle est presque deux fois plus rapide sur le territoire de l'OIN qu'au niveau national (25% de baisse entre les recensements agricoles de 2000 et 2010). Cette plus forte diminution s'explique localement, en plus des facteurs nationaux d'augmentation de la productivité du travail et de la diminution de la valeur ajoutée par hectare, par l'âge moyen élevé des chefs d'exploitation, la perte de vitesse du modèle économique de l'horticulture et la difficulté d'installation des successeurs en raison de la rareté et du prix du foncier agricole.

Pour la plaine du Var, ce constat doit toutefois être nuancé puisque le nombre d'actifs du secteur primaire (0,9% des emplois en 2006) est deux fois plus élevé que la moyenne départementale (0,4%).

En %	Plaine du Var	Alpes-Maritimes	Sophia-Antipolis
Agriculture	0,9	0,4	0,1
Industrie	13,2	9,0	14,4
Construction	8,9	6,6	5,8
Commerce	17,1	15,2	12,7
Services	59,9	68,8	67,0
Total	100,0	100,0	100,0

Source : Insee, Clap 2006

Répartition des emplois par secteurs économiques de l'OIN. Ca06-2012

Les caractéristiques agronomiques et climatiques de la zone favorisent la production d'une agriculture diversifiée et riche, à forte valeur ajoutée par unité de surface : en plaine, les activités agricoles dominantes sont le maraîchage et l'horticulture (respectivement 54% et 24% des activités agricoles), suivi de l'oléiculture et la

viticulture sur les zones de coteaux (5% et 4%) (Chambre d'agriculture des Alpes-Maritimes, 2013).

Le principal risque pour l'économie agricole réside dans les difficultés liées à la pression foncière et à la transmission. Le territoire se caractérise par une moyenne d'âge des chefs d'exploitation élevée (54 ans) comparable à celle du département (58 ans). La chambre d'agriculture a relevé que plus de 50% des chefs d'exploitation dont le siège se situe dans le périmètre sont concernés par le problème de la succession.

Dans le cadre de la concertation, la chambre d'agriculture des Alpes-Maritimes et la fédération départementale des syndicats d'exploitants agricoles des Alpes Maritimes (FDSEA) ont exprimé leur volonté d'affirmer l'agriculture comme un des piliers de l'activité économique de l'Eco-Vallée. C'est un enjeu de compétitivité, de reconnaissance mais aussi de connaissance du monde agricole au sein d'une économie de plus en plus complexe.

b) La terre agricole : une ressource aujourd'hui fortement menacée à préserver

Les photos aériennes datant des années 80 et 90 de la plaine du Var témoignent de la prospérité de l'agriculture (Ca06 2013). Depuis, les chiffres du Recensement de l'agriculture sont sans équivoque : de 1 500 hectares de surface agricole utile (SAU) en 1988, on est passé à 500 en 2010.

Ce constat est le résultat d'une mutation historique, économique et urbaine qui s'est imposée depuis une trentaine d'années. Avec le développement d'une agglomération continue le long du littoral du département, ainsi que le développement des infrastructures de transport (autoroute, aéroport, RM6 202 bis), la basse vallée du Var est devenue le site privilégié des projets d'aménagement du département. La vocation initialement agricole s'est progressivement effacée au profit de la zone industrielle départementale de Carros et du Broc, de surfaces commerciales et de loisir, d'opérations de logements collectifs en plaine et du mitage résidentiel sur les coteaux, desservis par de nouvelles infrastructures.

Les terrains plats, rares dans le département, sont en effet convoités. Toutefois, le prix des terres agricoles est très variable en fonction de la localisation. Dans la plaine, il est de 30 à 200 fois supérieur à la moyenne Nationale (SAFER 2012). Ces prix encouragent la spéculation et la rétention des terrains qui ne sont plus à la mesure des nouveaux porteurs de projets.

En 2013, les zones agricoles règlementaires (au titre des PLU et POS) représentent 1 046 hectares. Ainsi, les communes ont dédié 10% du territoire de l'OIN à l'agriculture. En outre, entre 2006 et 2009, 21 hectares de terres agricoles ont été "reconquises" par des mécanismes de compensation et d'installation agricole.

Cette politique a surtout profité à la plaine agricole de Gattières et au secteur de Nice-Bellet.

Par ailleurs, le plan de prévention des risques basse vallée du Var a eu pour effet de bloquer toute construction dans le secteur du Plan de Gattières, du fait de son classement en zone rouge (risque le plus élevé).

Les documents d'urbanisme, le plan de prévention des risques inondation et la stratégie foncière ont ainsi permis de préserver un pôle agricole de 137 hectares en plaine, sur les communes de La Gaude, Saint-Jeannet et Gattières.

Toutefois, la chambre d'agriculture observe la disparition de 20 hectares dans les secteurs agricoles proches des zones urbaines (Nice les Baraques, Saint-Laurent-du-Var, La Gaude) dont les causes pourraient être des modifications de zonages des PLU ou la cessation d'activité et la constitution de friches.

A cet égard, dans le territoire de l'OIN, les friches agricoles occupent 44% (mode d'occupation des sols MOS 2008) des zones classées agricoles au sein des documents d'urbanisme, contre 15% pour l'artificialisation.

Par ailleurs, on constate une discordance entre les zonages réglementaires et les emprises agricoles. Ainsi, 200 hectares de terres effectivement exploitées ont été recensées sur les zones N, U et AU (Ca06 2013). Et s'il est vrai que la seule obligation réglementaire ne suffit pas au maintien de l'activité, il convient néanmoins d'identifier ces espaces et de prévenir leur mutation, sauf à ce que celle-ci relève de l'intérêt général.

La pratique d'une activité agricole ne relève cependant pas directement des documents d'urbanisme et de la planification, à l'inverse de la construction des équipements (bâtiments, serres, etc) nécessaires à cette activité.

Concernant la taxation des terrains non bâtis, une concertation est en cours auprès des communes de la plaine du Var pour ajuster le dispositif d'incitation à la production de logements aux enjeux spécifiques à chaque territoire.

Cette situation illustre la nécessité de trouver un équilibre entre espaces artificialisés et espaces cultivés dans le but de protéger un cadre de vie diversifié, une qualité alimentaire et un développement durable pour les générations futures.

c) L'agriculture : une fonction productive, paysagère et écologique à intégrer dans l'aménagement

Les notions d'agriculture péri-urbaine ou urbaine témoignent d'une autre vision de l'urbanisme où l'agriculture serait un enjeu, au même titre que le logement, à condition que lui soient reconnues des vertus économiques, paysagères et écologiques, mais aussi, urbanistiques.

Agriculture-ressource : intégrer par la proximité et la traçabilité de l'alimentation

Le métier d'agriculteur a fortement évolué ces dernières années pour répondre aux consommateurs qui demandent à la fois des produits de proximité et de qualité, et des produits disponibles toute l'année et à faible coût. Cette double attente a conduit les

producteurs à rechercher les filières dites de « niche », telle que la fleur comestible, ou des filières de distribution directe, par exemple en démarchant les restaurants étoilés.

La chambre d'agriculture et les organisations professionnelles agricoles (OPA) se mobilisent pour accompagner les agriculteurs dans cette démarche d'innovation. Le centre de recherche économique et d'actions techniques (CREAT), station expérimentale installée sur la commune de la Gaude depuis 1979, participe à cette dynamique de développement de techniques et technologies agraires et agroalimentaires, permettant d'élargir la filière aux cultures les plus fragiles (hors sols, serres chauffées horticoles), et de développer des produits transformés et conservables à haute valeur ajoutée (vin, pâtes et huiles d'olives, conserves etc.).

Dans l'Eco-Vallée, des aires d'appellations et d'indications d'origine protégée (AOP et IGP) permettent de distinguer les valeurs de la production locale.

En outre, les agriculteurs locaux pratiquent volontiers une agriculture dite "raisonnée", limitant l'utilisation des produits phytosanitaires.

L'agriculture biologique (AB) est pratiquée par plus de 10% des agriculteurs de la zone. Le nombre d'agriculteurs labellisés AB au sein de l'OIN est deux fois plus élevé que la moyenne nationale qui était de l'ordre de 4,7% en 2012.

Le rapport Tomatoki (Etude mandatée par l'association Métropole bleue – 2013) préconise la valorisation de cet élément d'attractivité des produits de l'agriculture locale et de développement d'un modèle économique adapté.



Agriculture-cadre de vie : intégrer les agricultures à d'autres modes d'occupation des sols et fonctions territoriales.

A l'origine de la politique d'endiguement du Var, mise en œuvre au XIX^{ème} siècle, l'agriculture est étroitement liée à l'aménagement de la plaine. Elle est à nouveau centrale dans les réflexions sur l'aménagement d'Eco-Vallée.

A la Baronne, le nouveau MIN va doter les agriculteurs et les grossistes d'un outil moderne et performant, déployé sur un site de 18 hectares, à proximité immédiate des zones de production (137 hectares d'un seul tenant), favorisant ainsi le développement des circuits courts. Dans une configuration de cluster, le projet accueillera également le siège de la chambre d'agriculture et les installations du CREAT.

Certains des principes énoncés dans "le projet de territoire" témoignent de la prise en compte par l'EPA des intérêts de la filière agricole en termes de :

- densification de l'urbanisation visant la réduction de l'étalement urbain
- limitation des emprises des opérations sur des espaces agricoles et recherche de solutions de relocalisation
- développement de jardins partagés, en complément des espaces publics, au service d'une consommation de proximité.

D'ores et déjà, les premières opérations concrétisent ces principes ; ainsi dans le cadre d'une ZAC, il est prévu, dans la future technopole Nice Méridia, la réalisation de jardins partagés conciliant aménagement et agriculture de proximité.

Agriculture-nature : intégrer les qualités environnementales "objectives" de l'agriculture

L'agriculture qui fonde et façonne les paysages contribue effectivement à l'attractivité des territoires. La richesse de l'Eco-Vallée tient beaucoup à la complémentarité des fonctions agricoles et écologiques. Si l'exploitation de la terre constitue une domestication de la nature, le rôle de l'agriculture pour le maintien des fonctionnalités écologiques est bien réel.

Une étude en cours, menée en partenariat avec les services de l'Etat, de la Métropole, de la chambre d'agriculture et de l'EPA a permis d'identifier des secteurs d' "intérêt agricole" qui feront l'objet d'une analyse approfondie à la parcelle. Le croisement de ces secteurs avec les secteurs d'intérêt écologique identifiés dans le Guide de la biodiversité de l'EPA permet d'envisager un enrichissement mutuel.

La restauration du canal des arrosants par la Métropole NCA est un exemple d'intérêt partagé : il retrouve sa fonctionnalité agricole d'origine et compense en partie les effets de coupures écologiques dus à l'urbanisation entre les versants et la vallée. Au premier rang des réflexions menées pour élaborer la stratégie d'aménagement de l'Eco-Vallée, l'agriculture est considérée pour elle-même, mais également en ce qu'elle concerne les fonctions d'habiter, de consommer, de travailler et de se ressourcer.

d) L'Eco-Vallée : un espace de démonstration au profit de la préservation de l'agriculture

En 2010, les assises de l'agriculture des Alpes-Maritimes, ont pointé l'absence de plan d'ensemble qui entraîne la diminution du potentiel de production. Ce constat corrobore celui fait à l'échelle nationale concernant l'importance de la préservation du foncier agricole qui est inscrite dans la loi de modernisation de l'agriculture de 2010. Cette loi s'est traduite par la mise en place, dans chaque département, des commissions départementales de consommation des espaces agricoles (CDCEA), chargées de donner un avis sur tout projet réduisant des surfaces agricoles. Les politiques de l'État vont dans le sens d'une prise en compte croissante de ces enjeux (lois ALUR et d'avenir de l'agriculture).

Dans le cadre de la mise en œuvre de la Charte de développement durable de l'agriculture et de la forêt signée en 2010 par une dizaine d'acteurs territoriaux, un groupe de travail réunissant la chambre d'agriculture, la direction départementale des territoires et de la mer, le conseil régional, le conseil général, la Métropole Nice-Côte d'Azur et l'établissement public d'aménagement de la plaine du Var s'est constitué, en 2013, afin de mettre en place une stratégie de préservation, de modernisation et développement de l'agriculture.

Dans cette perspective, l'Opération d'Intérêt National a un rôle de catalyseur et l'EPA assure un rôle d'"ensemblier".

La réflexion et sa mise en œuvre s'appuiera sur trois structures :

- un comité technique, piloté par la Métropole NCA et associant les partenaires cités qui propose une méthodologie de travail et un plan d'action pour répondre aux objectifs de protection, de développement et d'intégration de l'agriculture sur ce territoire
- un comité de pilotage sous l'autorité du Préfet composé des responsables et élus des institutions susvisées qui supervise les démarches et de confirmer les actions et mesures
- le comité permanent de concertation (CPC) pour l'Eco-Vallée, co-présidé par le Préfet et par le président du conseil d'administration de l'EPA, auquel seront présentés les travaux afin d'associer le plus largement les acteurs du territoire.

Outre les associations et les acteurs du monde économique et socioprofessionnel représentés *via* le CPC, les maires, les agriculteurs, les syndicats, les établissements fonciers (SAFER et EPF), le PNR, l'Union Européenne, l'ONF, le MIN, le CREAT et la mission régionale Bois-Energie seront éventuellement associés à cette démarche.

e) Quels enjeux pour le territoire ?

- Protection des secteurs exploités et reconquête des terres agricoles en friche.
- Développement des polarités agricoles identifiées (pôle de l'Estéron, Gattières, les Arboras) et confortement des activités dynamiques du territoire (Bellet).

- Intégration de l'agriculture à d'autres modes d'occupation des sols, en veillant aux équilibres financiers et territoriaux
- Intégrer les activités agricoles au développement économique de la plaine du Var
- Moderniser et faire émerger un nouveau modèle économique pour l'agriculture
- Passer d'une agriculture péri-urbaine à une agriculture urbaine en développant une agriculture de proximité (consommation de produits frais et circuits courts)
- Pérenniser le foncier exploité au travers de dispositifs adaptés et de partenariats
- Innover dans des structures de portage adaptées à la taille des exploitations et au prix du foncier au travers de partenariats du même type
- Identifier l'agriculture comme un élément de valorisation du paysage pouvant contribuer à freiner le mitage du territoire
- Développer l'écotourisme
- Valoriser le rôle positif de l'agriculture pour la gestion des risques inondation et incendie de forêt
- Produire et utiliser des énergies renouvelables dans les exploitations
- Promouvoir une agriculture raisonnée respectueuse de la biodiversité
- Dans le cadre du nouveau MIN, découpler le marché de gros de la distribution de produits locaux.

3. Enseignement supérieur, recherche et innovation

a) Université et enseignement supérieur

A l'échelle de la région PACA l'offre d'enseignement supérieur est concentrée sur deux pôles : Aix-Marseille (56% des effectifs) et l'aire urbaine de Nice (25% des effectifs). Les effectifs sur les dernières années (2004-2009) ont été stables, contrairement à la moyenne nationale (+2%).

73% des étudiants de l'académie de Nice, qui regroupe aussi les étudiants du Var, sont dans un établissement des Alpes-Maritimes.

L'université de Nice-Sophia Antipolis (UNS) est récente (créée en 1965), bien que ses racines historiques remontent au XVIIème siècle. Avec 40 000 étudiants, elle permet un positionnement de "ville étudiante" au territoire, ce qui représente un important facteur d'attractivité. L'offre d'enseignement supérieur est localisée sur un pôle majeur, Nice (80%) et des pôles secondaires dont Sophia Antipolis (13%) et Cannes (4%).

L'université de Nice-Sophia Antipolis accueille 67% des étudiants, en recul de 6% sur les 8 dernières années, suivie par les formations supérieures en commerce et gestion (EDHEC, SKEMA, IPAG ...) avec 12% des inscrits. Une des caractéristiques de l'UNS est la diversité de l'offre de formations avec plus de 230 diplômes nationaux délivrés ; en outre, elle compte 2 200 postes de chercheurs, enseignants chercheurs et autre personnel. Elle figure à ce titre au classement de Shanghai.

L'UNS dispose, sur 11 sites, d'une offre de formation diversifiée et complète dont l'attractivité par filière évolue, conformément aux tendances nationales, avec notamment une perte importante pour la filière Lettres Arts et Sciences Humaines (LASH) et un secteur scientifique qui reste un atout de premier niveau et continue de progresser. A cet

égard, Médecine et Polytech-EPU, filières sélectives et professionnalisées, connaissent les plus fortes croissances. La répartition des étudiants en cursus LMD (58% licence, 37% master et 5% doctorat) est proche de la moyenne nationale, et la proportion d'étudiants étrangers inscrits (19,5%) est supérieure à la moyenne française (15,5%).

Les formations non universitaires publiques ou privées concernent un tiers des étudiants du département en progression de 30% entre 2001 et 2009.

Les grandes écoles, très largement autonomes, présentent des caractéristiques communes :

- reconnaissance par l'Etat de l'établissement et du diplôme
- des études longues (bac + 5 ou 6), polyvalentes et généralistes
- un mode de sélection par concours
- une forte ouverture à l'international.

En outre, 5 000 étudiants sont inscrits en classe préparatoire (1 500) dans des établissements inégalement répartis sur le territoire départemental puisqu'essentiellement sur la frange littorale.

Enfin, pour compléter cet état des lieux des formations supérieures, le département dispose de structures dispensant des **formations en alternance** et proposant des contrats d'apprentissage qui sont autant de voies d'accès à l'enseignement supérieur. A cet égard, le projet de campus régional de l'apprentissage porté par la CCINCA, en partenariat avec les professionnels (CESI), avec le soutien de l'Etat (investissements d'avenir), et les collectivités a comme objectif de proposer un outil pilote en matière d'apprentissage ; son implantation est prévue dans l'opération Nice Méridia, au cœur d'Éco-Vallée.

Pour être vraiment attractive, cette offre de formation supérieure doit être complétée par une amélioration importante des **conditions de vie et de logement des étudiants**. La population étudiante est dispersée sur le territoire départemental dont l'une des spécificités tient au fait que 61% de ces étudiants vivent chez leurs parents contre 33% en moyenne nationale. Ce chiffre s'explique largement par le recrutement très local des étudiants des Alpes-Maritimes mais aussi par la difficulté à trouver un logement adapté. Le Programme Local de l'Habitat (PLH) 2010-2015 de NCA fait état, dans son diagnostic, de l'inadéquation entre l'offre de logements pour étudiants et la progression démographique de cette population. L'offre du CROUS est aujourd'hui de 88 lits pour 1 000 étudiants. Ce constat est celui fait à l'échelle nationale et peut être imputable à une mauvaise anticipation des conséquences d'une massification et démocratisation des études supérieures.

Ainsi, le logement des étudiants est un véritable enjeu à prendre en compte dans les politiques et les stratégies des acteurs des Alpes-Maritimes.

L'autre facteur péjoratif pour l'attractivité de l'agglomération en matière de qualité de vie des étudiants est lié à **l'offre de transports et à la qualité de la desserte des pôles universitaires**. Le temps de déplacement (76 minutes) et la distance parcourue (23 km) en moyenne quotidiennement par un étudiant est comparable à ceux des actifs. La répartition modale des déplacements pour motif "études" est la suivante :

- 45% en voiture
- 30% en transport en commun
- 15% en deux roues
- 10% marche à pied

Le développement de l'université dans Nice Meridia constitue un premier élément de réponse à cette problématique

Schéma Régional de l'Enseignement Supérieur de la Recherche et de l'Innovation (SRESRI)

La région PACA a engagé la révision du SRESRI 2014-2020. Dans sa contribution au projet, la Métropole a énoncé les 4 thèmes prioritaires autour desquels est structurée sa stratégie :

- le développement durable, au centre des ambitions de l'Eco-Vallée dans laquelle sera implanté l'"Eco-Campus"
- la "smart city" pour le développement d'un territoire intelligent
- la santé numérique, en lien avec les laboratoires de recherche biomédicale et le CHU de Nice, et la *silver economy* ou économie du bien vieillir (24,5% de la population a plus de 65 ans contre 17,1% à l'échelle nationale)
- le tourisme, premier moteur de l'économie de NCA.

En outre, la métropole s'est engagée dans une politique d'amélioration des conditions de vie étudiante avec la réalisation d'infrastructures ad hoc et la mise en œuvre d'une politique de logement ambitieuse et innovante.

b) Recherche

Les activités de recherche sont indissociables de la mission de formation de l'enseignement supérieur et reste un domaine complexe à évaluer. Le potentiel de recherche est un vecteur clé de l'attractivité et du rayonnement des territoires qui fondent de plus en plus leur développement sur l'économie de la connaissance, sur les synergies formation/recherche/entreprise et sur l'innovation. Avec cinq autres régions en France, PACA se distingue par son **fort potentiel de recherche** et se place en troisième position en termes de publications à caractère scientifique ; la contribution de PACA à la dépense intérieure brute de R&D place la région en quatrième position.

Dans les Alpes-Maritimes, les principaux acteurs sont fédérés au sein du pôle PERSAN qui regroupe l'essentiel du potentiel de recherche publique et qui est évalué à 5 000 salariés regroupés en grande partie dans la technopole de Sophia-Antipolis. En outre, Nice bénéficie des compétences scientifiques reconnues du CHU. Parmi les structures ayant des compétences académiques et scientifiques reconnues on peut citer :

- l'université de Sophia-Antipolis qualifiée d'« intensive en recherche » au classement de Shanghai
- le CNRS, 39 laboratoires
- l'INSERM essentiellement intégré aux structures hospitalières de Nice
- l'INRIA aux compétences indispensables pour structurer les filières économiques du futur
- l'INRA à Sophia-Antipolis et sur le Cap d'Antibes
- l'Observatoire de la Côte d'Azur (OCA), EPA rattaché à l'UNS
- le CSTB axé sur les enjeux du développement durable
- l'observatoire océanographique de Villefranche-sur-Mer (OOV) qui héberge le laboratoire Géo Azur
- le CHU de Nice : 7 équipes labellisées et plus de 500 publications en 2010

- SKEMA Business School dans les domaines de la finance et de l'économie notamment.

Par ailleurs, l'activité de R&D dans des entreprises telles qu'IBM à la Gaude, Schneider à Carros, Thales Alenia Space à Cannes, et un grand nombre d'entreprises de Sophia-Antipolis concoure à la dynamique économique et au rayonnement de la Côte d'Azur.

c) Complémentarité avec Sophia Antipolis

Jusqu'à une époque récente, le développement des Alpes-Maritimes a été marqué par une certaine distension entre le monde de la formation et de la recherche d'une part, le monde de l'entreprise d'autre part et parfois celui des collectivités territoriales, malgré d'incontestables et fructueuses coopérations développées, notamment au sein de Sophia Antipolis.

S'agissant de la métropole, une nouvelle alliance s'est constituée avec l'université, depuis quelques années. Elle a notamment pour objet d'insérer au mieux le monde académique et de la recherche au sein de la technopole urbaine Méridia et plus généralement au sein des grands projets d'aménagement et de développement économique, du type de l'opération Delvalle, dans le quartier Pasteur.

Cette convergence d'ambitions constitue un élément particulièrement important dans la stratégie de mutation technologique qui a été engagée, compte tenu du rôle majeur de l'université dans ce domaine. Il s'agit tout autant d'unir les moyens en faveur de la création d'entreprises et d'emplois.

L'université étant présente à la fois à Nice et à Sophia Antipolis, cette alliance aborde tout naturellement l'ensemble du territoire, chacun apportant sa contribution spécifique, en fonction de ses atouts.

La complémentarité entre Sophia Antipolis et Nice est évoquée dans nombre de documents.

Dans son récent rapport "*Situation et avenir de la technopole de Sophia Antipolis*", l'Etat préconise que celle-ci accompagne les projets de l'OIN en matière de développement durable et souligne la nécessité d'une articulation constructive entre les deux entités.

Aujourd'hui, si l'on compare la structure des emplois, sur les deux sites les différences sont éloquentes :

- cadres et professions intellectuelles :
 - plaine du Var, 15,7%
 - Sophia Antipolis, 46,9%
- ouvriers :
 - plaine du Var, 27,9%
 - Sophia Antipolis, 14,5%.

En valeur absolue, l'écart dans le nombre de cadres et professions intellectuelles est plus restreint (9 000 emplois sur la plaine du Var contre 14 000 à Sophia Antipolis) et devrait encore se réduire avec la mise en œuvre de la stratégie affichée en matière de formation et recherche sur Nice Méridia notamment.

Compte tenu de leurs spécificités respectives, le rapport fait un certain nombre de recommandations pour assurer les complémentarités qui pourraient se concevoir sous la forme suivante :

- Sophia Antipolis :
 - centres de recherche publics et privés
 - domaine des technologies de l'information, de la biologie
 - établissements d'enseignement supérieur et pôles de recherche publique
 - start-ups technologiques
 - activités de service liées aux activités technologiques de la zone.
- Plaine du Var :
 - ecotechnologies
 - développement des activités déjà en place, notamment de production
 - pôle tertiaire de service de niveau agglomération
 - grands équipements de niveau agglomération
 - sièges sociaux et fonctions de siège pour les entreprises intéressées par la proximité de l'aéroport de Nice.

Les entités concernées – notamment la CASA (communauté d'agglomération d'Antibes-Sophia Antipolis), la métropole Nice Côte d'Azur, l'université, mais aussi la CCI et des clubs d'entreprises – mettent d'ores et déjà en œuvre des politiques de coopération entre les sites, comme l'illustre par exemple très bien la candidature commune à l'appel d'offres gouvernemental sur les quartiers numériques (French tech) ou bien les propositions collégiales faites à l'échelle du département dans le cadre des projets pouvant être soutenus par les fonds structurels et d'investissement européens pour la période 2014-2020.

De même, la CASA s'apprête à rejoindre les membres de l'agence de promotion départementale Team Côte d'Azur, aux côtés du conseil général des A.M, de la CCI et de la métropole. C'est ainsi une démarche coordonnée de recherche, de développement, de promotion et de mobilisation des financements extérieurs qui est aujourd'hui en marche.

a) Le projet French Tech Côte d'Azur

Les territoires de Nice, Sophia-Antipolis, Cannes et Grasse, avec le soutien du Conseil général des Alpes-Maritimes, ont décidé de se réunir et de porter ensemble les couleurs de la Côte d'Azur, pour concourir à l'appel à labellisation national « French Tech », lancé en janvier dernier par le Ministre déléguée à l'économie numérique. Cette initiative permettra aux meilleurs écosystèmes numériques français de soutenir des programmes d'accélération pour leurs start-ups et d'accroître leur visibilité à l'international. huit à dix métropoles en France devraient bénéficier de ce label.

Tous les acteurs, institutionnels, entreprises, clubs et associations, université... de la métropole French Tech Côte d'Azur travaillent ainsi ensemble depuis plusieurs mois pour présenter le meilleur dossier. Une première version dite d'éligibilité, a été déposée le 11 juin dernier auprès du Ministère. La suite de la procédure est une co-construction avec un représentant de l'Etat du projet French Tech Côte d'Azur, avec un objectif fixé à novembre 2014 pour la remise du dossier finalisé, et une labellisation espérée en décembre 2014.

b) Quels enjeux pour le territoire ?

- Le développement économique pour favoriser la création d'emplois
- Le maintien d'un tissu économique commercial et industriel diversifié mais qui peut être fragilisé
- L'équilibre habitat/emplois pour ancrer les populations et entraîner une stabilité des actifs sur le territoire, en leur proposant une offre de logement adaptée à leurs besoins
- La plaine du Var comme pôle de recherche structurant à échelle régionale, au potentiel de développement unique (en s'appuyant sur l'opération de Nice Méridia et le futur pôle tertiaire de Grand Arénas), en synergie avec celui de Sophia Antipolis
- Les synergies entre le monde économique et les pôles de recherches et d'enseignement supérieur, par le développement de filières (énergie, bois, santé, écologie, innovation)
- L'amélioration des conditions de vie des étudiants
- Le maintien de l'appui aux actions menées par les acteurs de l'emploi
- Une offre de lieux de travail attractifs pour les entreprises dans les opérations conduites par l'EPA
- La promotion du territoire et son attractivité, au travers d'un marketing renforcé
- Le dynamisme des réseaux d'échanges et une offre d'accueil diversifiée
- Renforcer la recherche, le développement technologique et l'innovation
- La promotion de l'emploi et le soutien à la mobilité de la main-d'œuvre
- L'investissement dans l'éducation, les compétences et la formation tout au long de la vie
- La mobilisation des ressources foncières
- L'inscription dans une démarche développement durable et dans l'interconnectivité
- La promotion de l'écologie industrielle et territoriale. Celle-ci pourra s'appuyer sur les initiatives existantes, l'EPA pouvant jouer un rôle pour l'amélioration et la diffusion des bonnes pratiques au sein de son territoire et au-delà
- L'identification précise des activités nécessitant une approche particulière dans le cadre du PSO telles que casses, carrosseries... et autres dépôts du BTP. Quelle gestion de leur devenir, dans l'optique d'une meilleure intégration et/ou d'une relocalisation dans certains cas ? Leur existence est néanmoins indispensable au fonctionnement de la métropole alors même qu'elles risquent d'être exclues sans solution de relocalisation, du fait de leur incapacité à supporter un niveau de charge foncière élevé
- La requalification et la densification des ZA existantes.

III. ORIENTATIONS STRATEGIQUES

Le diagnostic posé en faisant apparaître les tendances permet de dégager les enjeux thème par thème.

Ces enjeux seront déclinés en objectifs.

La stratégie consiste à dégager des problématiques propres au territoire et à apporter des réponses sous forme d'actions.

IV. ACTIONS, OPERATIONS ET PROJETS

Le programme prévisionnel déclinera sous forme de fiches, les actions en cours ou à mener, les opérations en cours, les études en cours et les projets en réflexion.