

Etablissement Public d'Aménagement Éco-Vallée Plaine du Var



PROJET STRATEGIQUE ET OPERATIONNEL



www.ecovallee-plaineduvar.fr

Etablissement Public d'Aménagement Éco-Vallée Plaine du Var



PROJET STRATEGIQUE ET OPERATIONNEL

Partie 1 : Diagnostic



www.ecovallee-plaineduvar.fr

Table des matières

I. PREAMBULE	7
A. GENESE DE L'ECO-VALLEE	7
B. RAPPEL DU CADRE REGLEMENTAIRE DU PSO	8
C. METHODOLOGIE D'ELABORATION CONCERTEE	8
D. L'ECO-VALLEE AU SEIN D'UN TERRITOIRE METROPOLITAIN A ENJEUX	11
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)	11
2. Le SRADDT	15
3. La DTA	16
4. Le SCoT	20
5. Les politiques publiques	20
6. PLU/POS/PLUI	24
E. LE PROJET DE TERRITOIRE DE L'EPA	26
II. DIAGNOSTIC ET ENJEUX PARTAGES	30
A. LES CLES DU TERRITOIRE	30
B. RESTAURER, PRESERVER, VALORISER UN TERRITOIRE CONTRAINT ET ALTERE	32
1. L'éco exemplarité comme fil conducteur	32
a) L'inscription dans un cadre réglementaire	33
b) Trame verte et bleue	35
c) Les grandes entités écologiques et la biodiversité	37
d) Ressources en eau, assainissement et milieu aquatique	41
e) Énergie	46
f) Les déchets	50
g) Nuisances et santé publique	56
h) Quels enjeux pour le territoire ?	60
2. Les risques naturels et technologiques	61
a) Le risque inondation	62
b) Le risque Incendie de forêt	64
c) Le risque sismique et mouvement de terrain	65
d) Le risque technologique	66
e) Quels enjeux pour le territoire ?	67
C. AMENAGER DURABLEMENT UN TERRITOIRE STRATEGIQUE MAIS DESORDONNE	68
1. Le cadre de vie	68
a) Quatre séquences paysagères	68
b) Patrimoine paysager	69
c) Patrimoine bâti	71
d) Quels enjeux pour le territoire?	82
2. Logement et équipements publics	83
a) Population et dynamique démographique	83
b) Logement : contexte et présentation synthétique et statistique du territoire	90

c) <i>Les équipements publics</i>	103
d) <i>Quels enjeux du territoire</i>	112
3. <i>Déplacements, mobilité durable, très haut débit</i>	112
a) <i>Les besoins de déplacements et les pratiques de mobilités</i>	113
b) <i>L'accessibilité du territoire</i>	118
c) <i>Les enjeux et problématiques de fonctionnement interne et métropolitain</i>	120
d) <i>Des projets très structurants lancés ou à l'étude</i>	124
D. IMPULSER UNE FORTE DYNAMIQUE ECONOMIQUE ET SOCIALE A L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE METROPOLITAIN	128
1. <i>Développement économique et social</i>	128
a) <i>Contexte départemental et métropolitain</i>	128
b) <i>Situation de l'emploi dans la plaine du Var</i>	130
c) <i>Principaux sites d'activité du périmètre</i>	131
d) <i>Rôle de l'OIN Éco-Vallée dans la mutation engagée</i>	135
e) <i>Focus sur les surfaces commerciales, diagnostic de l'existant et analyse prospective</i>	138
2. <i>L'agriculture</i>	140
a) <i>L'économie agricole : un potentiel quantitatif et qualitatif à conforter et développer</i>	140
b) <i>La terre agricole : une ressource aujourd'hui fortement menacée à préserver</i>	141
c) <i>L'agriculture : une fonction productive, paysagère et écologique à intégrer dans l'aménagement</i>	143
d) <i>L'Eco-Vallée : un espace de démonstration au profit de la préservation de l'agriculture</i>	147
e) <i>Quels enjeux pour le territoire ?</i>	147
3. <i>Enseignement supérieur, recherche et innovation</i>	148
a) <i>Université et enseignement supérieur</i>	148
b) <i>Recherche</i>	150
c) <i>Complémentarité avec Sophia Antipolis</i>	151
d) <i>Le projet French Tech Côte d'Azur</i>	152
e) <i>Quels enjeux pour le territoire ?</i>	153

I. PREAMBULE

A. GENESE DE L'ECO-VALLEE

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 azurée, 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 créées 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 Eco Cité

- 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 REGLEMENTAIRE 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) adressées à l'EPA par la ministre en charge du logement et de l'égalité des territoires le 4 septembre 2014, 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. METHODOLOGIE D'ELABORATION CONCERTEE

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 a participé l'ensemble de ces partenaires et des acteurs identifiés comme des personnes ressources.

Les ateliers urbains se sont tenus les 17 septembre, 1^{er} et 15 octobre 2014. Ces ateliers ont notamment regroupés les services de l'Etat, le Conseil régional, le Conseil général, la Métropole de Nice-Côte d'Azur, la Chambre de commerce et d'industrie, la Chambre d'agriculture, l'Agence de déplacements et d'aménagement des Alpes-Maritimes (ADAAM) et l'EPF PACA.

Un deuxième niveau de concertation qui 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.

Trois séances du CPC ont été dédiées au PSO :

- le 17 avril 2014, sur la méthode
- le 10 juillet 2014, sur le diagnostic
- le 14 janvier 2015, sur l'avant-projet du PSO.

Avant la première séance, un groupe de travail s'est réuni le 14 mars 2014 et le 11 juin 2014 autour des grands thèmes structurants pour le PSO.

Par ailleurs, trois groupes de travail issus du CPC se sont réunis pour nourrir l'élaboration de ce document. Un premier groupe a travaillé le 10 septembre 2014 sur « *développement urbain et valorisation du patrimoine naturel : réussir l'équilibre entre ville et nature* ». Un deuxième groupe s'est penché le 24 septembre 2014 sur « *transports, infrastructures et réseaux numériques : mobilité et aménagement durables de l'Eco-Vallée* ». Un troisième groupe a examiné la question « *développement économique, emploi, innovation filières d'excellence : l'éco exemplarité comme base et les complémentarités avec le grand territoire comme levier* ». En outre, une réunion d'un groupe de travail de synthèse des trois précédentes s'est tenue le 6 octobre 2014.

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 phares de cette consultation ont été trois ateliers citoyens qui se sont déroulés le 1^{er} juillet 2014 à Carros, le 27 août à Colomars et le 16 septembre à Saint-Laurent-du-Var.

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



D. L'ECO-VALLEE AU SEIN D'UN TERRITOIRE METROPOLITAIN A 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.

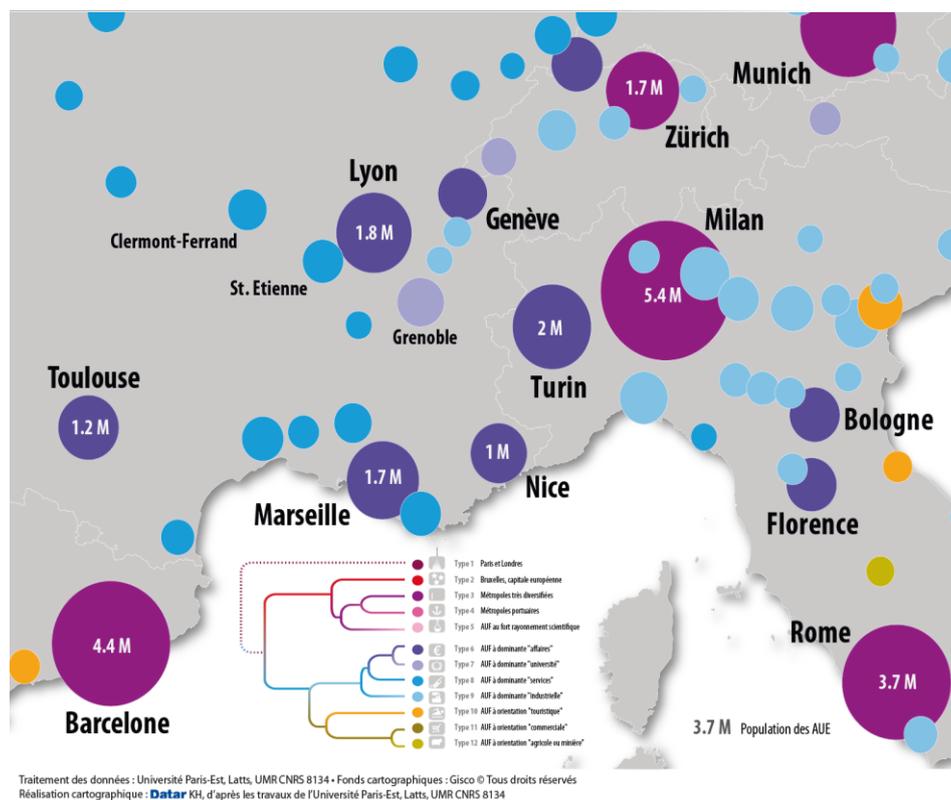
Les meilleures performances européennes relatives de l'aire urbaine de Nice-Côte d'Azur s'observent, en matière de production de valeur ajoutée, dans les services tertiaires avancés, le transport aérien, la culture, le tourisme et le tourisme d'affaires et les congrès.

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.

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'institutions 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.



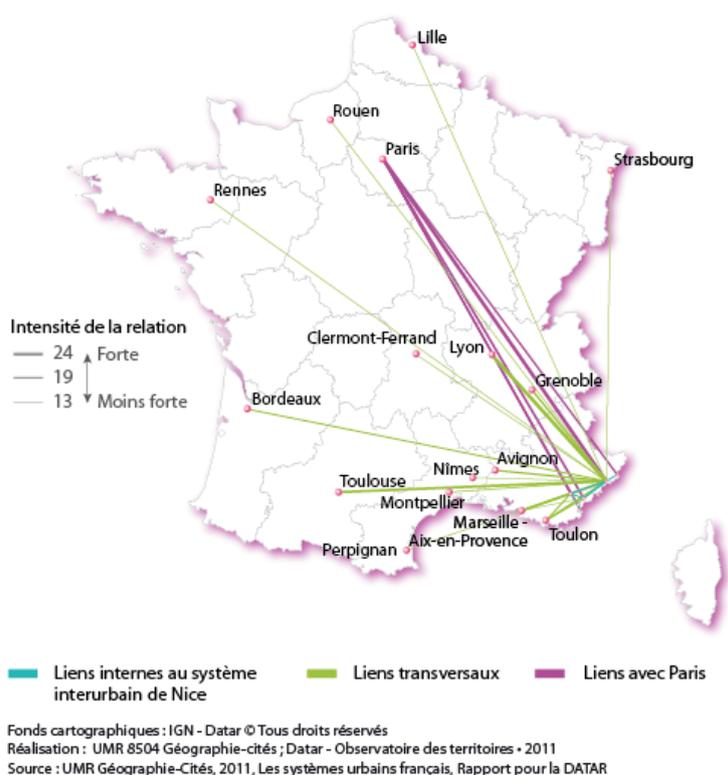
*Profils des aires urbaines de +200 000 hab. autour de celle de Nice-Côte d'Azur
(Carte issue de l'étude « Quelles métropoles en Europe ? »)*

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 :

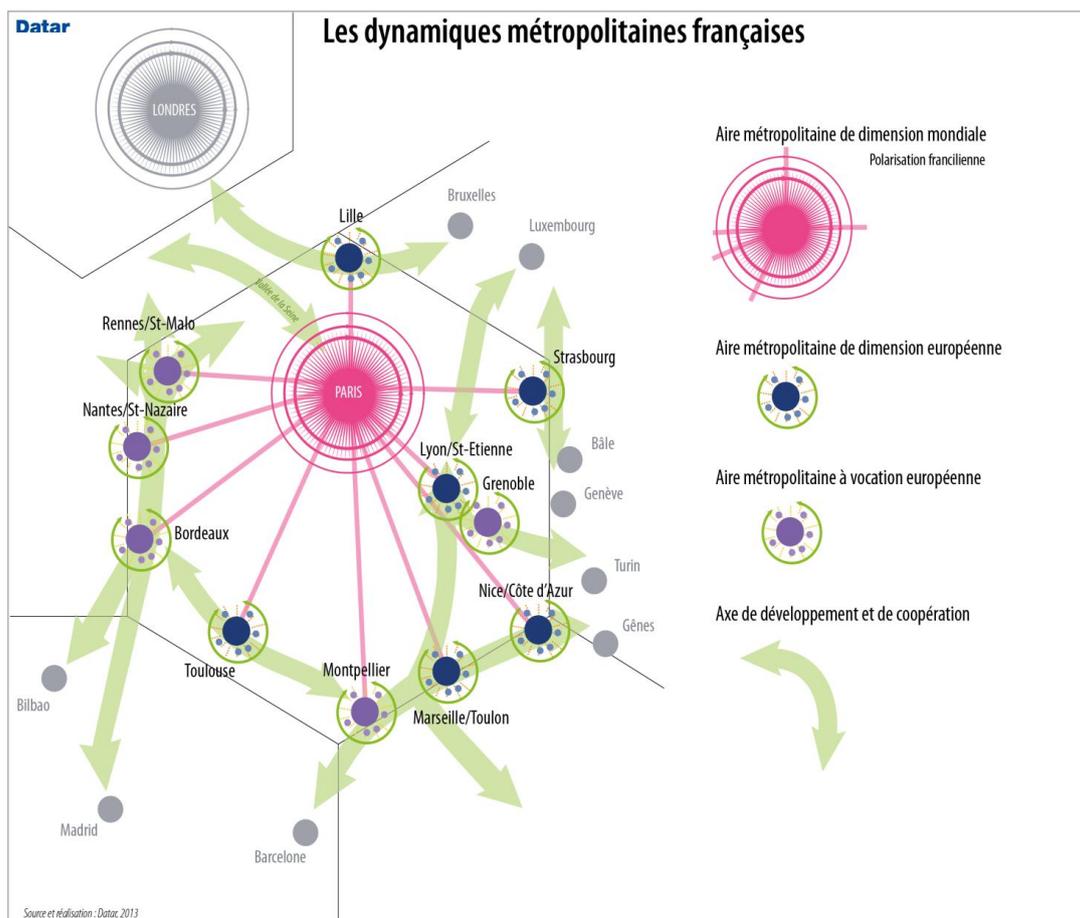
- une très bonne connectivité aérienne mais des insuffisances en matière de liaisons ferroviaires rapides et régulières
- un territoire attractif pour les investisseurs internationaux
- une capacité hôtelière haut de gamme
- des emplois métropolitains bien représentés (plus de 10% des emplois)
- mais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

Enfin, si l'aire urbaine appartient à un territoire transfrontalier, 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, arrêté par le préfet de Région le 26 novembre 2014, 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 » ; la situation de celle-ci 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.

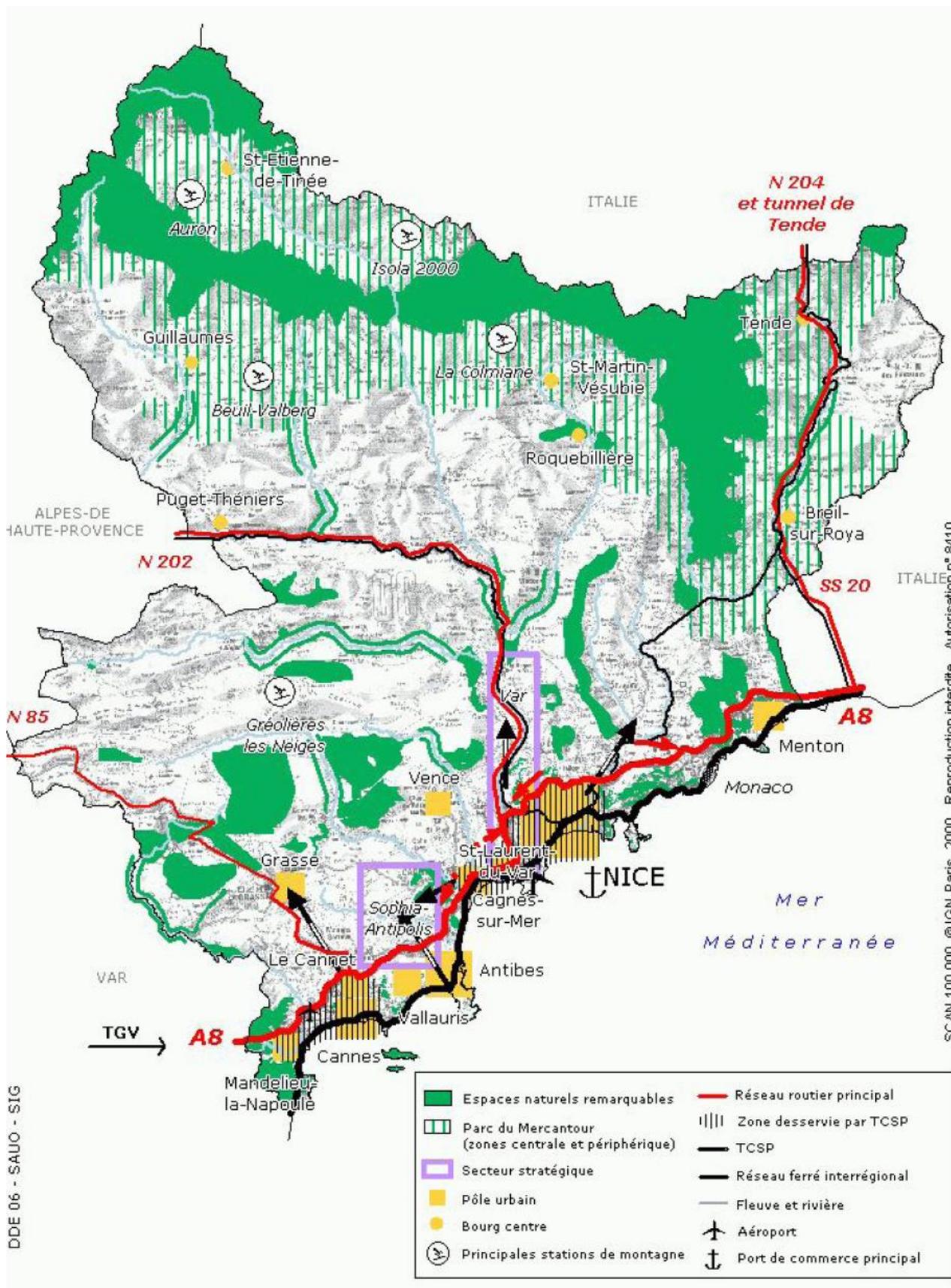
La DTA fixe les objectifs de cet aménagement, à savoir :

- 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 le projet d'une gare multimodale au Nord de ce dernier.

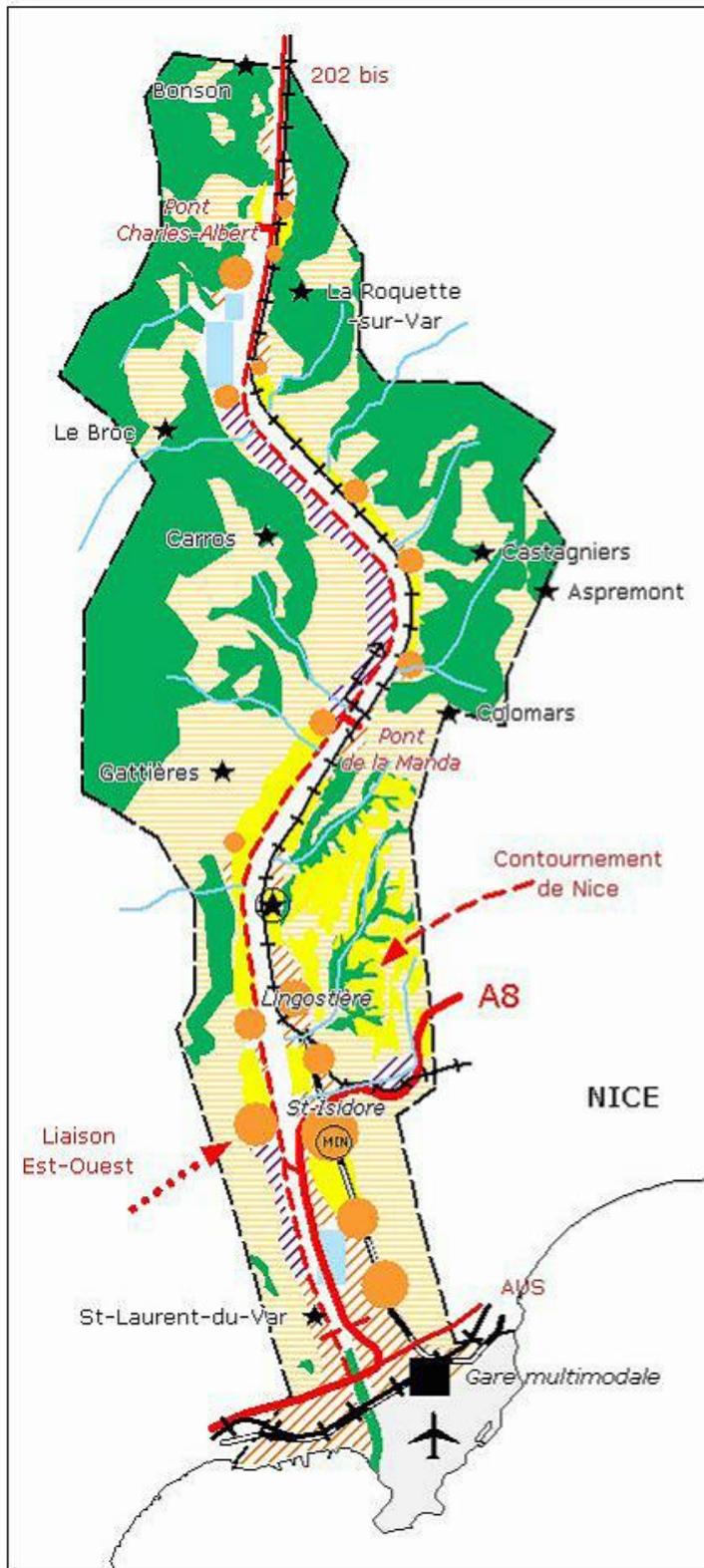
Les objectifs généraux de la DTA dans les Alpes-Maritimes



DDE 06 - SAUO - SIG

SCAN 100 000 © IGN-Paris- 2000 - Reproduction interdite - Autorisation n° 8410

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.

-  Urbanisation mixte actuelle
-  Activité industrielle actuelle
-  Urbanisation des coteaux
-  Urbanisation nouvelle et restructuration
-  Marché d'Intérêt National
-  Maison d'arrêt
-  Activité agricole
-  Sports et loisirs
-  Espace naturel
-  Vallon
-  Vieux village
-  Voie ferrée
-  TCSP
-  Autoroute et route principale
-  Voie projetée

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

DDE 06 - SAUV - SIS - ONVS - 90 300

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, Gilette, 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

Le 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...), à l'optimisation de l'existant (densification, rénovation, requalification) et à la production d'une offre répondant aux besoins spécifiques tels que logement étudiant, logement dédié aux seniors ou adapté au handicap.

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, Gilette, 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, les données communales... 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.

La loi du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production du logement social a introduit de nouvelles exigences de production de logements locatifs sociaux à hauteur de 25% du nombre de résidences principales à horizon 2025, rendant les objectifs du PLH 2010-2015 caduques. En effet, l'objectif annuel global de production indiqué dans le PLH est de 1268 logements locatifs sociaux sur le territoire couvert par le document, alors qu'avec le passage à 25%, ce chiffre est inférieur à l'objectif annuel de la seule ville de Nice (1974 logements locatifs sociaux par an pour la période 2014-2016).

Le PLH 2010-2015, adopté le 10 septembre 2010 pour une durée de 6 ans arrive à échéance en septembre 2016. La Métropole entreprendra l'élaboration du 3^{ème} PLH dès le premier trimestre 2015. Ce nouveau document dont l'adoption est visée pour le 3^{ème} trimestre 2016, couvrira l'ensemble du territoire de la Métropole, pour la période 2016-2021. Un nouveau scénario de développement sera étudié sur tout le territoire de la Métropole, des 49 communes, intégrant désormais l'ensemble du périmètre de l'OIN couvert partiellement par le PLH précédent.

Le 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 (État, 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 de tramway
- lancement de la ligne Est-Ouest de tramway (T2)
- 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 qui utilisent plusieurs modes de déplacements. En revanche, la pratique de l'intermodalité (plusieurs modes pour un déplacement) reste encore très marginale.

Une liaison bus gratuite a été mise en place pour les étudiants en direction de Sophia Antipolis. Toutefois, faute de voie dédiée, la liaison est peu avantageuse en termes de temps et ils sont nombreux à se reporter vers des moyens de transport individuels, créant davantage d'engorgement.

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).

Incivilités (doubles files, stationnements anarchiques ou sur des places réservées...) et parkings sous-remplis incitent à réfléchir à une nouvelle démarche en termes de stationnement.

En somme :

- 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).

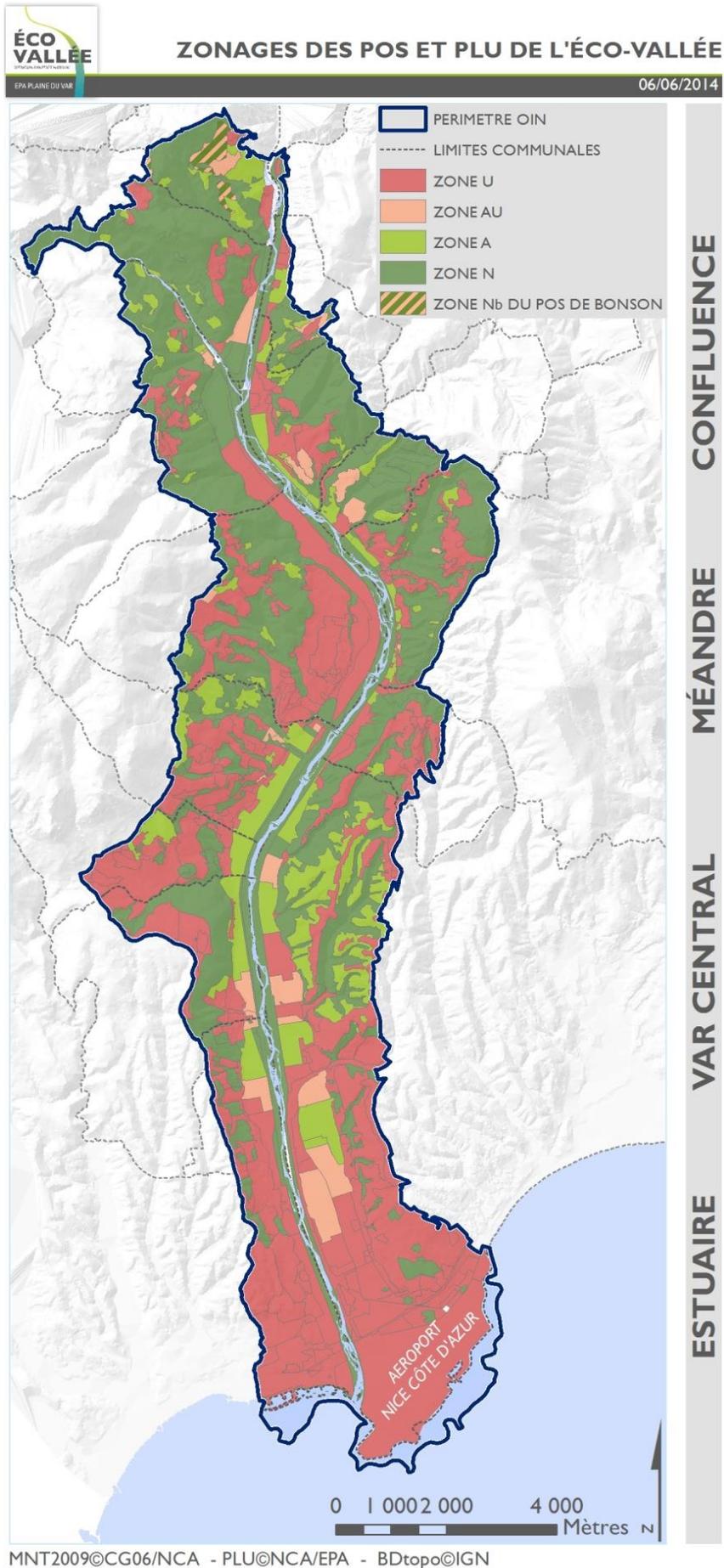
6. PLU/POS/PLUI

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.



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 :

- MATEO ARQUITECTURA 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 conseil d'administration de l'EPA a approuvé le projet de territoire qui constitue le support stratégique du protocole financier pour la période 2011-2026. Signé par les partenaires le 12 Mars 2012, celui-ci 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 enjeu 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 l'une de l'autre :

- 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 financier 2011-2026 de l'Éco-Vallée :

- 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 ».

Toutefois, quelques rappels paraissent préalablement nécessaires.

A. LES CLES 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 la vingtaine de 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 forment 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 120 000 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 et renouvellement urbain
- 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 pilotage 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
- établissement 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, PRESERVER, VALORISER UN TERRITOIRE CONTRAINT ET ALTERE

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 conducteur 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 assurant 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 1er 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 2ème 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, ou 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'Éco-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'Éco-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 a été adopté en séance plénière par le comité régional de la biodiversité auquel l'EPA participe le 17 octobre 2014. 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'Éco-Vallée ; il 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" (TVB), ont été adoptées par un décret publié au Journal officiel du 22 janvier 2014 qui finalise le socle réglementaire de la TVB. 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 :

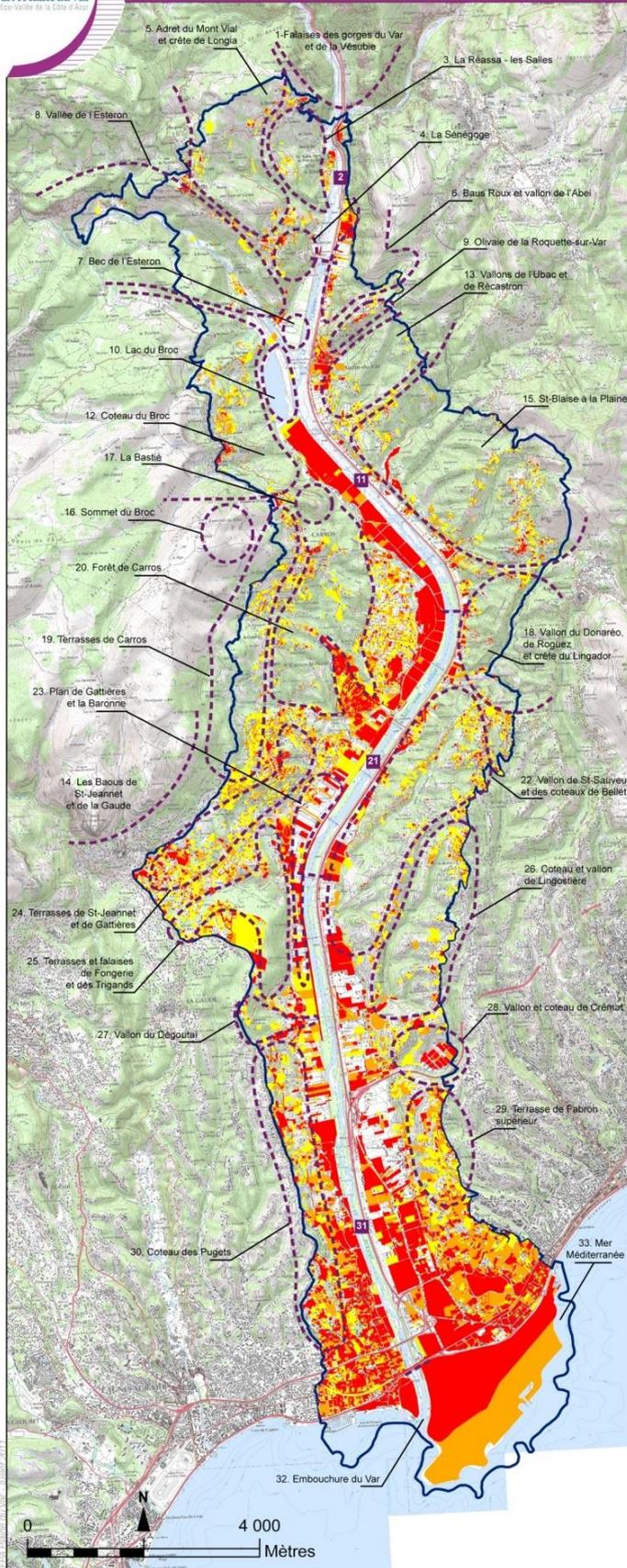
- les espaces intégrés automatiquement à la TVB : il s'agit dans l'Éco-Vallée du lit mineur du Var, de l'arrêté de protection de biotope (APPB) du bec de l'Estéron (14ha sur les 41 ha du site) et des vallons obscurs
- les espaces dont la contribution à la TVB doit être examinée : il s'agit, dans l'Éco-Vallée, 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 viendront ainsi alimenter le PSO et permettront de mettre en place une TVB ambitieuse dans l'Éco-Vallée.

Sur le terrain, des efforts devront être faits localement afin que l'ensemble de ces dispositions de préservation et valorisation soit mis en œuvre et respecté. Cela passe par exemple par une sensibilisation des services techniques des collectivités pour des coupes/tontes adaptées à la saison et aux cycles biologiques de la faune et de la flore (ne pas couper les roselières du Var durant la période de nidification de certaines espèces d'oiseaux par exemple).



GUIDE POUR LA PRISE EN COMPTE DE LA BIODIVERSITÉ ET DES FONCTIONNALITÉS ÉCOLOGIQUES 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 Sénégogé
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. Oliviera 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 Gaudé
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 Fongeri et des Trigands
26. Coteau et vallon de Lingostière
27. Vallon du Dégoutai
28. Vallon et coteau de Crémat
29. Terrasses de Fabron supérieure
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), et 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.

Le Var est la colonne vertébrale de l'Éco-Vallée. Le Conseil Général des Alpes-Maritimes est gestionnaire de ce site depuis le 15 mars 2013 et plusieurs actions de mise en valeur de la biodiversité ont été lancées. Il s'agit surtout d'un espace de préservation plutôt qu'un espace récréatif, en raison des dangers et des risques. Le Conseil Général a travaillé à la mise en valeur de l'espace et à son entretien. Le lit mineur du Var ne pourra être un espace ouvert au public en tant que parc.

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, que ce soit au titre de la flore ou de la 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.

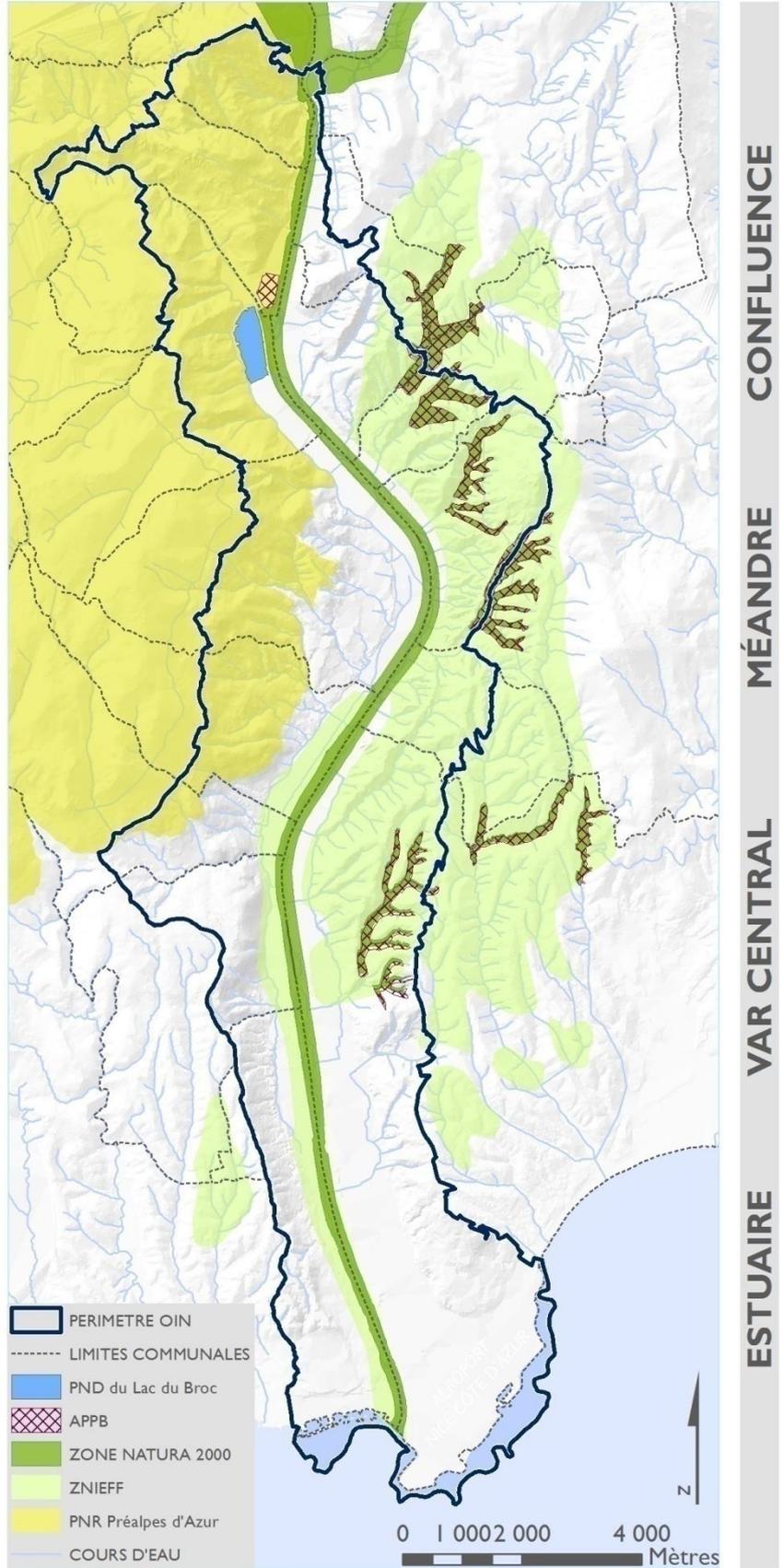
Avec l'adoption par l'EPA du "Guide pour la prise en compte de la biodiversité et des continuités écologiques dans l'Eco-Vallée", il a été possible de :

- 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'obstacle 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:

- 2 600 hectares soit 27,5 % du territoire ayant un potentiel écologique élevé et bénéficiant de protection :
 - 4 sites Natura 2000 : la Zone de Protection Spéciale Basse Vallée du Var (Oiseaux) et 3 Sites d'Importance Communautaire (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 Natura 2000 approuvés : Site Basse vallée du Var, 642 ha (FR9312025) et site des vallons obscurs de Nice et Saint Blaise, 453 ha (FR9301569). Par ailleurs le DOCOB pour les sites du Brec d'Utelle (FR9301563) et des Gorges de la Vésubie – Mont Vial – Mont Férion (FR9301564), 6 037 ha a été validé lors du comité de pilotage du 14 10 2014.
 - 3 Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope : vallons obscurs et Bec de l'Estéron, 386 ha
 - 2 parcs naturels départementaux (inscrits 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)
 - 12 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) qui n'apportent aucune contrainte réglementaire
- près de 1 654 ha d'espaces naturels ou semi-naturels non couverts par une protection ou une gestion spécifique
- 33 Secteurs d'Intérêt Ecologiques 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*).



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. Les aménagements dans 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 plus fonctionnels dans la vallée. Il apparaît 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 vallée 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
- de transcrire à terme dans le PLU et le SCoT les continuités écologiques identifiées
- 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 » et ce en réponse à une demande sociale forte ; les trames vertes les plus efficaces étant celles qui répondent à des besoins sociaux
- de prendre en compte la biodiversité existante préalablement à toutes les opérations et prévoir des actions pour la maintenir et l'améliorer ; une culture de la préservation dans le domaine de l'aménagement est à développer afin de maintenir des espaces de lien écologique plus ordinaires, non protégés par des contraintes réglementaires mais essentiels à l'équilibre écologique de la vallée
- 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 sans opposer enjeux environnementaux et enjeux de développement. La protection n'est pas nécessairement d'ordre réglementaire. Il ne s'agira pas de sanctuariser mais de prendre en compte des continuités écologiques indispensables à la biodiversité. Des compromis devront être recherchés

- de retrouver un double maillage écologique est-ouest et nord-sud, en s'appuyant sur les vallons notamment.

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 fluviatiles 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 habitants 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. Les 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, Vegay 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), et 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.

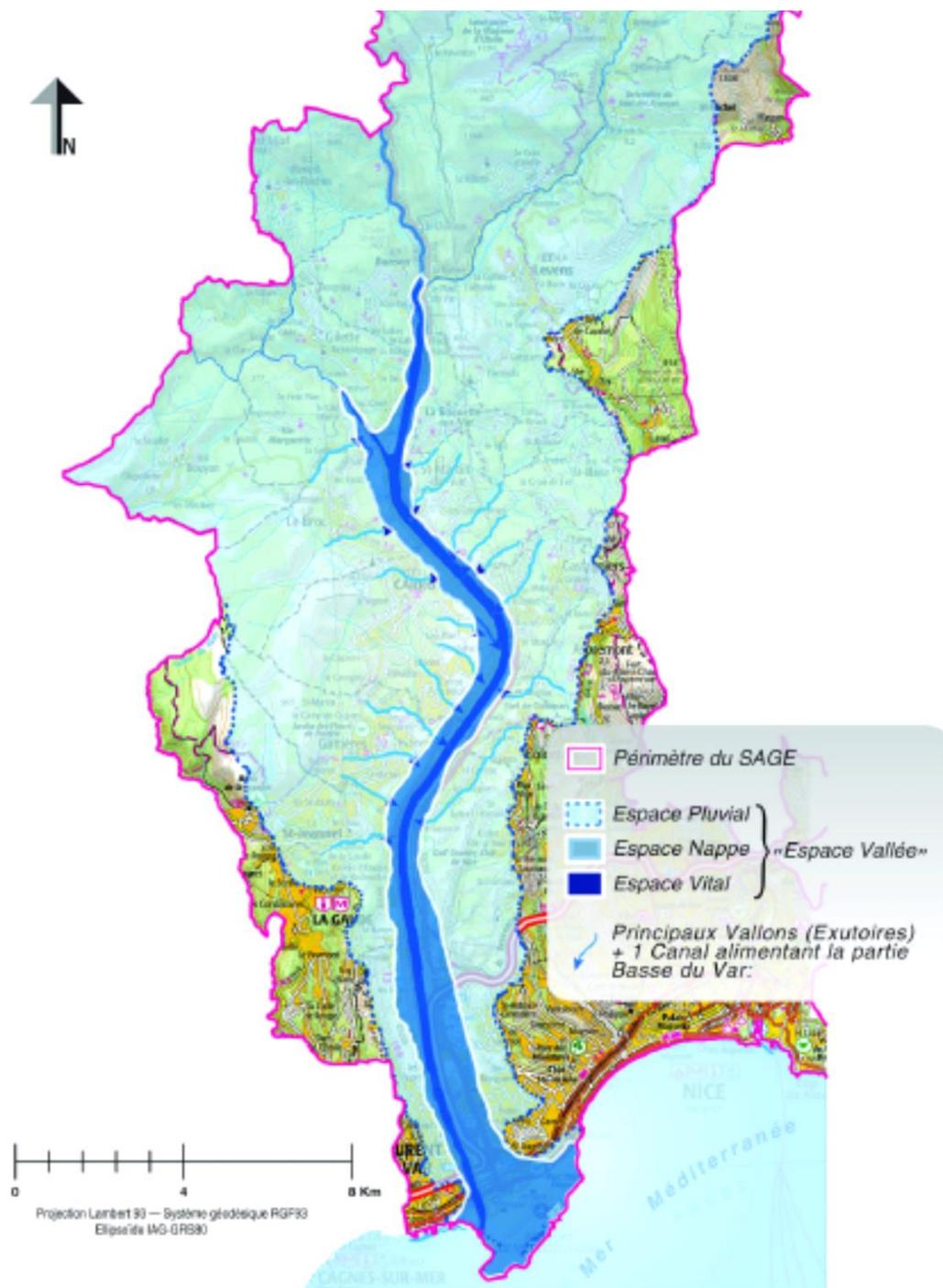
Enfin, les prélèvements privés pour l'activité industrielle proviennent pour moitié de puits en nappe et pour moitié du canal de la Vésubie.

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.

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



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

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.

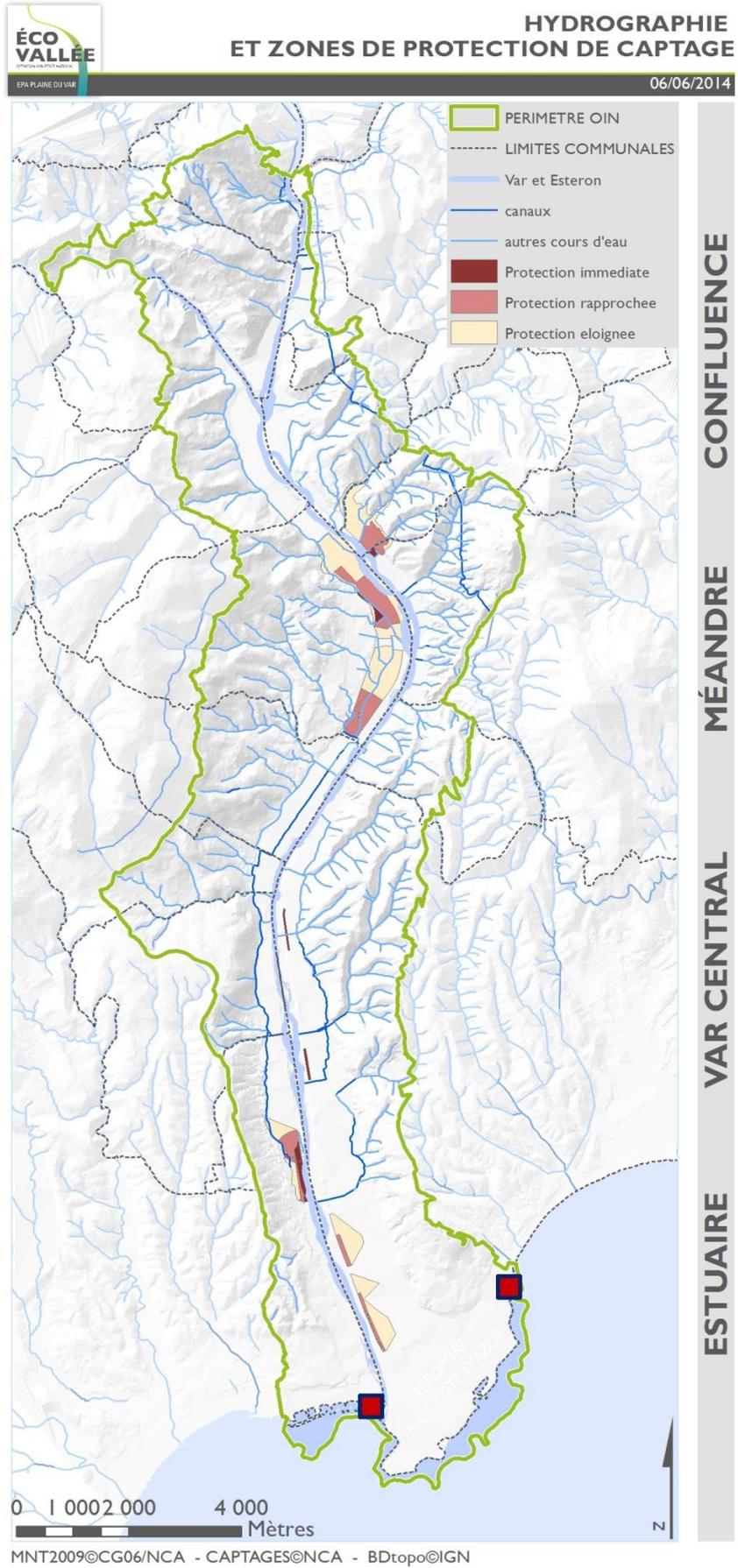
Le SAGE est orienté par un objectif global validé par la CLE et conforme à l'objectif de « bon état » imposé par la directive cadre eau européenne (DCE) : Favoriser les tendances au retour du faciès méditerranéen du lit du Var, en valorisant les ressources souterraines et en développant auprès de toutes 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. Celles-ci répondent de manière inégale aux besoins locaux.

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. 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) Énergie

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 :

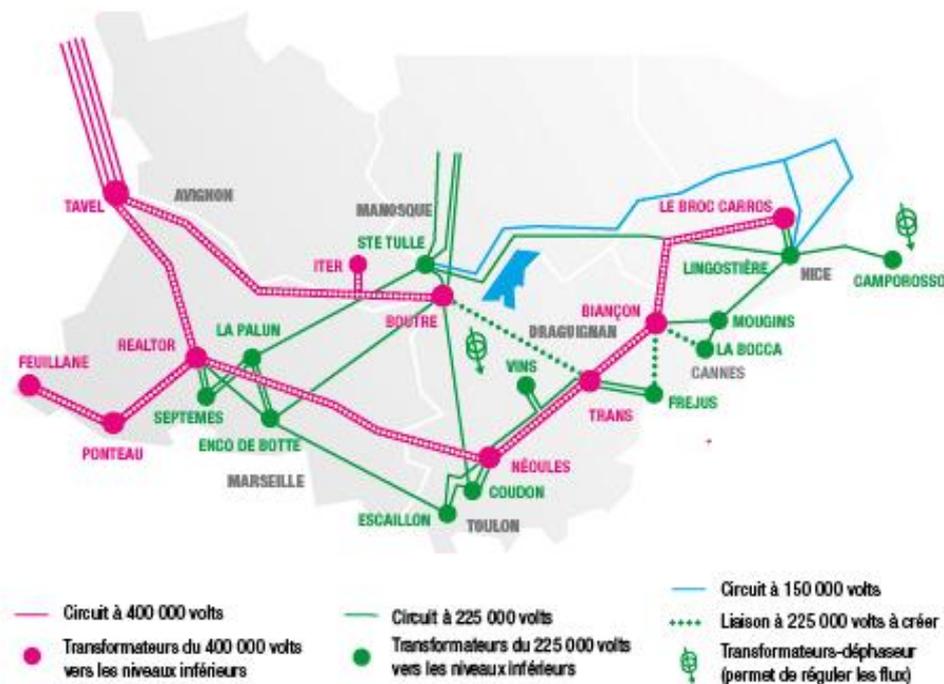
- Lignes RTE (EDF HT et THT) : ligne 225 KV SteTulle-Lingotière / ligne 225 KV Trans-Mougins-Lingostière et ligne 400 KV Réaltor (Marseille)-Le Broc-Carros
- Gazoduc (400mm de diamètre) venant de Fos : jusqu'au poste de la Manda et bouclage sur branche littorale en rive gauche

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 thalassothermique 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 îlots démonstrateurs ou encore la lutte contre les îlots 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'hyper proximité.

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.

- 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 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 sèches 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 1 700 t valorisées avec 12 flux
 - Parc d'Activités de Saint-Laurent-du-Var : NCA 300 entreprises carton 200 t/an valorisées
 - 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, granulats 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 (20 800 t/an), Société SNE / EUROVIA / SNAF à Nice (54 000 t/an)
 - centrales à béton : Société LBN à Carros (1 900 t/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 Gaude 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 337 600 t/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 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 le doter d'installations d'élimination des déchets inertes non recyclables en nombre et capacité suffisantes pour assurer la gestion de ceux-ci conformément 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 de l'équiper 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'Éco-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 :

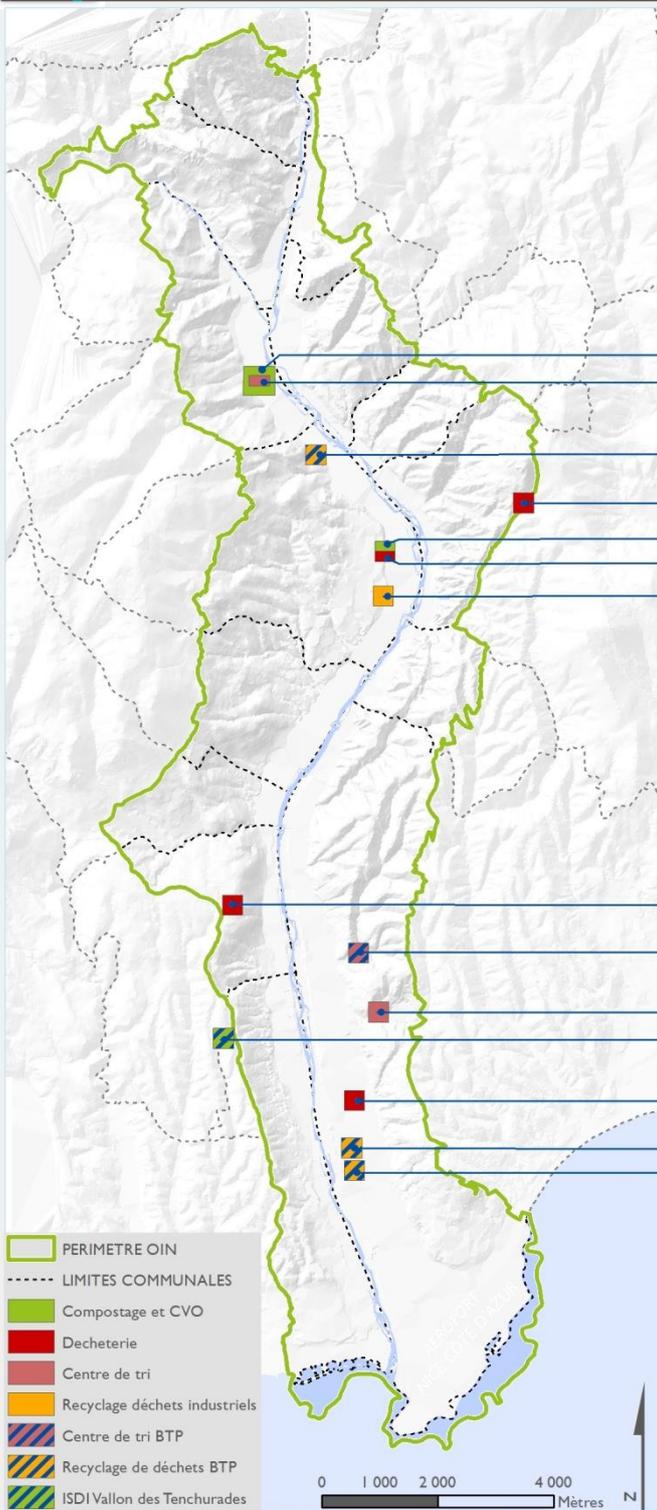
Ils découlent des différents plans établis en concertation :

- 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.



RECYCLAGE ET TRAITEMENT DES DECHETS DANS LA PLAINE DU VAR

26/06/2014



- Centre de Valorisation Organique du Broc
Centre de tri
- Centre de recyclage BTP, La Nouvelle Sirolaise
- Déchèterie de Castagniers
- Plateforme de compostage VALSUD
- Déchèterie de Carros
- Centre de recyclage EMCO
- Déchèterie de La Gaude
- Centre de tri BTPVEOLIA de Lingostière
- Centre de tri VEOLIA du PAL
- Installation de Stockage de Déchets SITA SUD Vallon des Tenchurades
- Déchèterie des Arboras
- Centre de recyclage BTP Ballastière SMG
- Centre de recyclage BTPVICAT

CONFLUENCE
MÉANDRE
VAR CENTRAL
ESTUAIRE

MNT2009©CG06/NCA - BDtopo©IGN



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 ; des dépassements de seuils réglementaires y sont régulièrement constatés.

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 en 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:

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, 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%). Ces émissions sont également le fait de l'agriculture et du milieu naturel (19%), et du secteur résidentiel et tertiaire (18%). Elles représentent environ 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.
 - Les émissions de carbone, dans les Alpes-Maritimes sont évaluées à 3,5 millions de tonnes équivalent carbone (pour l'année de référence 2007).

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 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% les émissions 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'atterrissages 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 associés 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>

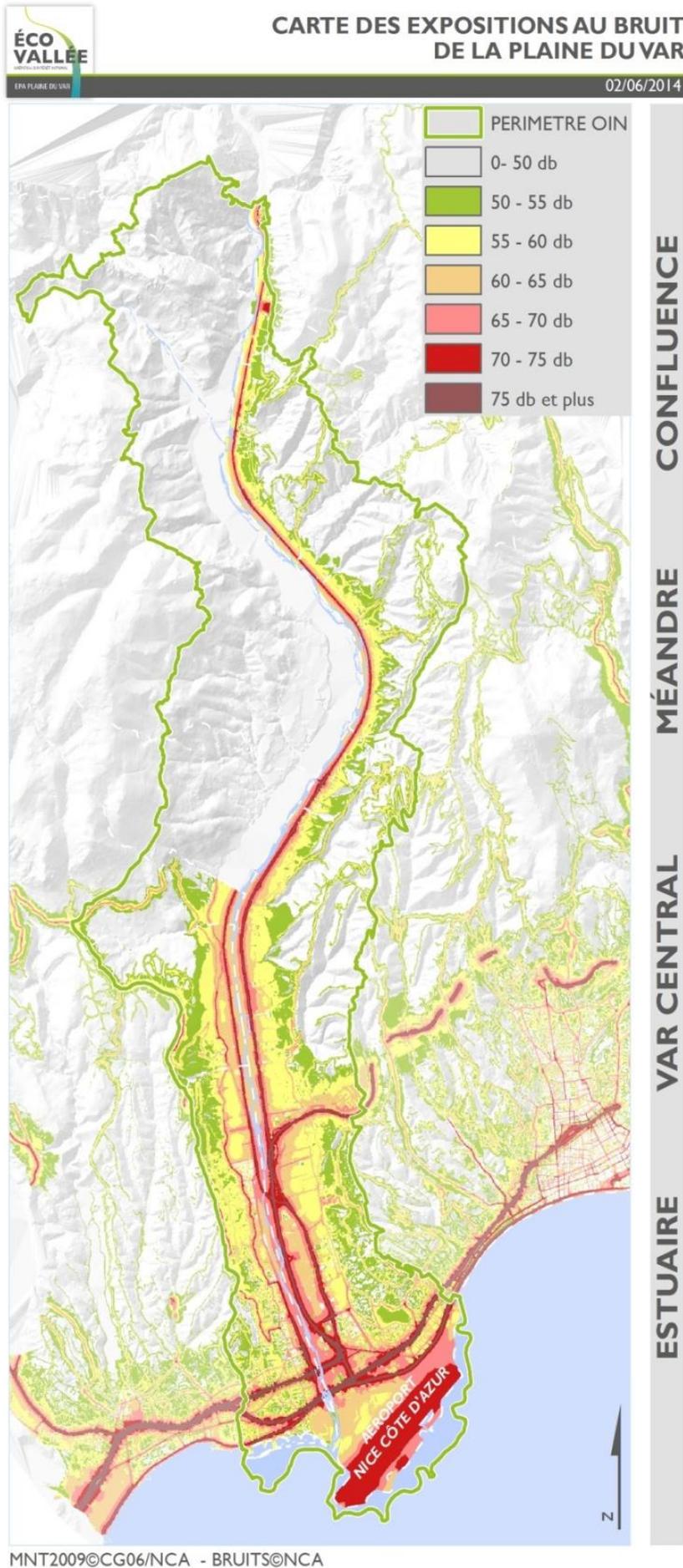
Grâce aux efforts conséquents réalisés par la métropole sur les principales infrastructures routières, le taux d'habitants exposés à une classe de bruit supérieure à celle recommandée par la directive européenne est tombé de 10% à 5% entre 2010 et 2013.

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 :

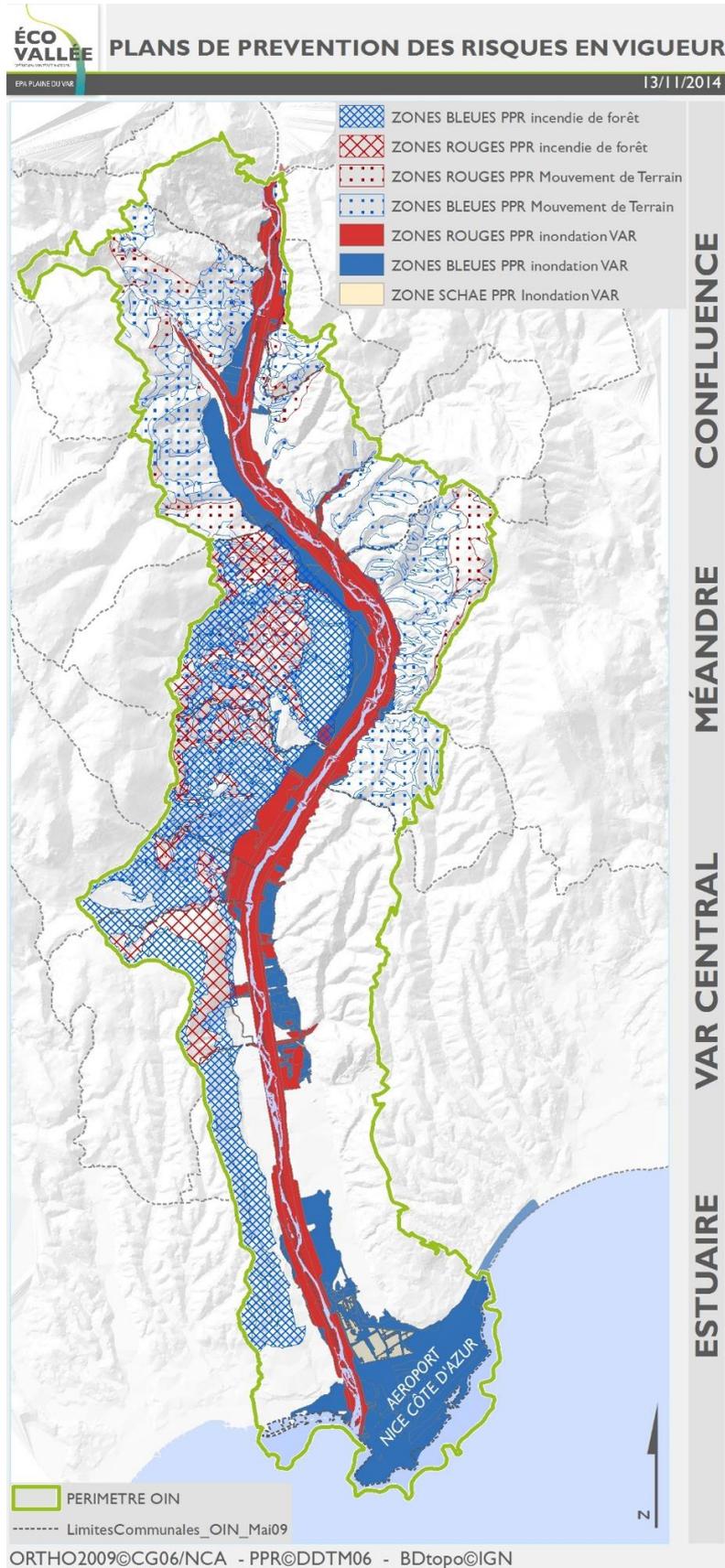
- Prévenir d'éventuelles nuisances,
- Envisager des mesures préventives, correctives (recul, secteur tampon,...) ou compensatrices (isolation, murs...)



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. De même, la vallée du Var est 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 de concentrer 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 de cours d'eau 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

Le développement de la basse vallée du Var est soumis, depuis avril 2011, à un PPRi qui concerne les quinze communes riveraines, permettant ainsi de garantir une vision globale du risque à l'échelle valléenne. Ce PPRi a été révisé partiellement (arrêté préfectoral du 25 juin 2013) pour le secteur du Grand Arénas afin d'intégrer les dispositions du schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble (SCHAE) prescrit par le PPR initial. 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 »

Conforme aux orientations du SDAGE Rhône-Méditerranée et Corse (validé en 2009), le SAGE favorise 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. Or, il existe le long du Var 7 seuils, équipés de centrales hydro-électriques de basse chute, dont la construction en amont de l'embouchure entre 1971 et 1986, a engendré une profonde modification de l'écoulement de l'eau du Var

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 sera prochainement approuvé par arrêté préfectoral.

Le contrat rivière et les PAPI Var 1 et 2

Le Conseil général est le principal maître d'ouvrage du contrat de rivière - qui est l'outil de mise en œuvre du SAGE - et en assure l'animation. 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).

Des mesures de réduction de vulnérabilité collective sont prises dans le PAPI Var 2 grâce au renforcement de certaines digues pour atteindre un haut niveau de sécurité de ces ouvrages.

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 risques 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 et veiller à saisir toutes les opportunités pour réduire le nombre de constructions exposées.
- Conforter les ouvrages de protection vétustes.
- Adapter le droit des sols au PPRI. Celui-ci ayant un impact direct sur les aménagements et sur le champ des possibles dans l'Éco-Vallée.

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, Carros et Saint-Laurent-du-Var sont approuvés. Les PPRIF des communes de Gilette, Bonson, Levens, Nice, La Roquette-sur-Var, Saint-Martin-du-Var, Saint-Blaise, Castagniers et Colomars sont en cours d'étude.

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, Gillette, Levens, La Roquette-sur-Var, Saint-Martin-du-Var, Saint-Blaise, Castagniers, Colomars et Nice (secteur Cimiez), sont approuvés. Les PPRmt 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'État 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 le début d'année 2015.

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.

C. AMENAGER DURABLEMENT UN TERRITOIRE STRATEGIQUE MAIS DESORDONNE

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 du fleuve. 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, Gilette et son hameau de La Clave, Bonson et son hameau du Gabre, Saint-Blaise, Saint-Martin-du-Var, La Roquette-sur-Var et Plan-du-Var (commune de Levens). Elle intègre la partie aval de la vallée de l'Estéron dont l'intérêt paysager et naturel est remarquable.

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'Eco-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, le port de Saint-Laurent-du-Var, 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 apportée 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, 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, port de Saint-Laurent-du-Var...) 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. Outre le périmètre AOC de Bellet, il s'agit sur le territoire de l'OIN d'espaces agricoles à préserver, identifiés par des cercles jaunes sur la carte hors texte représentant la bande côtière.

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 en date du 31 juillet 2003 définit sur le territoire de Nice 5 zones archéologiques 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 Gilette 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.

^[2] Cf. site de la DRAC :

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 Colomars, construit en 1888 qui offre une vue panoramique des Préalpes 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 Vesubie, 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 20ème siècle

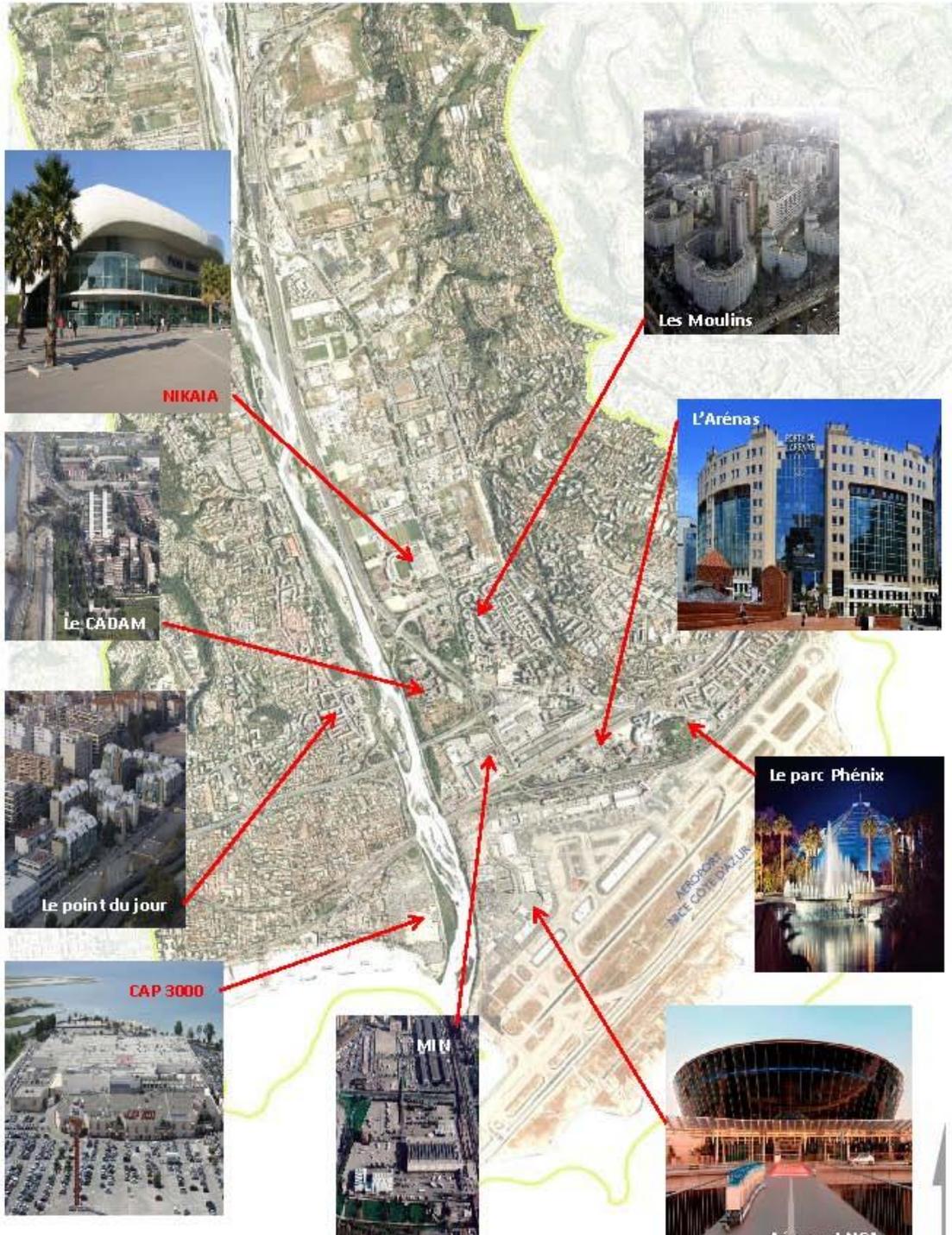
Le château de la Gaude, situé sur la commune de Saint-Jeannet, dont les ruines datent des templiers, et rénové dans les années 40 puis de nouveau tout récemment.

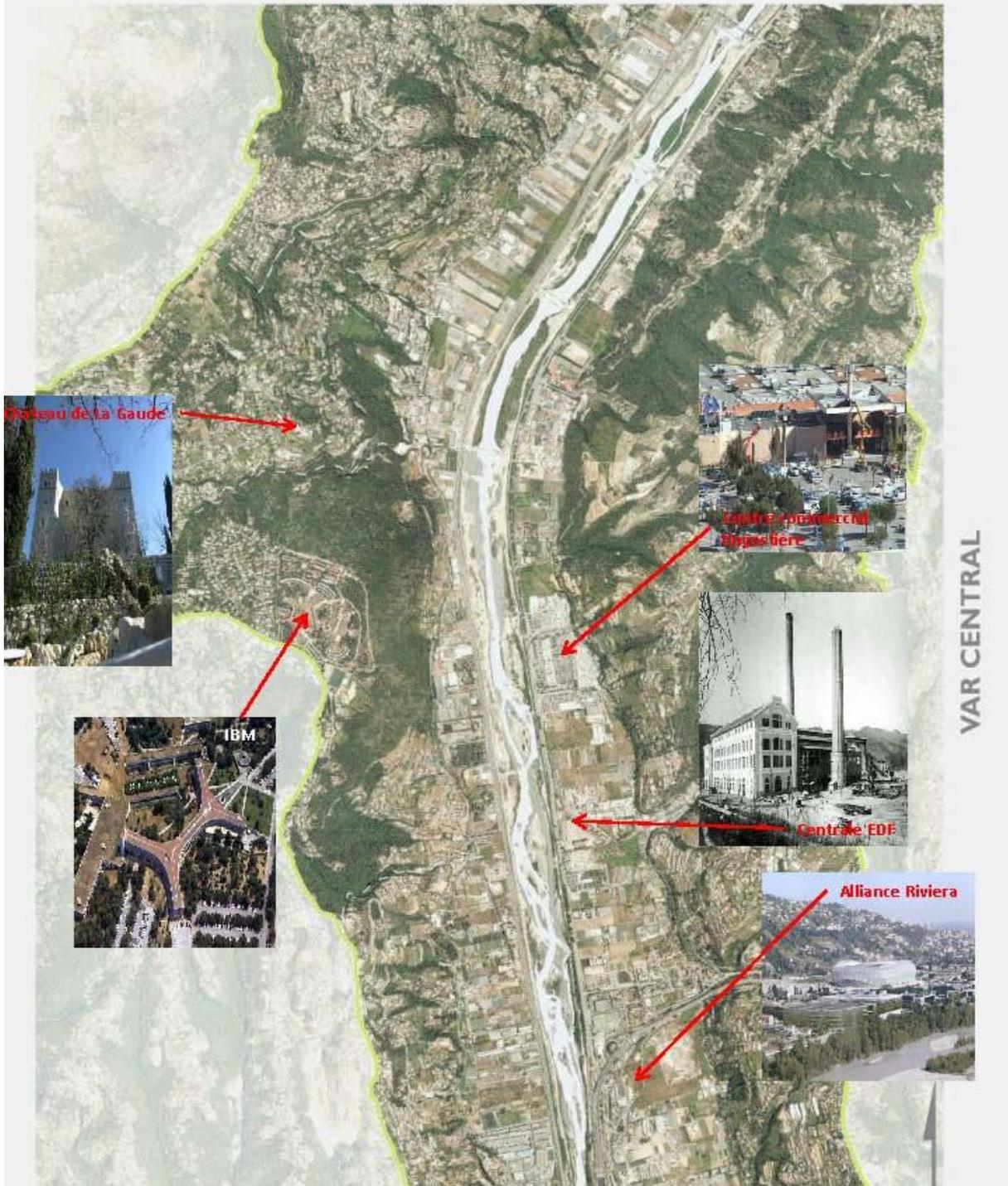
Au 20^{ème} siècle :

- 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

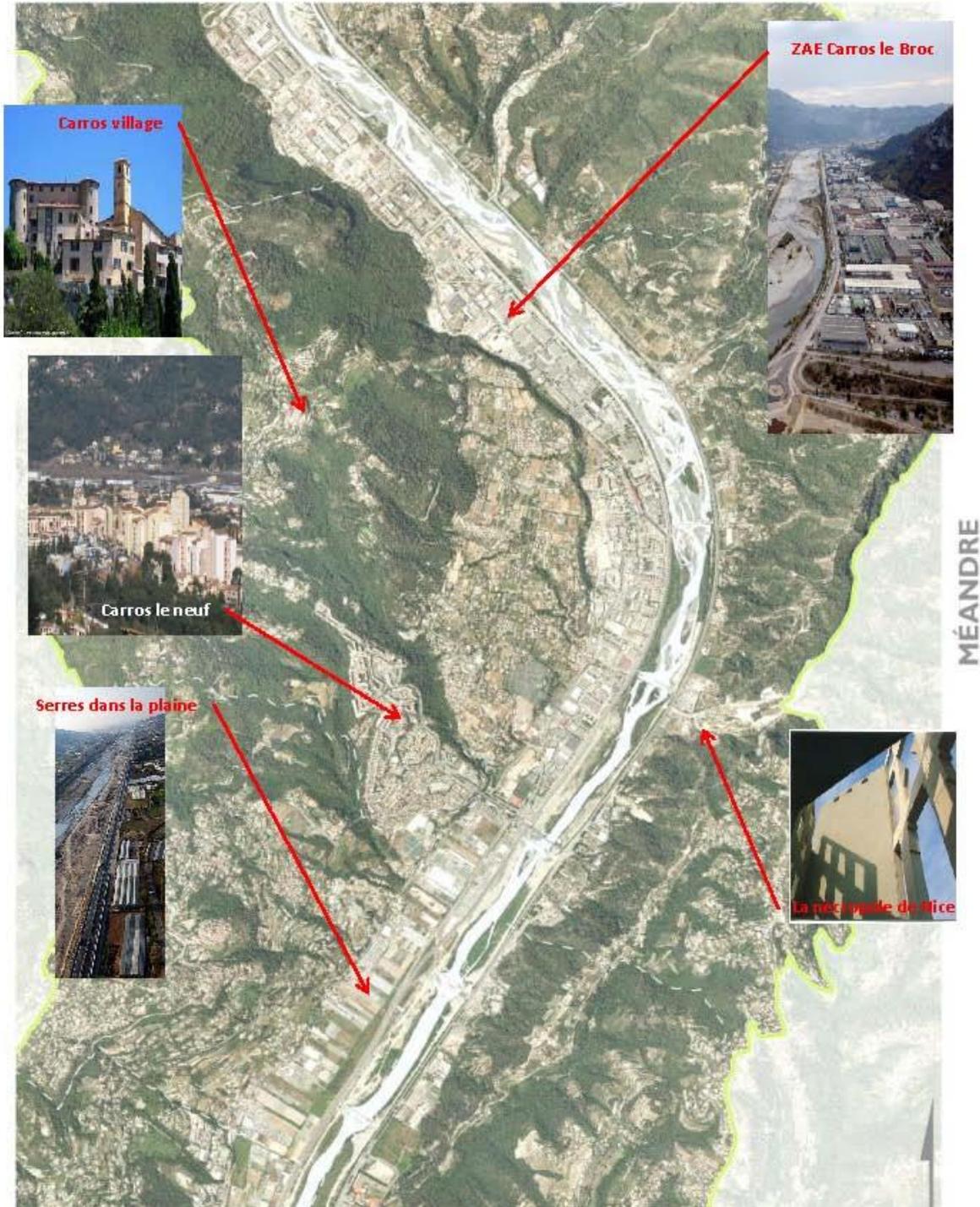
A noter :

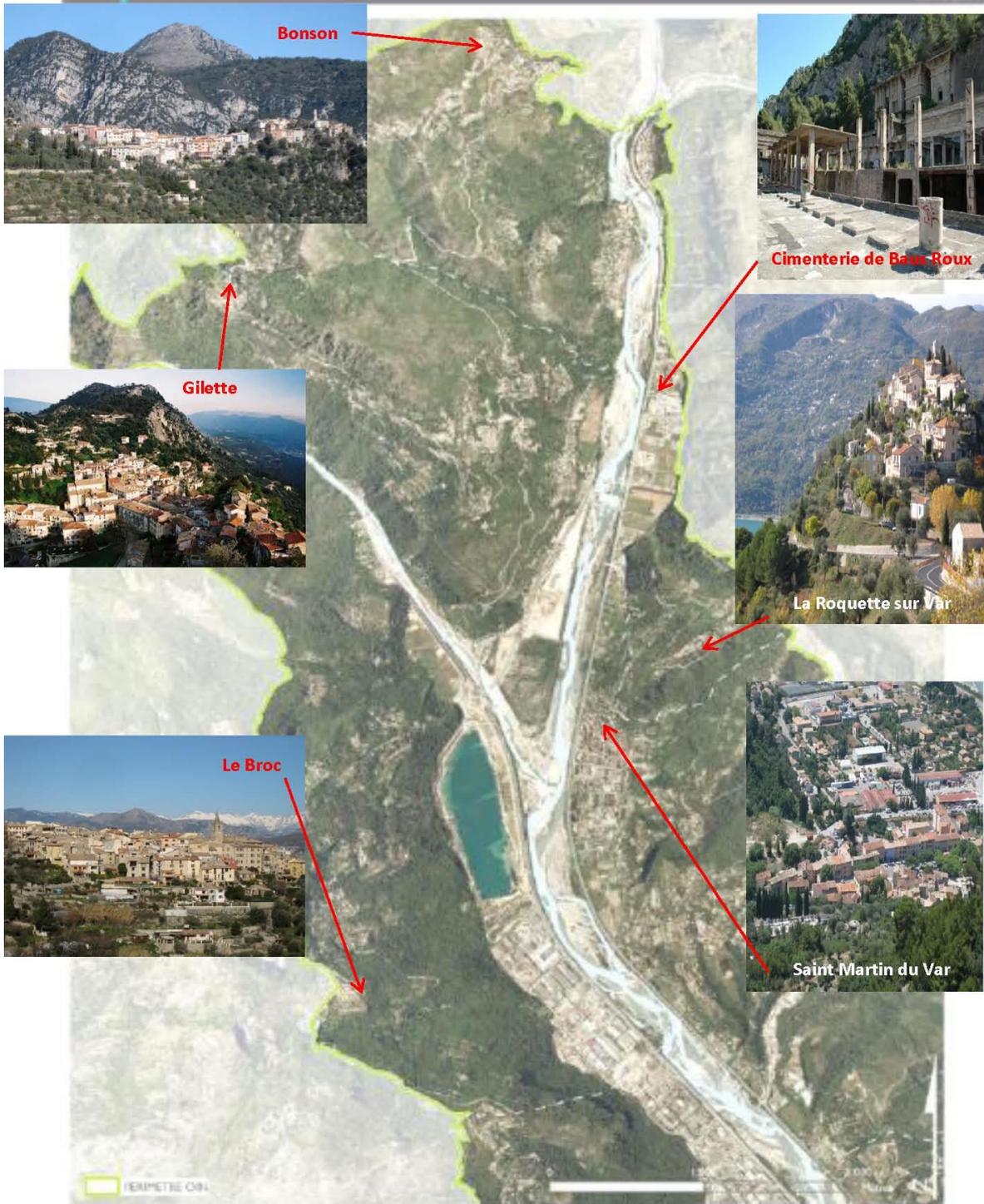
- Le CADAM, réalisé au début des années 80, cet ensemble de bâtiments regroupe en rive gauche du Var les services de la préfecture et du Conseil Général.
- Le parc Phoenix, ouvert en 1990, ce parc de 7Ha comprend une des plus grandes serres tropicales d'Europe. Il fait partie intégrante du quartier de l'Arénas donnant sur la promenade des anglais. Il jouxte le musée des arts asiatiques réalisé par le Conseil Général.
- Le palais Nikaïa, 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).





VAR CENTRAL





(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 Mar-alpins et italiens déclinés 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, Bonson et La Roquette-sur-Var, 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.

L'objectif est de faire de ce quartier un lieu de vie déclinant une mixité fonctionnelle et sociale. Il s'agit de le sortir de son enclavement grâce aux ouvertures urbaines en cours de réalisation. Mais au-delà de cette approche purement physique, ce quartier doit, en y contribuant, bénéficier du dynamisme et du développement notamment économique de Nice Méridia et du Grand Arénas.

- Le quartier de la porte de France.

Construit en 1964 sur la rive droite du fleuve, à Saint-Laurent-du-Var cet ensemble provisoire constitué de logements mais aussi d'entreprises, d'un centre de formation des préparateurs en pharmacie et d'un commissariat, destinés à l'origine à recevoir les rapatriés, perdure et continue à se dégrader. Situé en bordure du centre-ville et à 5 min 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. L'enjeu est de concevoir un projet de mixité fonctionnelle offrant à Saint-Laurent-du-Var une entrée de ville digne de ce nom vitrine de l'Éco-vallée.

- 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 perdent 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)

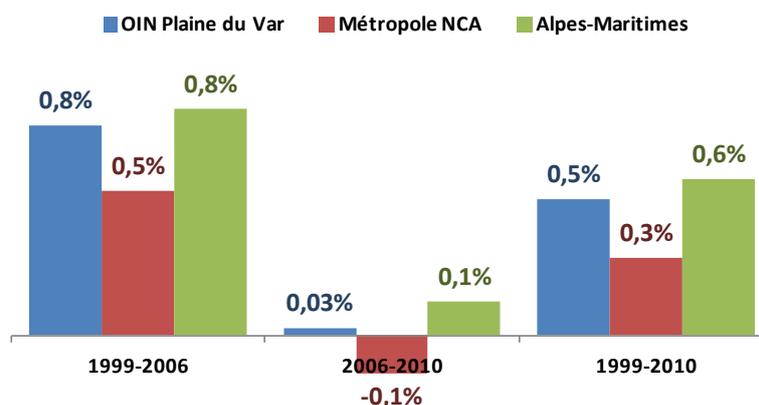
2. Logement et équipements publics

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.

Taux de croissance annuel



- 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 0,4%	4762 4,8%	8547 8,6%	14529 14,6%	17849 17,9%	10898 10,9%	25957 26,0%	16787 16,8%
NCA	838 0,2%	19452 4,3%	36801 8,2%	60144 13,4%	79664 17,7%	42443 9,4%	131130 29,1%	80017 17,8%
AM	1846 0,2%	42989 4,7%	77917 8,6%	119072 13,1%	161315 17,8%	86567 9,5%	268049 29,6%	149099 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%

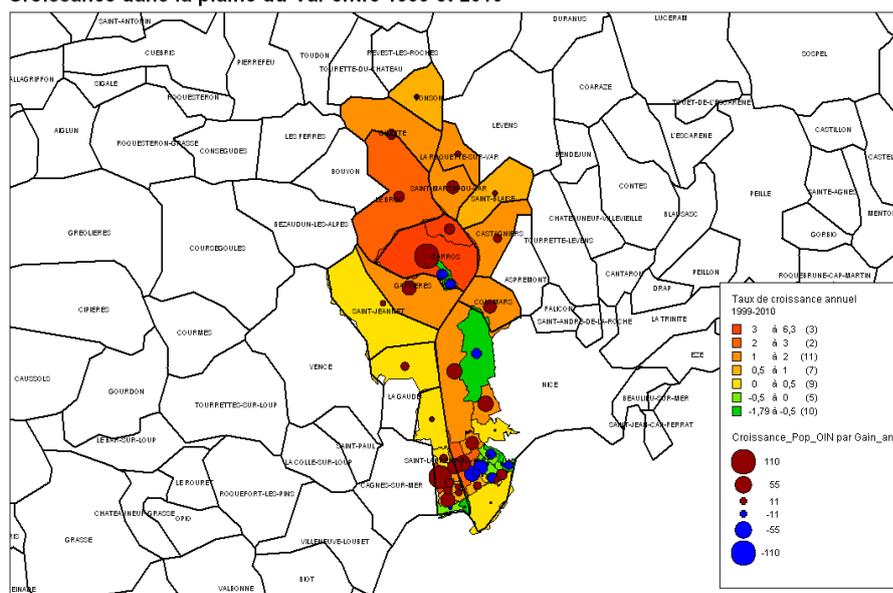
Le périmètre compte moins de personnes non imposables que l'ensemble de la Métropole (38 % contre 42 %), mais comporte des espaces avec des populations plus fragiles, les taux pouvant atteindre plus de 60% à 70% (Sagnes, Moulins, Digue des Français, Lingostière, Saint-Isidore) ou proche des 50%, dans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

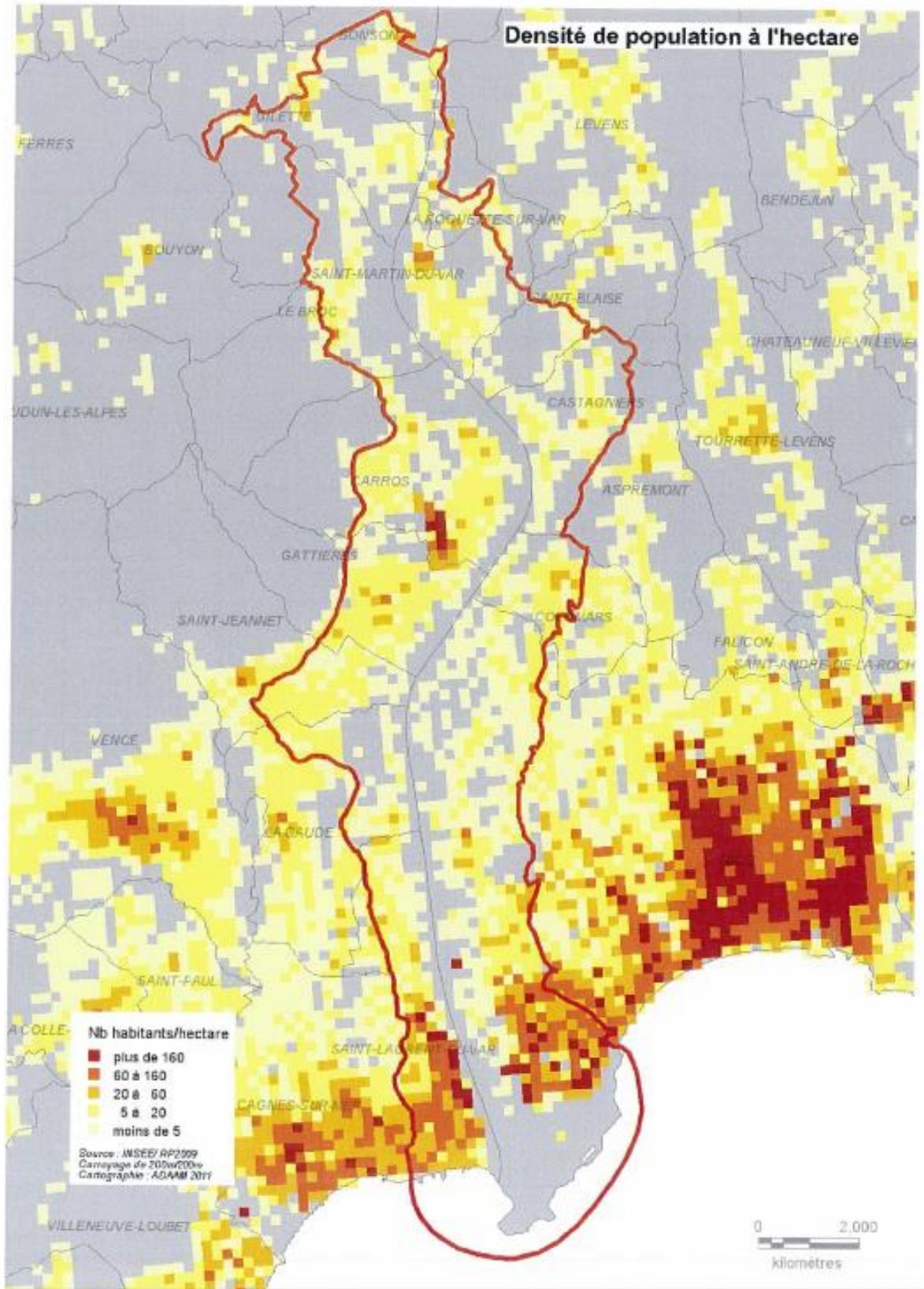
Les revenus médians sont élevés dans certains quartiers, tels les quartiers urbains de la Lanterne, Napoléon III, Saint-Antoine de Ginestière ou Crémat-Bellet.

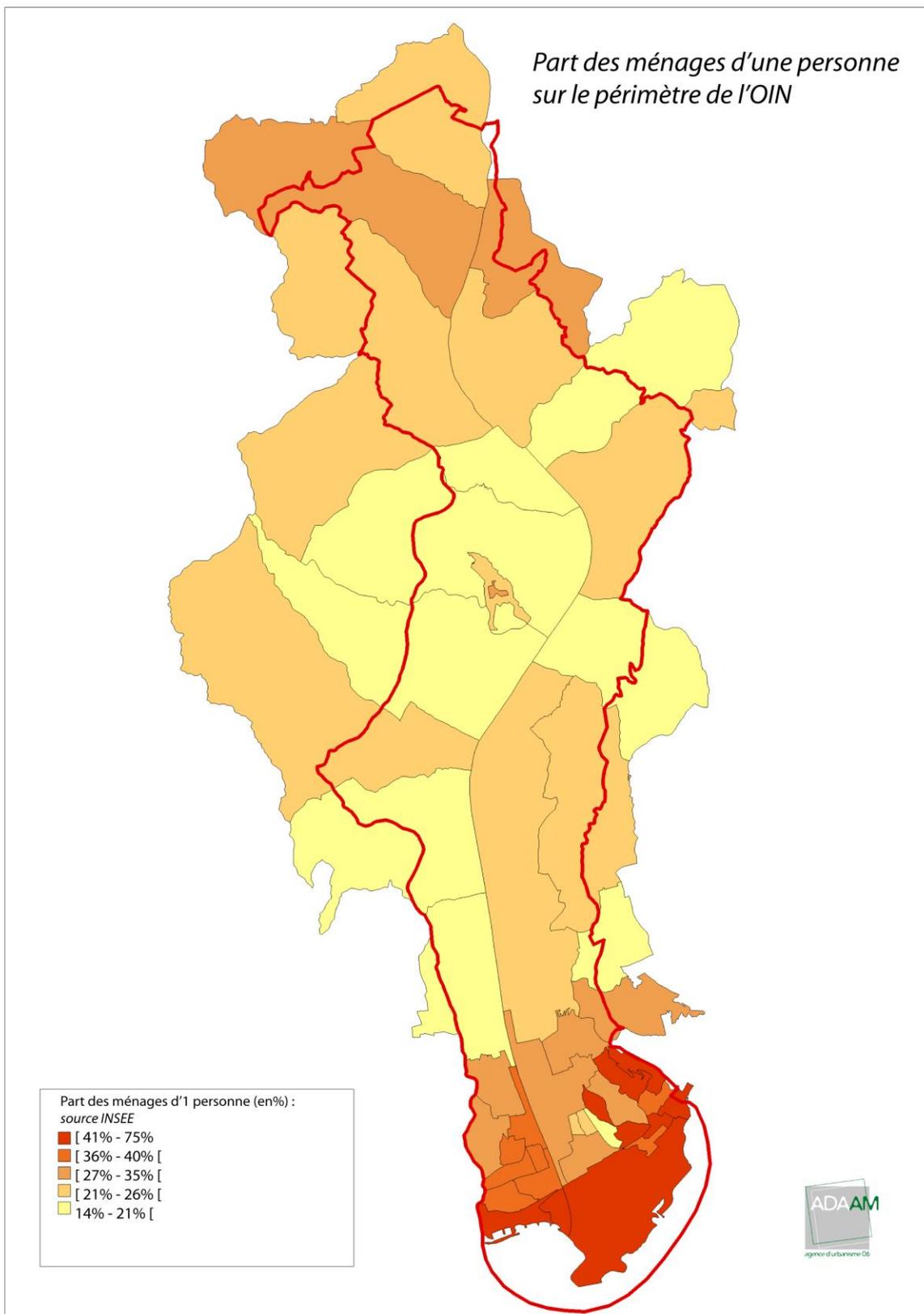
Problématiques :

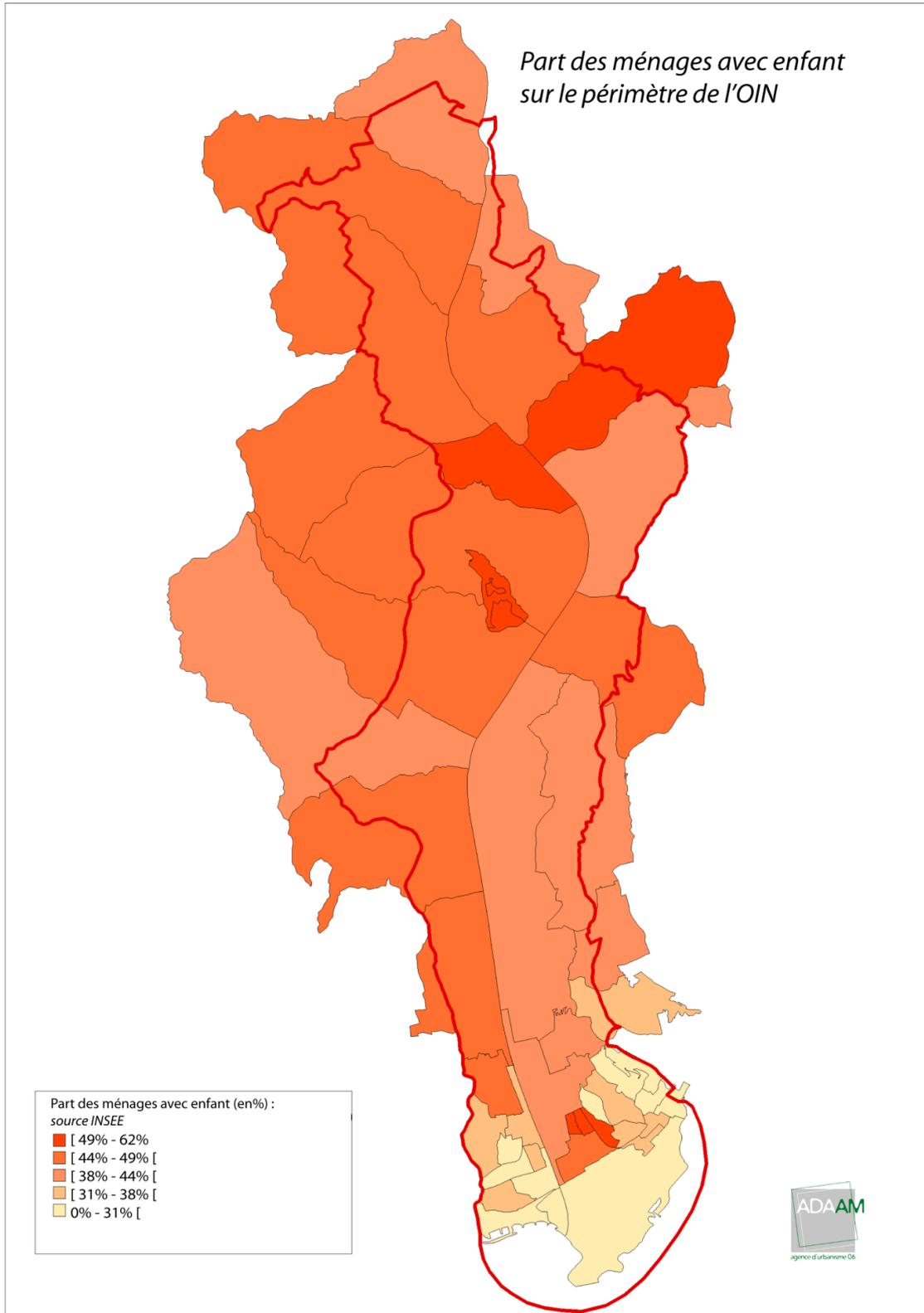
- Un territoire qui, historiquement, a accueilli des populations jeunes, actives et familiales, mais depuis ces dernières années le développement est porté par le moyen-pays et les collines.
- La fragmentation nord-sud, constante sur la Côte d'Azur, se traduit par une remontée de la population vers le Nord, ce qui pose des problèmes de fragmentation socio-spatiale nouvelle.
- Un départ des jeunes car ceux-ci n'arrivent à se loger ou à trouver un emploi sur place, même après avoir fait leurs études sur le territoire.
- 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









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

Trois profils de communes

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. Une grande part des personnes travaillant sur ces communes ne trouve pas de logement sur place ce qui induit des déplacements supplémentaires. Ces communes présentent un parc de logements plutôt équilibré en termes de forme urbaine (collectif et individuel).
- 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.

Des ménages propriétaires

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.

Un déficit en logements locatifs sociaux

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 de logements 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 (car ne dépassant pas 3500 habitants) (cf. chapitre « zoom sur le logement social et les effets du PLH 2010-2015 »).

L'OIN, territoire de report

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 est donc concernée par la TVA réduite pour les programmes de logements neufs en accession sociale.

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 Arénas - 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'accèsion 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).
 - Réhabilitation de 757 logements.
 - 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

- 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, pour fluidifier les parcours résidentiels, 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 du régime 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.

L'investissement locatif est en perte de vitesse

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'investisseurs 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

On constate 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 1er 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. Pour une commercialisation réussie et rapide de ces 75 logements l'opérateur immobilier doit se positionner sur des prix compétitifs afin de fluidifier les rythmes de vente.
- Habitat 06 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 n'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 peu accessible

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 prix 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) présentent 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 130-150 K€ (HS) et des T3 (59-64m²) entre 220-250 K€ (HS), pour des logements récents.

Les valeurs locatives élevées

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, Gillette, 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 accédant)

- 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-accédant)

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 en logement locatif social ou très social, les ménages de la classe moyenne sont dessolvabilisés, 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)
Ménages modestes	1er décile	< 700 €		170 €
	2e décile	700 €	1 200 €	290 €
	3e décile	1 200 €	1 500 €	380 €
Ménages intermédiaires (revenu net médian du périmètre = 2240 € /ménage)	4e décile	1 500 €	1 800 €	460 €
	Médiane	1 800 €	2 200 €	560 €
	6e décile	2 200 €	2 700 €	680 €
	7e décile	2 700 €	3 300 €	820 €
Ménages aisés	8e décile	3 300 €	4 100 €	1 020 €
	9e décile	4 100 €	5 500 €	1 370 €
	10e décile	> 5500 €		> 1370€

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 Dufлот (plafond de 12,42 €/m ² de surface utile en zone A)
T1			
T1/T2			
T2/T3	T1	T1	
T3/T4	T2	T2	T1
T4/T5	T2	T2	T2
PLAI - PLUS - Attention : éligibilité qui varie selon composition familiale et revenus	T3	T2/T3	T2
	T3/T4	T3	T3
		T4	T4
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 COTED'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 <small>(revenu net médian du périmètre = 2240 € /ménage)</small>	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€	> 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:

Au vu d'un diagnostic partagé entre tous les acteurs et pour répondre aux manques et aux difficultés identifiées 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.

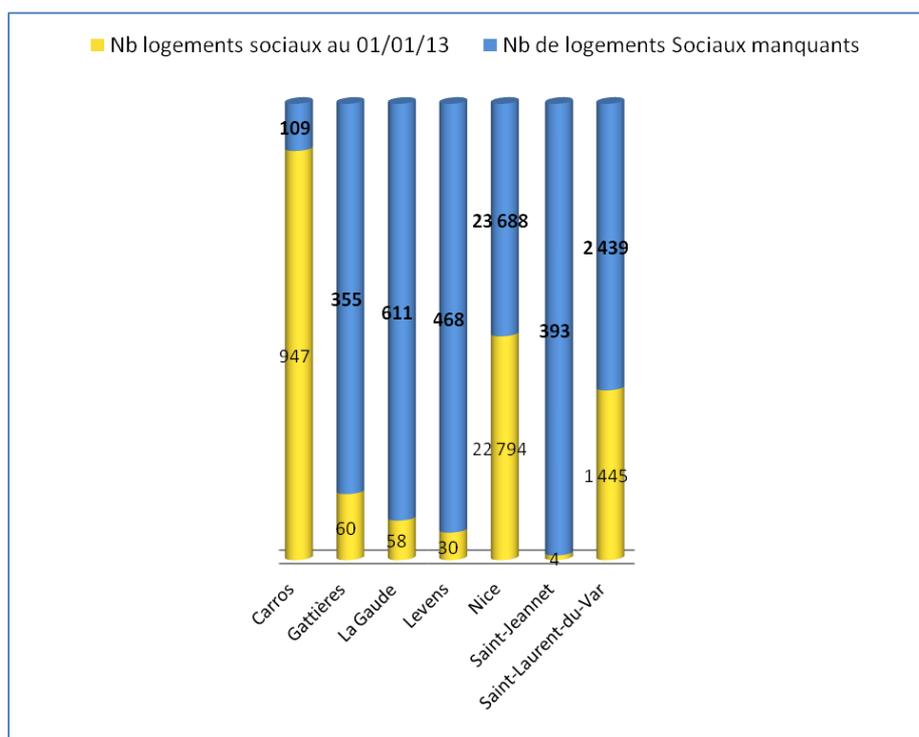
Entre 2010 et 2013, 39% des livraisons de logements collectifs portent sur des logements sociaux. Ce ratio correspond à 2 801 logements locatifs sociaux, en neuf ou en acquisition-amélioration, soit une production annuelle de 700 logements. Au 1^{er} janvier 2013, globalement, le parc social de la métropole 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'accroître 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 membre de la communauté urbaine 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 accéder à une 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) L'exemple de la Charte Partenariale Public-Privé engagée par La Métropole Nice-Côte d'Azur

Une charte de partenariat public-privé a été signée le 15 octobre 2012 entre la Métropole, les 22 promoteurs privés et les 15 bailleurs sociaux présents sur le territoire. Les objectifs de cette Charte :

1. Poser un cadre clair, transparent et partagé par l'ensemble des opérateurs et la collectivité, au regard des contraintes de mixité sociale des PLU et du contexte financier,
2. Faire évoluer les pratiques et rapprocher contraintes de marché et contraintes de la puissance publique,
3. Définir un cadre référentiel pour les logements durables et performants avec notamment des surfaces minimales par typologie,
4. Agir en faveur d'un développement d'une offre en accession maîtrisée et en locatif social, tout en préconisant une régulation des prix,
5. Donner les arguments aux opérateurs pour négocier les acquisitions foncières et définir les charges foncières maximales admissibles, en fonction des produits.

- Rappel tableau de synthèse des prix de la Charte :

Type de produit	Prix plafond	Par dérogation*
Accession sociale à la propriété (PSLA ou TVA réduite)	2900 €/m² SHAB TTC** une place de stationnement comprise	3200 €/m² SHAB TTC** une place de stationnement comprise
Accession sociale , charges foncières maximales admissibles	450€ HT le m ² de surface de plancher	
Accession intermédiaire	< de 30% au prix du marché, soit en moyenne : 3 600 €/m² SHAB TTC , hors stationnement	
Locatif social : prix d'achat pour la VEFA et prix de revient en maîtrise d'ouvrage bailleur social	2500€/m² SHAB TTC** une place de stationnement comprise	2800€/m² SHAB TTC** une place de stationnement comprise
Locatif social : charges foncières maximales admissibles	300€ HT le m ² de surface de plancher	

⇒ *Par dérogation et sous réserves de justification des difficultés inhérentes au projet : bilan financier, difficultés techniques particulières (parking en infra structure avec parois moulées...), topographie...

⇒ **TVA réduite, au taux en vigueur, en cas de variation de ce taux, le prix sera ajusté en conséquence

(5) 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 :
 - agir sur le prix du foncier en décourageant la surenchère (cf. ci-dessous la Charte Partenariale Public/Privé engagée par la Métropole)
 - mettre sur le marché un volume important de logements afin de réguler les prix
 - par l'offre foncière disponible, ou qu'on peut rendre disponible sur l'ensemble du territoire. Le coût du foncier est en effet très élevé et freine la construction et donc la commercialisation.
 - 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.
 - en retrouvant des investisseurs pour développer le secteur locatif privé.
- 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 et un tissu économique important (24 restaurants, 8 bars et une boîte de nuit) bénéficiant de la proximité de la Promenade des Flots Bleus (21 restaurants/bars)
- Un parc hôtelier en développement, essentiellement situé autour de la zone aéroportuaire.

Les équipements d'intérêt métropolitain à vocation économique et de formation-recherche.

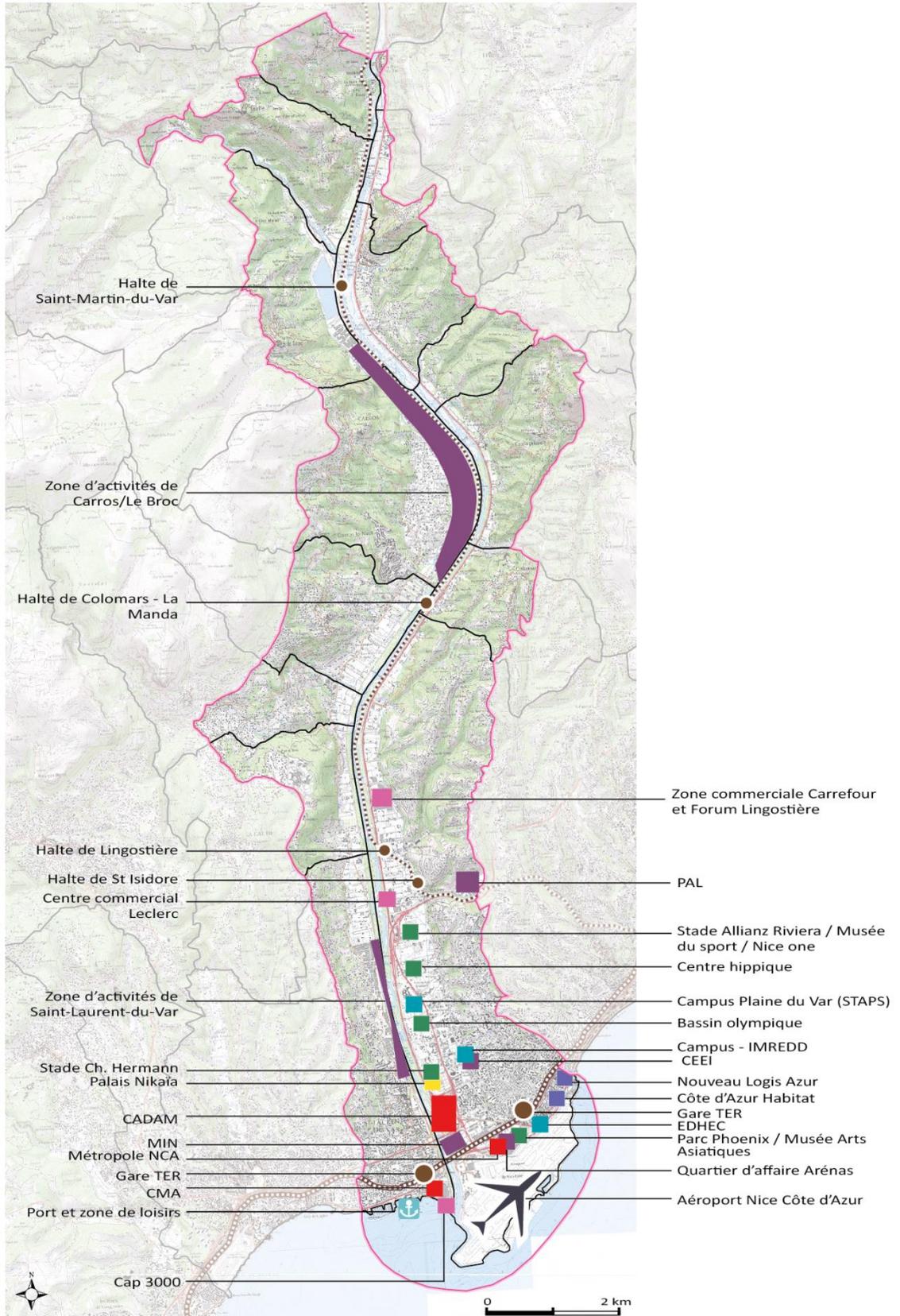
- L'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation dans la plaine du Var sont notamment caractérisés par :
 - la réalisation progressive de l'éco-campus dédié aux sciences de l'environnement et du développement durable de l'université de Nice-Sophia Antipolis avec l'IMREDD (Institut Méditerranéen du Risque, de l'Environnement et du Développement Durable) 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.
- Le CNFPT à Saint-Laurent-du-Var

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) et de médecins (132).

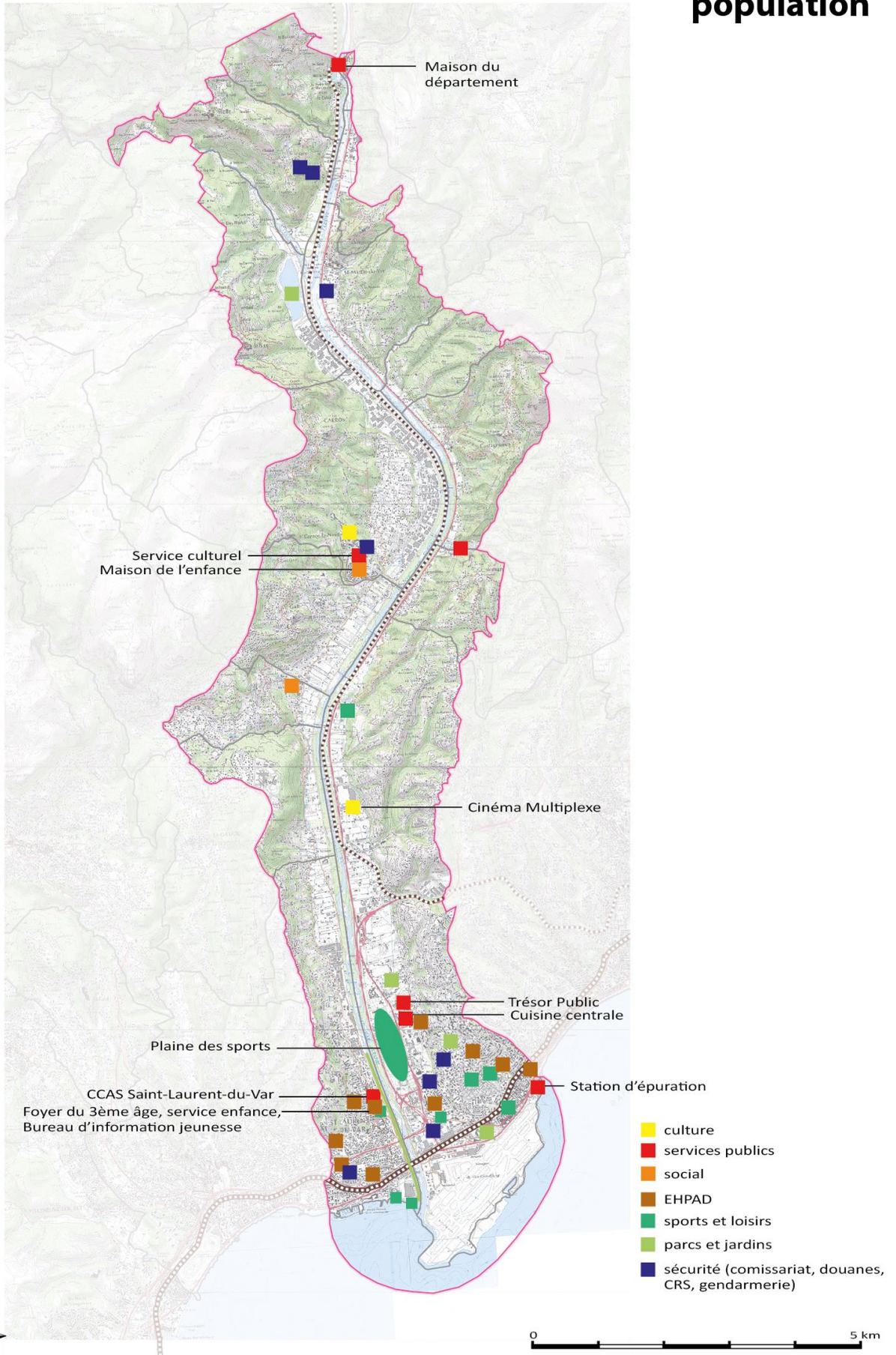
Les équipements de santé d'envergure sont principalement situés le long du littoral. On peut noter à cet égard le centre médico chirurgical de l'institut Arnault Tzanck à Saint-Laurent-du-Var.

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.

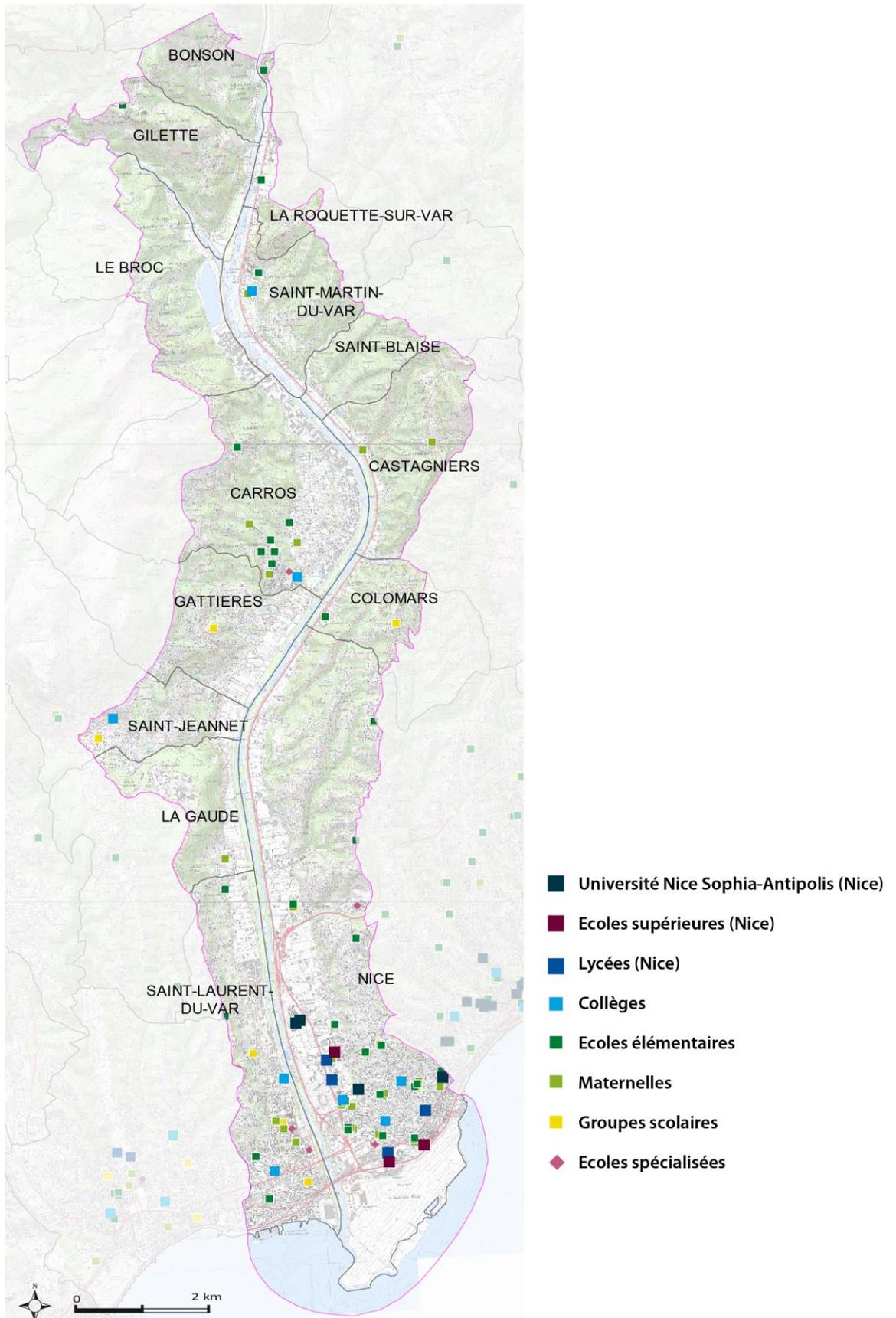
Outre les écoles élémentaires, maternelles et autres groupes scolaires, la plaine du Var dispose d'équipements majeurs, et notamment de lycées et collèges :

- 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.
 - L'extension-restructuration de ce collège est inscrite au plan collèges pour un objectif de capacité de 600 élèves.
 - La poursuite des études est inscrite au B.P. 2014.
 - 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.
 - 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.

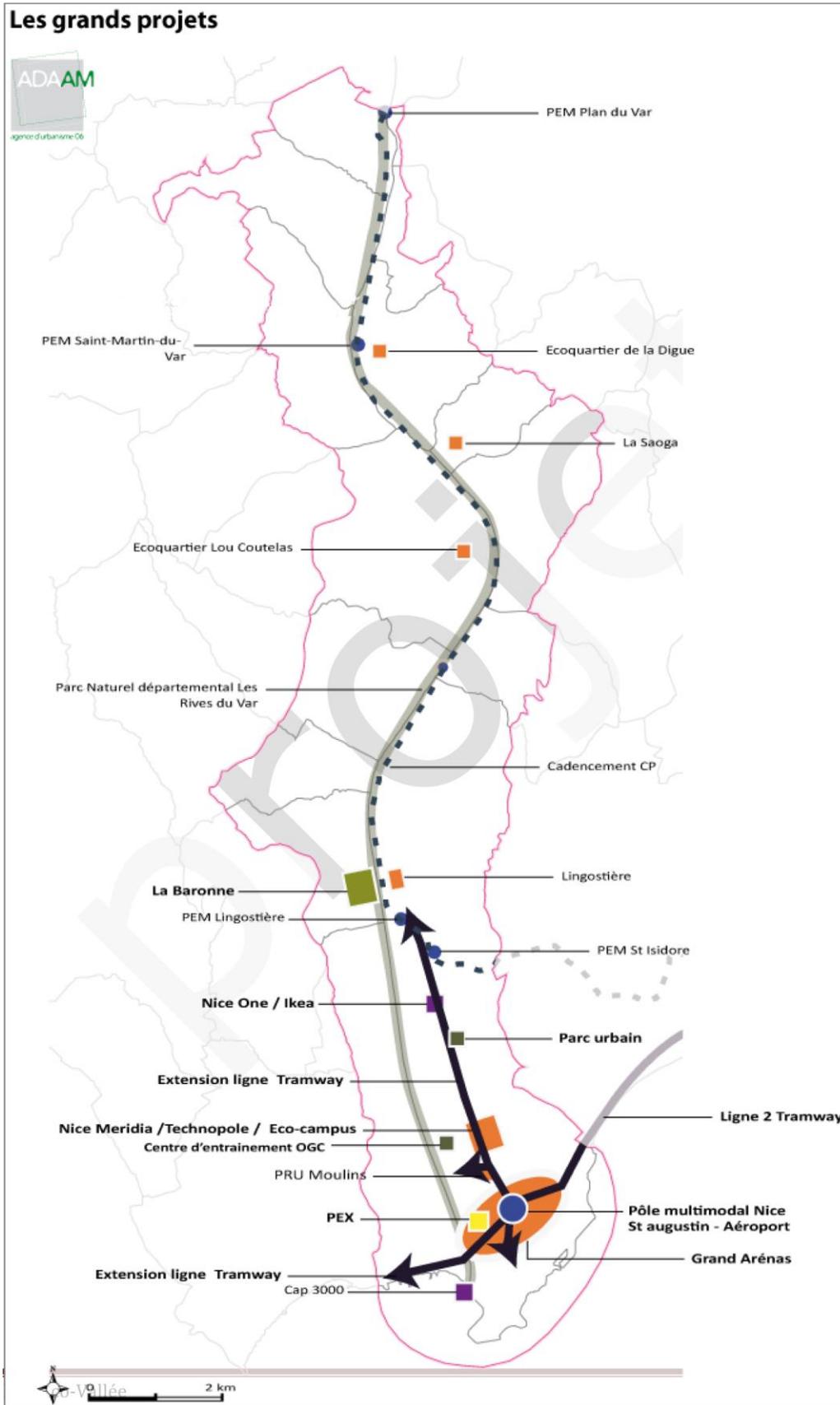
Les équipements d'enseignement



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 pénitentiaire – positionné au nord de Lingostière, mais dont la localisation précise sera définie à l'issue des études préalables nécessaires - pour pallier le surpeuplement de ceux de Nice et Grasse.



d) *Quels enjeux du territoire*

- Anticiper les divers besoins en logements pour tous types de ménages ;
- Renforcer l'attractivité du territoire par son développement des logements, des entreprises, des équipements publics, ...
- Poursuivre l'effort de fluidification des parcours résidentiels en proposant divers segments de logements : location, accession,...
- Insister sur la qualité des logements et la durabilité des constructions

- Soutenir et relayer les initiatives opérationnelles du territoire comme par exemple :
 - Construire des logements modulables, à la manière des surfaces des plateaux de bureaux pourrait permettre, à relativement peu de frais, de faire face à des besoins évolutifs des familles en rendant possible un redimensionnement des logements,
 - Réflexion sur le coût des parkings enterrés, en constante augmentation. Réaliser, dans le cadre de grandes opérations d'ensemble des parkings en superstructure et qui pourraient être mutualisés (utilisation en journée par des entreprises pour leurs salariés et la nuit par les habitants du quartier),
 - Utiliser dans certains quartiers, les rez-de-chaussée d'immeubles (ce qui impliquerait également une réflexion sur la réglementation afin que ces niveaux ne soient pas comptés dans les hauteurs des bâtiments).
 - Réflexion également à la valorisation dans les loyers, des parkings, souvent variable d'ajustement pour la faisabilité d'une opération ;

3. Déplacements, mobilité durable, très haut débit

À 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 – RN7, 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 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 l'usage de 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, Gilette, La Roquette-sur-Var, 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, Arénas-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 et de territoires agricoles dans la plaine.

Un territoire plus «économique» que «résidentiel»

Avec plus de 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 Arénas, 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.

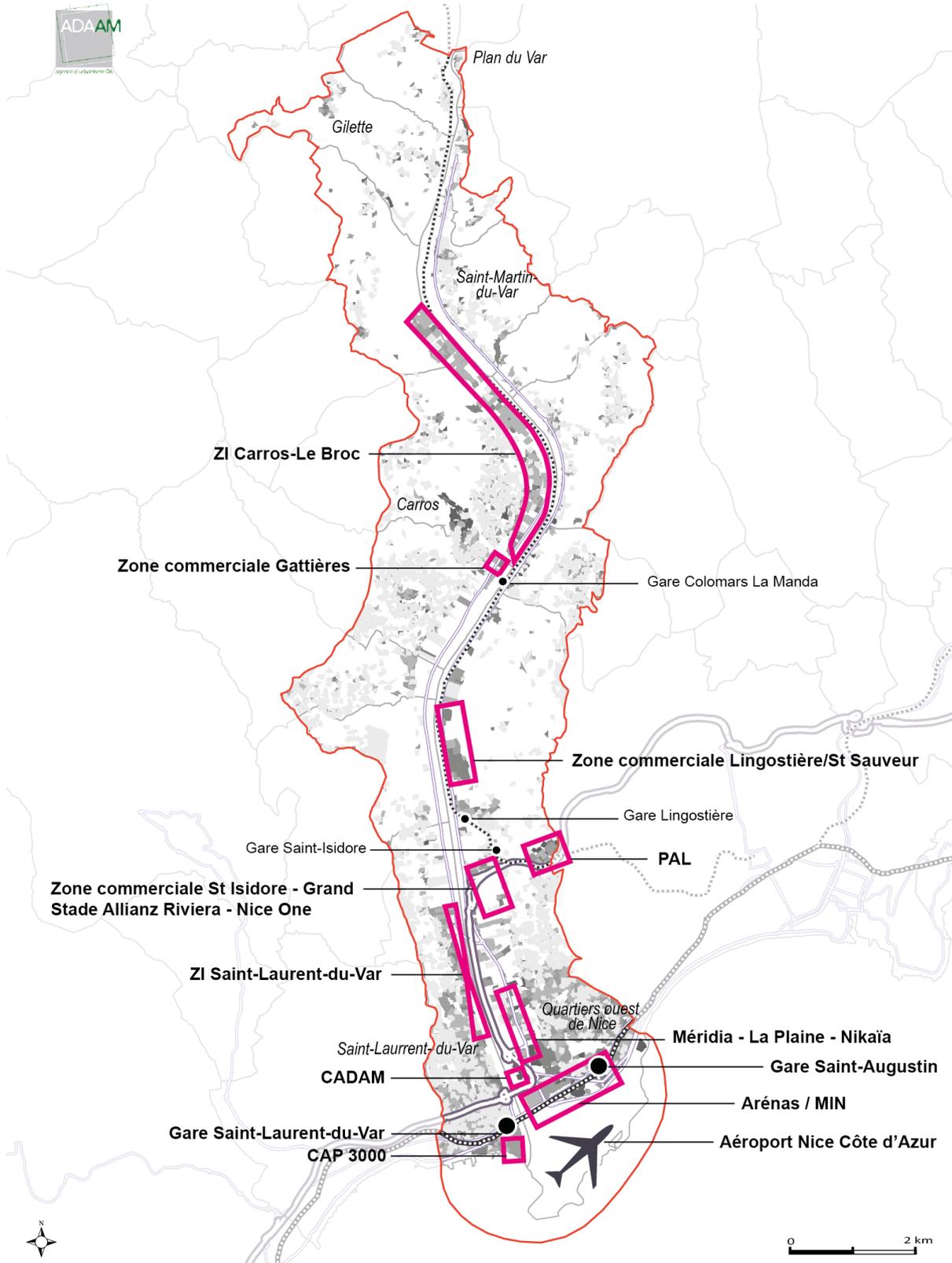
Il accueille également des grands équipements de forte capacité et très attractifs, dans les domaines sportifs et culturels (Grand stade Allianz Riviera, Nikaia...), qui produisent des impacts ponctuels mais considérables sur les réseaux, lors des grands événements.

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 nombreux 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 due au 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....

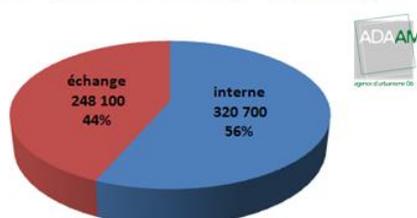
Chaque jour, ce sont près de 40 000 déplacements en entrée pour le travail, et 23 400 en sortie qui traduisent la fonction plus économique que résidentielle de la plaine du Var, hors collines. A ce chiffre s'ajoutent les 41 000 déplacements en interne.

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.

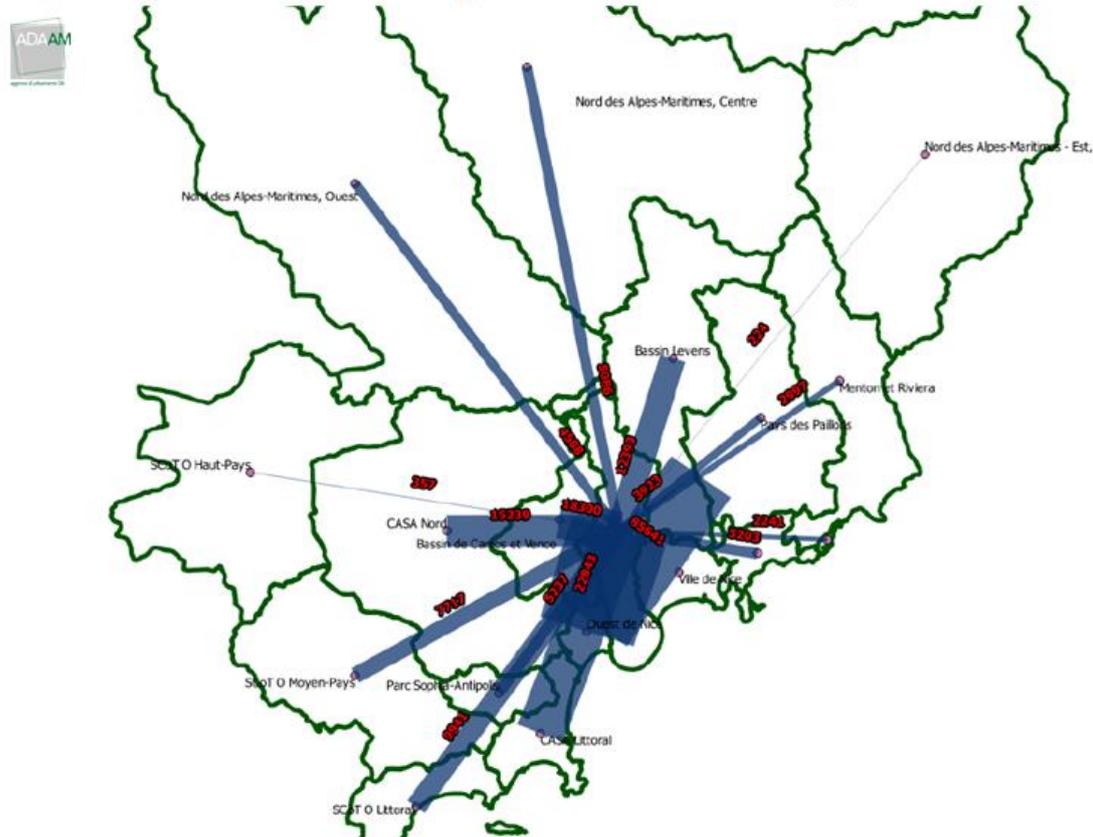
En matière d'échanges avec l'extérieur, le poids de la voiture est en revanche nettement plus fort, représentant 84% des déplacements.

Part des déplacements internes et d'échange





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, 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, constitueraient 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.

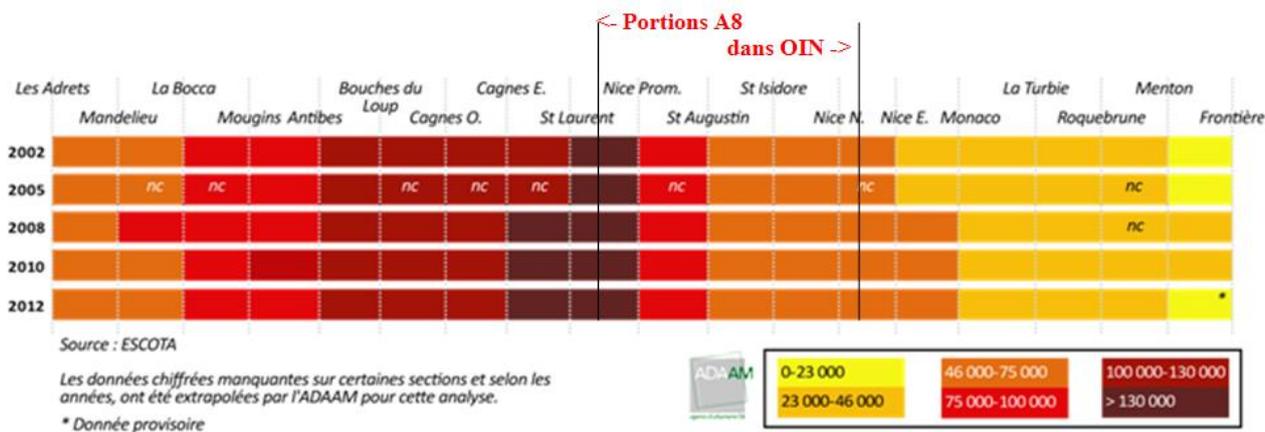
Une grande accessibilité routière et autoroutière encore satisfaisante mais très fragilisée

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'activités logistiques 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 palliatif en attendant 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 :

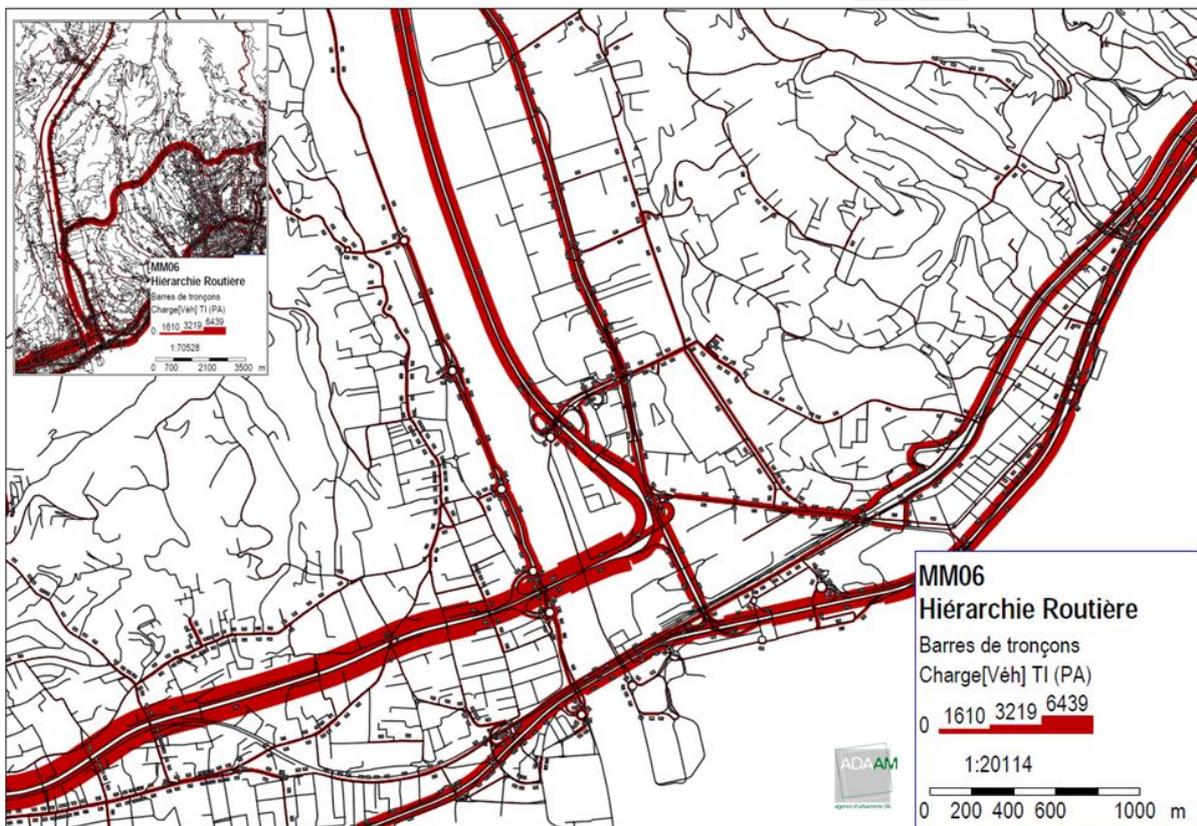
- plus de 215 000 véhicules/jour traversent le Var sur les 3 voies (A8, RM6007 et RM6098).
- sur l'autoroute A8, les sections les plus chargées du département sont dans l'OIN. A titre d'exemples : Saint-Laurent – Nice Promenade : 143 000 véhicules/jour (MJA-2 sens) est une des plus chargées de France ; 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 (encombrements 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 sud-ouest de l'OIN au niveau du parc d'activités de Saint-Laurent-du-Var.
- 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).

La liaison entre la plaine du Var et les coteaux, à la Gaude (secteur Plan du Bois) et au-delà en direction de Vence constitue un enjeu fort.

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 région vise la constitution d'une boucle ferroviaire TER, reliant l'ouest de la région à sa partie est, pour avoir tout un système ferroviaire articulé autour de Cannes, Grasse, Antibes, Sophia et Nice.

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. Le conseil régional envisage un cadencement en heure de pointe d'un train par quart d'heure entre Nice et Colomars et d'un train toutes les demi-heures entre Colomars - La Manda et Plan du Var. Ce qui porterait le nombre de voyageurs par jours de 1360 aujourd'hui, à 4360. Le nombre de circulations quotidiennes entre Nice et Colomars passerait dès 2020 de 24 à 43 AR/jour et, entre Colomars et Plan-du-Var, de 11 à 32 AR/jour.

Ce scénario de développement est évolutif et doit permettre à plus long terme un cadencement à 10 minutes, avec des amplitudes géographiques et horaires possibles.

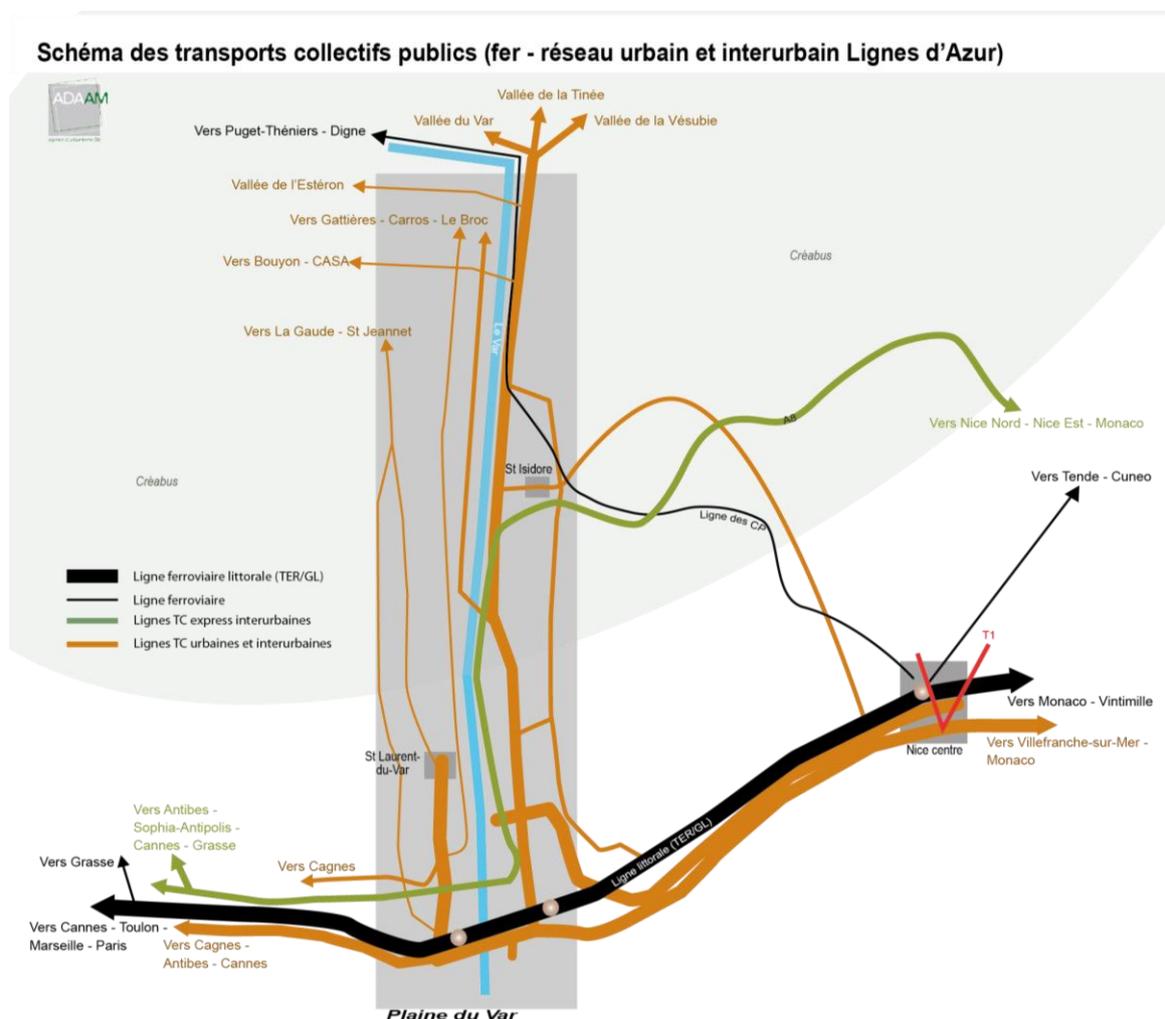
Cette infrastructure dans sa partie urbaine et périurbaine, en connexion avec la ligne T3, offre ainsi un fort potentiel d'amélioration de l'offre de transport et d'organisation urbaine autour des polarités « gares ».

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-du-Var 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. Une ligne T4 longeant le littoral et joignant Nice à Cagnes-sur-Mer en passant par Saint-Laurent-du-Var est également envisagée à long terme.



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. Il existe aujourd'hui une continuité du réseau cyclable du bec de l'Estéron jusqu'à la Manda. Toutefois, au-delà les deux rives sont partiellement équipées et aucune passerelle dédiée n'existe.

Concernant les services d'auto partage (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-du-Var). 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 d'aménagement, en termes de déplacements, en vue d'anticiper et déterminer les conditions de fonctionnement à court, moyen et long terme, de ce secteur.
- mettre en interconnexion le futur vivier d'enseignement supérieur et de recherche qu'est la plaine du Var aux autres sites à enjeux tels que la technopole de Sophia Antipolis.

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

Les grands projets de transports et d'infrastructures ont le double objectif de répondre à des problématiques actuelles, tout en étant indispensables au développement économique de la plaine, dont les aménagements commerciaux généreront un accroissement du trafic.

- 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 couplée à une électrification de la ligne sur le linéaire correspondant, 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 SNCF RÉSEAU, 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 :

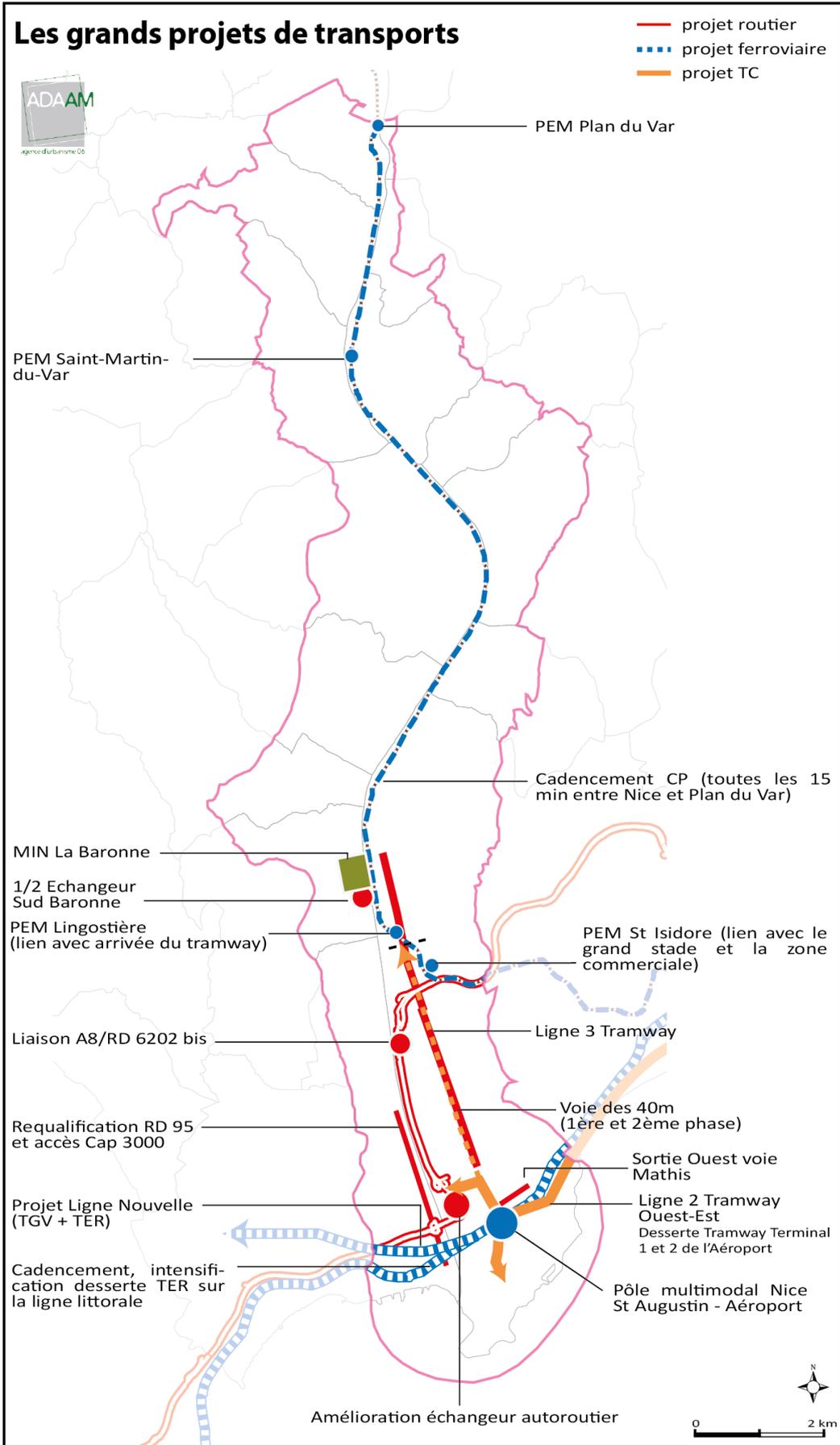
- 2 trains/heure/sens sur la boucle TER Nice - Sophia Antipolis - Cannes - Antibes - Nice
- + 2 TER/heure depuis Nice vers Cannes puis Mandelieu
- + 50% de trains grandes lignes sur le pôle niçois

Selon l'étude SNCF RÉSEAU, 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 de réseau routier

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 1/2 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



D. IMPULSER UNE FORTE DYNAMIQUE ECONOMIQUE ET SOCIALE A L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE METROPOLITAIN

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. On peut citer également le parc d'activités de Saint-Laurent-du-Var (3 500 emplois).

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 azurée, 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 azurée, 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)).

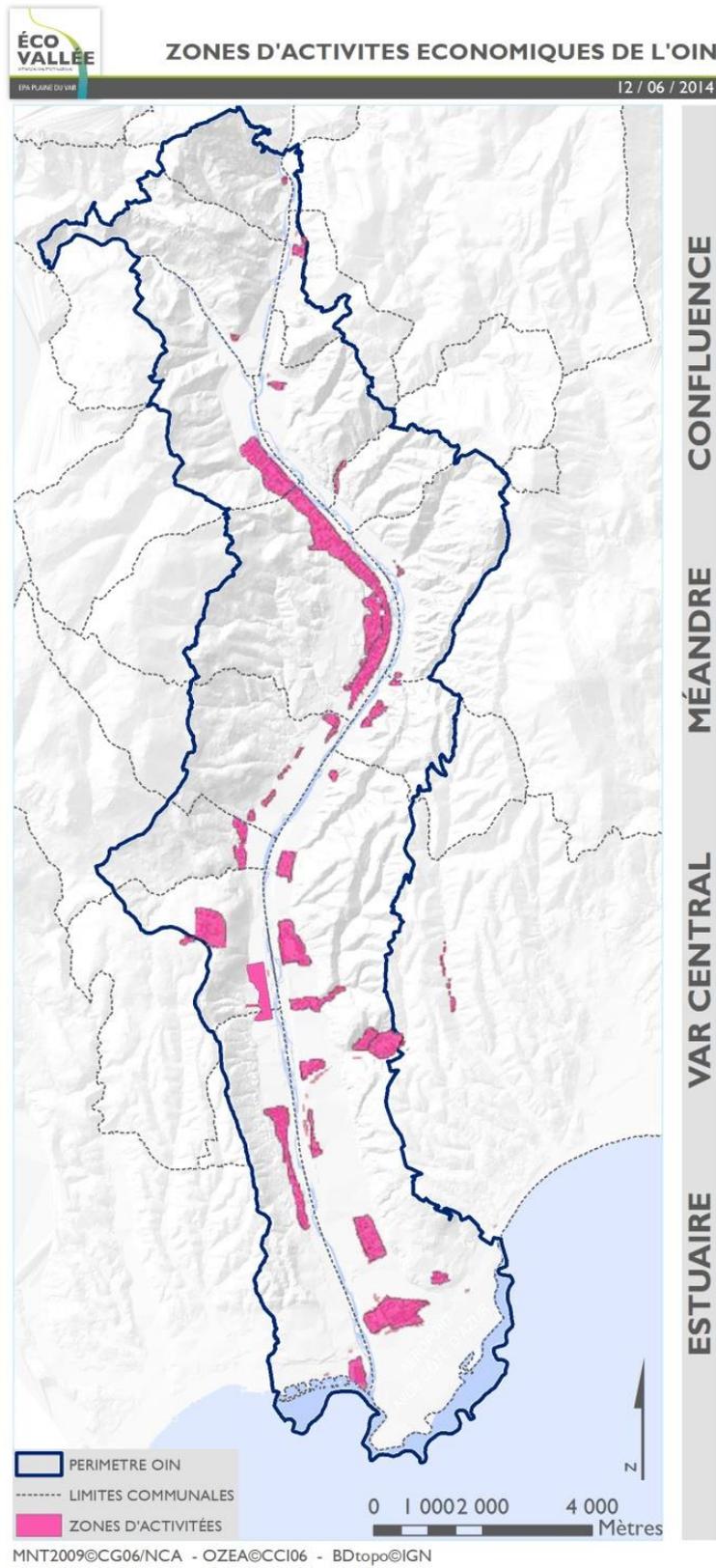


Figure 1 : Sites d'activité de la plaine du Var existants ou en projet

(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 1ère 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 : 33 ha, 290 entreprises, 3 500 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.).

Les Iscles forment un territoire stratégique à reconquérir, à réaménager avec les entreprises présentes. Il y existe un enjeu de modernisation des copropriétés multiples qui rendent délicates le développement et la gestion. Ce secteur pourrait être un levier pour redynamiser la zone de Saint-Laurent.

Une étude visant à requalifier le parc a été réalisée en 2010 avec l'EPA, la métropole, le CSTB et la commune. Un pré diagnostic environnemental a été réalisé auprès de 50 entreprises et mis en œuvre par la CCI concernant les déchets et les effluents dangereux. De plus, une démarche « Eaux Top » est engagée depuis 2011 et près de 70 entreprises sont suivies actuellement.

Parmi les fleurons du parc, citons Chimitex, Panini, France Boissons, Alliance & Healthcare, Groupe Lizée, Diffazur Piscines, Prosecur...

- 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'Épargne 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.

Le quartier du Lac à Saint-Laurent-du-Var (comprenant Cap 3000, le port de plaisance et les alentours) constitue aussi un pôle tertiaire important.

(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 Éco-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 azurienne 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 azurienne 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.

La densification et l'apport d'une dose de mixité fonctionnelle au sein des zones d'activités constituent des pistes pour leur future évolution. Toutefois, certaines activités ne pourront jamais être mixées avec d'autres, du fait des nuisances qu'elles induisent, ce qui limite le potentiel de renouvellement.

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.

Le territoire a déjà des emplois, des entreprises avec des consommations foncières qui ne sont pas toujours optimales. L'optimisation de cet usage du foncier économique pour de l'emploi productif notamment et avec d'éventuelles minorations foncières et l'élaboration de stratégies foncières importantes et significatives constitue un fort enjeu. Afin de maintenir sur le territoire (y compris en relocalisation) des entreprises avec de l'emploi productif, il faut anticiper et avoir une stratégie foncière pour permettre l'accueil de sociétés.

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 comprend peu de centres historiques dont le caractère patrimonial favoriserait le développement du commerce de proximité – à l'exception notamment de celui de Saint-Laurent-du-Var) 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. Ce secteur va s'avérer stratégique dans le futur pour plusieurs raisons outre l'attractivité commerciale : un pôle d'échanges à venir, des réserves foncières, demain peut-être des logements. ;
- 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). Cette extension sera un également un facteur moteur pour la zone économique du quartier du Lac et du port de plaisance de Saint-Laurent-du-Var, le secteur étant relié par le prolongement de la promenade du bord de mer du port jusqu'à Cap 3000.
- 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. La commission départementale d'aménagement commercial (CDAC) jugeant seulement de la légalité d'un projet à un instant T, le SCoT constitue le seul outil juridique contraignant permettant de planifier les implantations commerciales.

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. Elle représente l'histoire de la plaine du Var mais également un enjeu pour son avenir. 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 représentent 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. Les jeunes agriculteurs sont rares et la plupart héritent de l'exploitation de leurs parents. Sans cela, trouver un terrain pour s'installer est très difficile. Ils ont également du mal à pérenniser leur activité, beaucoup d'entre eux renonçant ou étant contraints à renoncer dès la première année.

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 supérieures 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. Les réalités du marché foncier doivent être intégrées dans tout projet agricole sur le territoire

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. S'inspirant de ce qui se faisait à Aubagne dans les Bouches-du-Rhône, l'ancienne communauté de communes des coteaux d'azur (aujourd'hui intégrée à la métropole et à l'OIN) a mis en place un soutien à l'acquisition de terrains sur la plaine du Var, aidée par l'établissement public foncier régional et en lien avec la métropole. Un incubateur pour les jeunes agriculteurs a été mis en place sur la base de terrains acquis par la collectivité. Gattières a ainsi créé des emplois et a permis le maintien de jeunes agriculteurs.

Par ailleurs, le plan de prévention des risques d'inondation de la 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). Or, l'agriculture de la plaine n'est pas une agriculture non construite, elle nécessite des espaces de stockage, de conditionnement, des serres... Il faudrait que les zones couvertes par le PPRI prennent en compte les conditions nécessaires à une exploitation agricole.

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. Mais nombre de terrains en zone agricole qui ont été occupés par d'autres activités pendant des années, ont progressivement vu leur nouvelle orientation entérinée par un changement de zonage.

La pratique d'une activité agricole ne relève cependant pas directement des documents l'urbanisme et de la planification, à l'inverse de la construction des équipements (bâtiments, serres, etc) nécessaires à cette activité. De nombreux délaissés urbains, faiblement constructibles, pourraient trouver sur la moitié de leur surface, une vocation agricole.

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. L'agriculture de la plaine du Var est majoritairement péri-urbaine ce qui favorise de fait la production de proximité. Au sein d'une activité majoritairement tournée vers le maraichage, cette double attente a conduit certains 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.

Une partie de l'activité agricole de la vallée du Var se fait aujourd'hui hors-sol. Ce système, à très haut rendement, peut-être éco-labellisé.

La chambre d'agriculture et les organisations professionnelles agricoles (OPA) se mobilisent pour accompagner les agriculteurs dans cette démarche d'innovation. La Chambre d'Agriculture dispense des formations techniques aux agriculteurs tant sur la transformation des produits que sur la commercialisation que la réglementation. 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 horticoles, 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.).

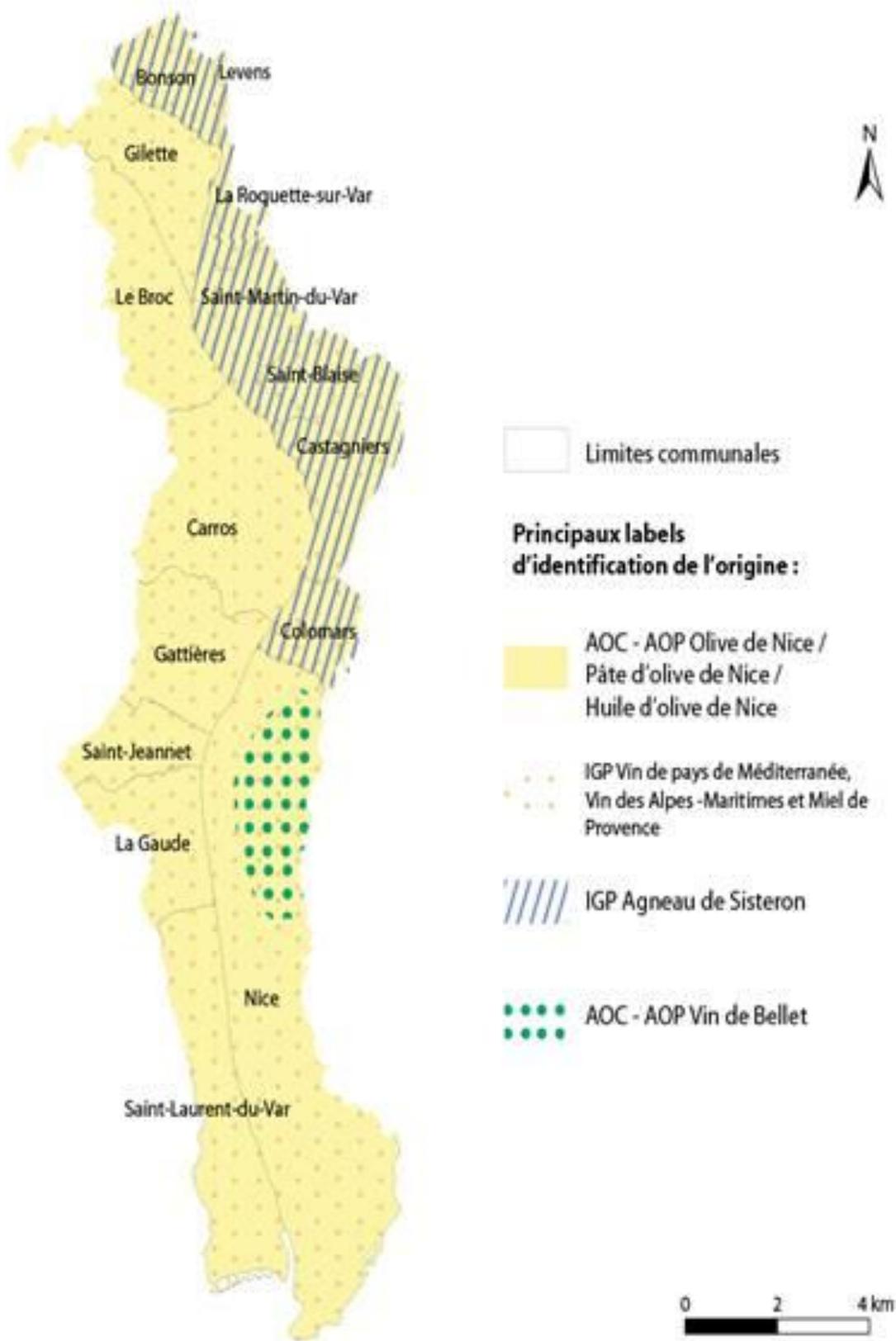
Dans l'Eco-Vallée, des aires d'appellations et d'indications d'origine protégée (AOP et IGP) permettent de distinguer les valeurs de la production locale.

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.

Le Conseil Général des Alpes-Maritimes mène depuis deux ans un projet départemental d'utilisation des circuits courts dans la restauration collective.



Source : INAO, 2013 ; Réalisation CA 06, 2013

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 rapprochement d'une plateforme de commercialisation de rang métropolitain avec les exploitations. 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 et en fonction de la compatibilité de l'activité agricole avec la proximité de l'habitat,

- 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 et, notamment, le bâti agricole existant, 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 biologique 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%).

Un des enjeux pour l'Éco-Vallée pourrait être de profiter de cette attractivité accrue pour associer davantage l'université avec les entreprises du territoire. Cela pourrait permettre de stabiliser les jeunes dans la région et éviter qu'ils quittent le territoire après leurs études.

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 :

- écotechnologies
- 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.

d) 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.

e) *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, en particulier sur la zone de Carros, qui ont abouti à un certain nombre de mutualisations, de coopérations, de bénéfices pour l'environnement. L'EPA pourra 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. On constate en particulier un effacement progressif des espaces dédiés au BTP ou aux activités logistiques dans les PLU du territoire, au profit des activités tertiaires.
- Les activités logistiques devront peut-être adopter une nouvelle configuration en privilégiant de petits pôles intégrés plutôt que de grands pôles.
- La requalification et la densification des ZA existantes.

Etablissement Public d'Aménagement Éco-Vallée Plaine du Var



PROJET STRATEGIQUE ET OPERATIONNEL

Partie 2 : Stratégie



www.ecovallee-plaineduvar.fr

Table des matières

I. RESTAURER, PRESERVER, VALORISER UN TERRITOIRE EXCEPTIONNEL MAIS ALTERE	7
A. DEVELOPPER UNE TRAME PAYSAGERE, SUPPORT DE L'ATTRACTIVITE DE L'ÉCO-VALLÉE	9
1. Prendre en compte et valoriser le paysage à toutes les échelles	10
2. Identifier un réseau paysager et écologique qui structure l'aménagement	13
3. Restaurer des espaces à enjeux	15
B. PRESERVER ET RENFORCER LES RESEAUX ECOLOGIQUES A TOUTES LES ECHELLES	16
1. Protéger et préserver les milieux naturels remarquables	18
2. Améliorer les connexions écologiques et restaurer les fonctionnalités écologiques	18
3. Intégrer la nature en ville	21
C. METTRE EN ŒUVRE UNE GESTION DES RISQUES FACILITANT LA RESILIENCE DU TERRITOIRE.....	23
D. VISER LA NEUTRALITE ENVIRONNEMENTALE ET SANITAIRE PAR LA MAITRISE ET LA VALORISATION DES RESSOURCES	28
1. Utiliser les ressources naturelles de façon économe	28
a) <i>Ressource en eau</i>	29
b) <i>Déchets</i>	30
2. Diversifier les ressources énergétiques et maîtriser les consommations	31
II. AMENAGER DURABLEMENT UN TERRITOIRE STRATEGIQUE MAIS DESORDONNE	35
A. MOBILITE ET DEPLACEMENT	37
1. La promotion et le développement d'une alternative au « tout-automobile »	40
a) <i>La valorisation et le développement des infrastructures et de l'offre ferroviaires</i>	40
b) <i>La poursuite de la réalisation du réseau de tramway métropolitain avec la ligne Ouest/Est puis les lignes T3</i>	42
c) <i>La mise en place de lignes routières express structurantes</i>	43
d) <i>L'organisation des points d'échanges, des rabattements et de l'intermodalité</i>	43
e) <i>L'harmonisation, la complémentarité et l'accessibilité de l'offre</i>	44
f) <i>Enjeux complémentaires et réflexions à mener</i>	47

2. Le renforcement du maillage du territoire et le développement des liaisons entre les rives du Var, les coteaux et la plaine	48
a) <i>Accessibilité externe,</i>	50
b) <i>Maillage interne du territoire</i>	50
3. Le développement des mobilités douces et des modes de déplacement durables	54
4. Impacts du projet	59
a) <i>Usage des Transports en commun</i>	59
b) <i>Trafic et flux automobiles</i>	60
B. LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT	62
1. La valorisation des espaces non bâtis	62
2. Le tressage	63
3. L'intensité	64
4. Un référentiel commun : Le CRQE	65
5. L'intégration de la nature dans les projets d'aménagement	66
6. L'expérimentation d'une urbanisation raisonnée sur les coteaux	66
7. L'intégration de l'agriculture comme composante du projet d'aménagement	67
a) <i>Les secteurs d'intérêt agricole, des polarités agricoles renforcées sur l'ensemble du territoire</i>	68
b) <i>Restaurer la fonction paysagère de l'agriculture contribuant à l'attractivité du territoire</i>	69
c) <i>L'agriculture structure le projet d'aménagement</i>	70
(1) L'agriculture au cœur du projet territorial	70
(2) Des principes d'aménagement intégrant la diversité des fonctions	70
70	
d) <i>Vers un plan d'action pour la préservation et le développement de l'agriculture</i>	72
72	
8. Le développement de la ville résiliente grâce à l'intégration du risque inondation dans les projets	73
C. LES SECTEURS A ENJEUX	73
1. Un gisement foncier	73
2. Les secteurs enjeux par zone de cohérence	74
a) <i>La confluence</i>	76
b) <i>Le méandre</i>	76
c) <i>Le Var central</i>	77
d) <i>L'estuaire</i>	78
3. Les apports de la concertation	79
4. Les outils fonciers	81

III. IMPULSER UNE FORTE DYNAMIQUE ECONOMIQUE ET SOCIALE A L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE.....	82
A. ASSURER UN RYTHME SOUTENU DE PRODUCTION DE LOGEMENTS	82
1. Réaliser une production ambitieuse, respectueuse des grands équilibres et optimisant les potentiels des différents secteurs de développement.....	83
2. Garantir la fluidité des parcours résidentiels par une offre diversifiée ..	86
a) <i>Développer l'offre locative sociale et répondre à l'évolution des besoins dans le parc public</i>	<i>86</i>
b) <i>Programmer une offre diversifiée dans toutes ses composantes permettant de maintenir les « classes intermédiaires »</i>	<i>87</i>
c) <i>Faire de la qualité urbaine et résidentiel le fil conducteur du développement.</i>	<i>88</i>
d) <i>Assurer une programmation coordonnée des services et équipements, notamment scolaires.....</i>	<i>88</i>
B. DEVELOPPER UNE OFFRE ECONOMIQUE COMPLETE	89
1. Quatre cibles prioritaires.....	89
a) <i>Tourisme d'affaires.....</i>	<i>92</i>
b) <i>Tertiaire supérieur.....</i>	<i>94</i>
c) <i>Immobilier technopolitain.....</i>	<i>96</i>
d) <i>Industrie /Artisanat/Logistique/Locaux d'activité</i>	<i>98</i>
(1) Concevoir des espaces économiques complémentaires au service d'une stratégie économique lisible et cohérente à l'échelle du territoire	98
(2) Densifier et requalifier les zones d'activité existantes	99
2. Renforcer le marketing territorial pour une meilleure attractivité du territoire et pour favoriser l'emploi	100
a) <i>Replacer la métropole sur les radars des investisseurs et des entreprises. ..</i>	<i>100</i>
b) <i>Favoriser la création d'emplois.....</i>	<i>101</i>
3. Accompagner et soutenir le développement de la recherche et de l'innovation	102
a) <i>L'université et les hautes écoles</i>	<i>102</i>
b) <i>Les accélérateurs d'entreprises et d'emplois</i>	<i>103</i>
c) <i>Un cadre de vie conçu pour faciliter les coopérations</i>	<i>103</i>
4. Développer une offre commerciale renouvelée sur l'ensemble du territoire.....	104
a) <i>Les grandes surfaces</i>	<i>105</i>
b) <i>Le commerce de proximité</i>	<i>105</i>
5. Promouvoir un modèle agricole durable et innovant autour de fonctions multiples	106
a) <i>Stopper la déprise</i>	<i>106</i>
b) <i>Forger avec l'ensemble des acteurs un modèle durable pour l'agriculture ...</i>	<i>107</i>

(1) Impulser une stratégie opérationnelle exemplaire pour l'agriculture.....	107
(2) Construire les bases d'une croissance économique durable	108
(3) Promouvoir un mode de développement solidaire.....	109
(4) La mise en œuvre d'outils facilitant le renouvellement des générations et l'installation des nouveaux agriculteurs.	110

I. RESTAURER, PRESERVER, VALORISER UN TERRITOIRE EXCEPTIONNEL MAIS ALTERE

Le développement du territoire de l'Eco-Vallée s'est longtemps caractérisé par des aménagements spontanés et épars résultant d'initiatives prises au coup par coup, hors de toute vision d'ensemble.

Le foncier devenant de plus en plus rare au sein de la ville de Nice et des autres cités importantes de l'actuelle métropole, la plaine du Var est progressivement devenue « le déversoir » des fonctions économiques et sociales qui faisaient partie des légitimes besoins de développement de l'Ouest des Alpes-Maritimes, mais sont fortement consommatrices d'espace et auraient très avantageusement mérité une réflexion globale et d'amont sur leur impact visuel, écologique et même de fonctionnement à moyen et long terme. Habitat concentré ou diffus, fonctions industrielles, centres commerciaux, activités sportives, fonctions d'entreposage, activités artisanales ont peu à peu « mité » le territoire en occupant, sans cohérence d'aménagement, les parties constructibles dès qu'elles se libéraient et même en grignotant de nombreux espaces naturels ou agricoles.

Cet empilement des fonctions a non seulement entraîné une forte apparence de désordre du territoire, mais a altéré, parfois gravement, de vastes parties de cet espace en occasionnant une certaine perte de son identité, la pollution de nombreux sols, des engorgements en matière de déplacements bien que la 6202 bis ait apporté une première solution « automobile », des discontinuités au sein des réseaux écologiques et plus globalement une consommation non raisonnée des ressources naturelles.

Changer de paradigme a ainsi été l'un des objectifs-clé de la création de l'opération d'intérêt national afin d'une part de reconstituer une logique spatiale, de rétablir un équilibre entre les territoires urbains, les villages perchés et les territoires naturels, et d'autre part d'instituer l'éco-exemplarité comme fil rouge du futur.

L'opération Eco-Vallée a ainsi été fondée sur l'ambition d'une conciliation/réconciliation entre la nature et les indispensables nécessités du développement humain, économique et social.

Ce positionnement – très original à une telle échelle – peut s'appuyer sur les remarquables ressources qui constituent l'identité même de l'Eco-Vallée. Malgré les altérations dont il a été victime, le patrimoine naturel, paysager et bâti qui structure le territoire en plusieurs séquences donne en effet à voir les éléments du grand paysage (plaine alluviale et lit du Var, coteaux, vallons, façade littorale...), des milieux naturels remarquables et propices au développement d'une biodiversité exceptionnelle à maints égards, des ressources naturelles à fort enjeu (nappe du Var pour l'alimentation en eau potable, ressources minérales), etc.

Pour réussir cette ambition de conciliation/réconciliation entre nature et développement trois orientations majeures ont été affirmées dans le projet de territoire :

- préserver, tout d'abord, pour garantir désormais la richesse écologique à l'occasion des développements indispensables, tout en pérennisant les espaces naturels remarquables

- restaurer, pour redonner à la plaine et ses coteaux leurs valeurs fondamentales de beauté et de qualité de nature, et rendre à l'ensemble du territoire, par une recomposition éco-exemplaire d'aménagement et d'urbanisme, la cohérence perdue
- valoriser, parce qu'une intelligente convergence entre aménagement, urbanisme et écologie contribue non seulement à la qualité du cadre de vie des populations existantes et à venir, mais renforce l'attractivité du territoire pour les entreprises créatrices des emplois dont la métropole a tant besoin, y compris dans le domaine agricole.

En termes environnementaux, plusieurs objectifs stratégiques ont été identifiés. Ils concernent les quatre thèmes principaux qui ressortent du diagnostic et de la concertation qui a maillé le PSO, à savoir :

- faire du cadre paysager une composante essentielle de la qualité de vie et de l'attractivité de l'Eco-Vallée
- préserver et renforcer les réseaux écologiques à toutes les échelles
- mettre en œuvre une gestion des risques qui facilite la résilience du territoire
- maîtriser et valoriser les ressources (eau, énergie, déchets et matériaux).

Pour rappel, cette stratégie d'éco-exemplarité s'appuie sur trois démarches portées par l'EPA depuis 2011 :

- le guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques
- le cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction (CRQE)
- une démarche d'écologie industrielle à l'échelle de la plaine du Var.



Source : Perspective trame verte Mateo

A. DEVELOPPER UNE TRAME PAYSAGERE, SUPPORT DE L'ATTRACTIVITE DE L'ÉCO-VALLEE

La perception visuelle du paysage de l'Eco-Vallée varie fortement selon que l'on se situe sur des points à partir desquels on perçoit la vallée et son occupation, ou depuis la vallée à partir de laquelle on perçoit les hauteurs qui l'encadrent.

Trois échelles de réflexion doivent, de ce fait, être considérées:

- l'échelle du grand paysage et ses perspectives
- l'échelle valléenne pour développer une stratégie globale d'aménagement
- l'échelle opérationnelle dans les actes de création de nouveaux espaces, de réhabilitation et de construction.

La dimension intégratrice du paysage constitue ainsi un principe transversal pour l'ensemble des politiques qui concourent à l'aménagement et la gestion de l'espace. Cet axe de réflexion structurant permet d'aborder les questions liées :

- aux relations du territoire avec les territoires environnants dans tous les aspects (physiques, écologiques, économiques, sociaux...)
- à la culture : le paysage naturel, de même que le remarquable patrimoine bâti, vécu et perçu, sont des éléments essentiels de l'image du territoire ; ils contribuent au sentiment d'appartenance de la population au territoire et constituent un atout fondamental pour son attractivité
- à la gestion intelligente de l'espace : maîtrise du foncier, nouvelles formes urbaines, principes d'intensité et de mixité
- aux relations et transitions entre urbain dense, périurbain « lâche », rural, spécificités villageoises
- aux activités économiques qui veulent désormais trouver, pour leur image et donc pour leur essor, non seulement les conditions contemporaines liées à la compétitivité (qualité de l'appareil de formation-recherche, internationalisation du climat d'affaires et haut débit par exemple), mais aussi des formes urbaines et architecturales respectueuses de l'environnement, un haut niveau de performances énergétiques, les moyens d'une consommation raisonnée des ressources
- à l'accessibilité et à la mobilité, par un profond renouveau des modes de déplacement (vision dynamique des paysages)
- et, bien entendu, aux milieux naturels et agricoles eux-mêmes.

Pour nourrir cette approche intégrée, un projet global de paysage, incluant l'ensemble des enjeux liés aux ressources du territoire (écologiques, agricoles, urbaines, récréatives, gestion des risques, ...), est aujourd'hui nécessaire pour mobiliser les acteurs et orienter de manière cohérente leurs actions.

Une attention particulière devra notamment être portée sur les arrivées de vallons qui constituent des lieux privilégiés de nature, de connexions et de liaisons avec le fleuve et des espaces de rétention-filtration des eaux pluviales. L'accessibilité des principaux espaces paysagers structurants pourra également être améliorée afin d'ouvrir ces espaces sur l'extérieur sans les dénaturer.

Plus en détail, les trois axes stratégiques proposent de nombreuses actions, telles qu'exposées ci-dessous.

1. Prendre en compte et valoriser le paysage à toutes les échelles

Les éléments structurants et le vocabulaire paysager traditionnel (isolement des villages perchés, restanques, casiers agricoles, système d'irrigation associé, ourlet boisé en pied de coteau, lit en tresse du Var, ripisylve) sont aujourd'hui de moins en moins perceptibles, en raison de deux principaux facteurs :

- la difficulté à lire les éléments structurants (entités, strates et séquences paysagères) en raison d'obstacles ou d'éléments perturbateurs : interventions sans vision d'ensemble, hétérogénéité des mobiliers urbains, mitage des coteaux, etc.
- la présence importante d'éléments déqualifiants : panneaux publicitaires en tout genre, poubelles, clôtures en mauvais état ou disgracieuses, bâtis de mauvaise qualité, etc.

Il s'agit d'intégrer la dimension paysagère dans toutes interventions sur le territoire.

A l'échelle de l'Eco-Vallée, une « entrée par le paysage » est essentielle pour redonner du sens à l'organisation de la vallée en s'appuyant sur la valorisation des grandes structures constitutives de l'Eco-Vallée :

- la préservation des silhouettes des villages perchés et de leur socle (Bonson, Gilette, Carros, Le Broc, Gattières, Saint Jeannet, La Roquette-sur-Var)
- la lutte contre le mitage des coteaux, en recherchant la structuration de micro-polarités plus resserrées de type hameaux (pentes de Nice et Saint-Laurent-du-Var, Saint Jeannet, Gattières, Carros)
- la préservation des restanques et leur intégration dans les développements à venir
- la forte trame structurante constituée par l'ensemble formé par les espaces agricoles et naturels et par les corridors écologiques qui les traversent.

Afin d'en faire un espace lisible depuis le bas des coteaux, cette trame doit également valoriser la ripisylve du Var et ce, au-delà des frontières naturelles du fleuve et des infrastructures existantes par la valorisation des éléments spécifiques de cet espace, tels que :

- la continuité verte en pied de coteaux par des usages multiples (circulations douces, loisirs, rétention d'eau)
- la structure paysagère et parcellaire de la plaine alluviale, constituée des structures orthogonales en casiers et des canaux d'irrigation.

Il s'agit en vérité d'utiliser l'héritage des structures paysagères qui se sont succédées sur ce territoire au cours de l'histoire pour "réhabiliter et revaloriser l'espace sans le réinventer ».



PERCEPTION DES STRATES PAYSAGERES

LEGENDE

-  SOCLES VILLAGES
PERCHES
-  PENTES FORTES
BOISEES NATURELLES
-  PENTES MOYENNES
BATIES OU CULTIVEES
-  URBANISATION
LITTORALE
-  PLAINE ALLUVIALE
LIT MAJEUR
-  LIT MINEUR
VAR



Echelle : 0 100m

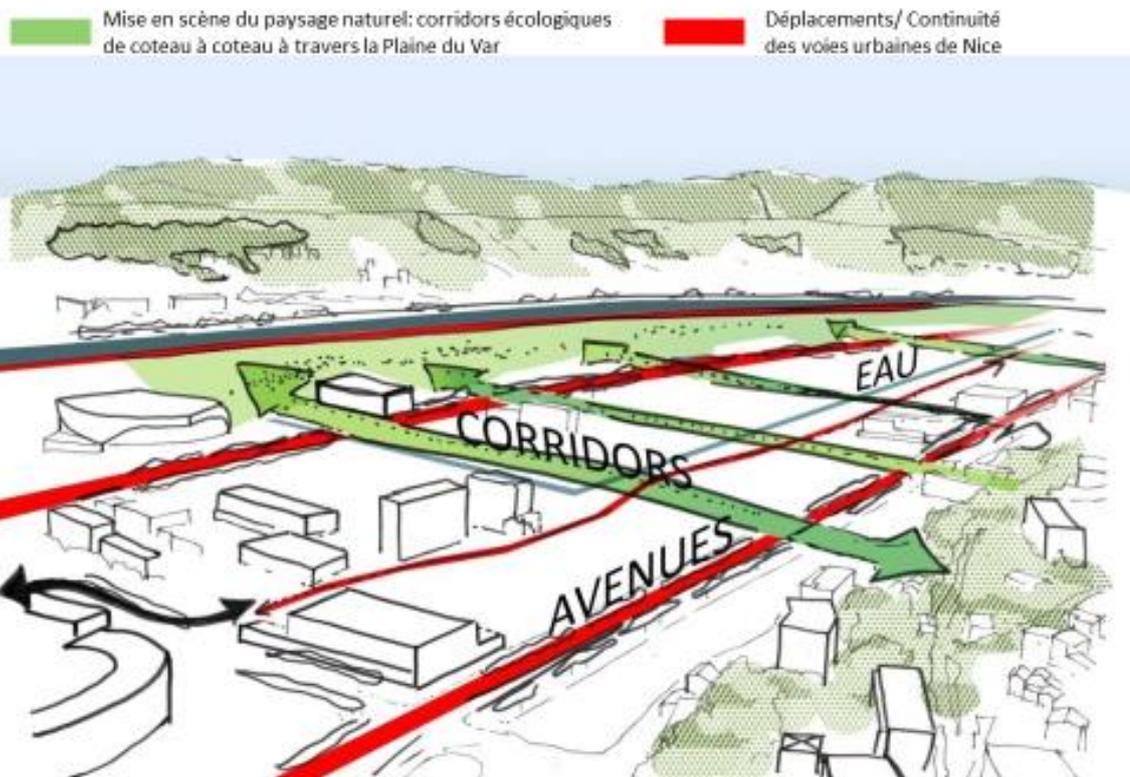
A l'échelle opérationnelle, la stratégie, telle que définie dans le cadre de référence (CRQE), engage l'ensemble des maîtres d'ouvrage des projets d'aménagement et de construction en vue de la préservation du paysage, le plus en amont possible des projets, au travers d'une analyse de site et du respect d'exigences qui visent à :

- réaliser systématiquement une analyse de site pour identifier les échappées visuelles, les cônes de vue
- permettre une intégration du projet qui soit la mieux adaptée au contexte, et à valoriser le patrimoine existant.

Pour exemple, Christian Devillers a fondé le parti d'aménagement urbain de Nice Méridia sur la géographie et le paysage du site à aménager en proposant une trame de l'espace public. Elle peut être résumée ainsi :

- d'Est en Ouest, création de corridors écologiques en rapport avec le grand paysage, qui mettent en relation deux milieux naturels (les collines et le fleuve) et ouvrent des vues pour rendre lisibles les phénomènes géographiques
- du Nord au Sud, retraiter les voies de circulation entrantes et sortantes de la ville : requalification du boulevard du Mercantour, apaisement du boulevard Slama/avenue Simone Veil qui deviendra un axe de vie important avec le tramway, en reliant Nice Méridia au Grand Arénas, à l'aéroport et au centre de Nice.

L'ÉVIDENCE DE LA GÉOGRAPHIE



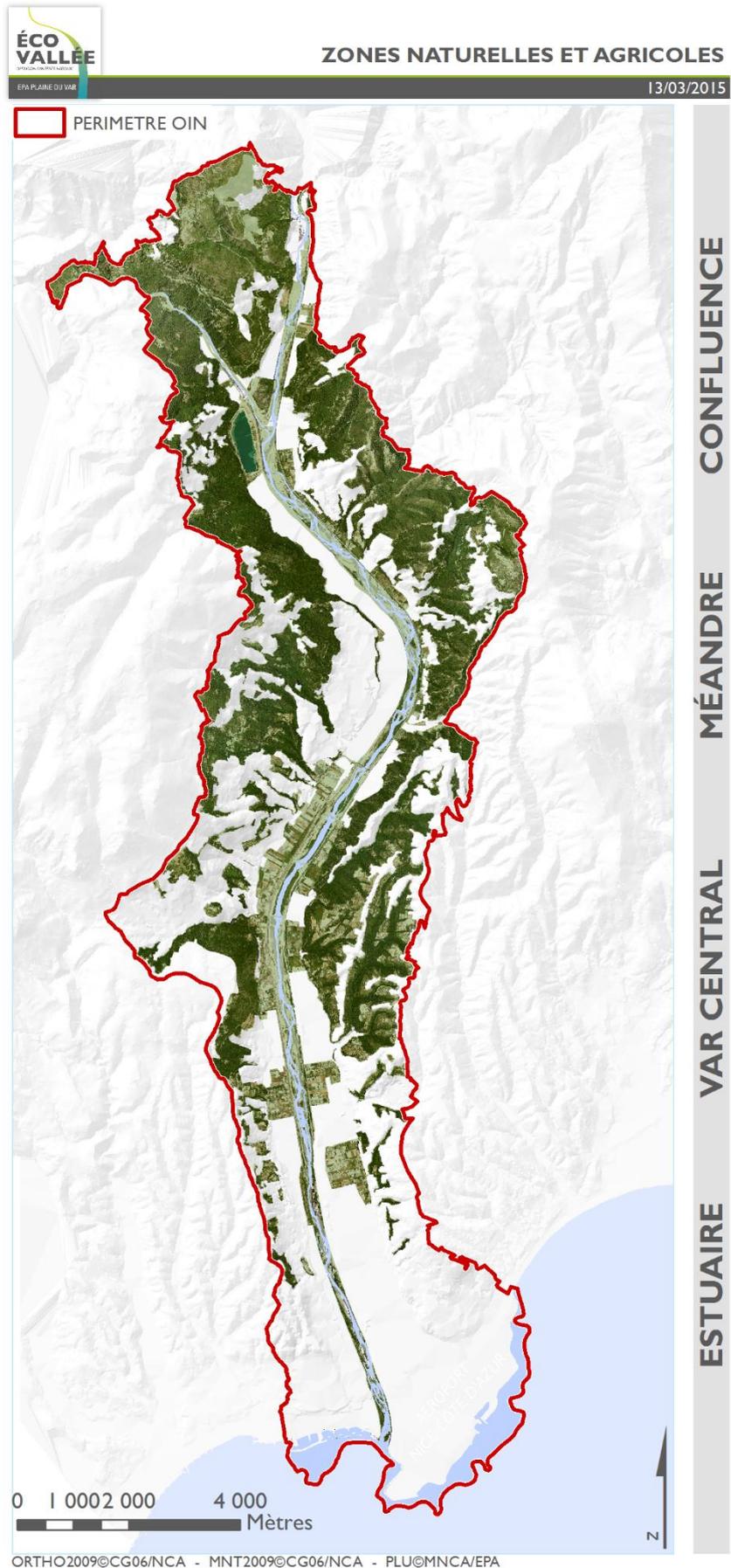
2. Identifier un réseau paysager et écologique qui structure l'aménagement

Il s'agit d'identifier et de relier des espaces aux fonctionnalités variées pour constituer une « résille » paysagère et écologique organisant l'aménagement.

Ce projet paysager doit permettre de mobiliser les acteurs et d'orienter de manière cohérente leurs actions. Il se dessine autour de l'axe fédérateur du Var. Il constitue une opportunité forte pour intégrer l'ensemble des fonctions de la plaine du Var (paysagères, économiques, agricoles, urbaines, environnementales, gestion des risques) tout en les déclinant à l'échelle locale dans les différents types de tissus urbains. Cette trame structurante est également un levier pour assurer la mise en cohérence de l'ensemble des éléments paysagers situés dans la plaine alluviale ou à proximité (vallons, espaces ouverts, éco-parc de la plaine des sports, parcs en milieux urbains...).

Adossé au parc naturel départemental des rives du Var, ce projet d'ensemble intègre le traitement des grandes problématiques de l'Eco-Vallée, telles que :

- le maintien et le renforcement des continuités écologiques
- la création d'espaces paysagers-ressources pour la protection de la biodiversité. Les fonctions écologiques de ces espaces sont multiples : lieux de protection de biotope, des espèces et des habitats naturels, jardins conservatoires de la flore méditerranéenne, arboretum, jardins de nidification, continuités écologiques, îlots de fraîcheur...
- la valorisation des espaces adjacents au fleuve, zones de recul des digues dans le PPR inondation et aptes à préserver une agriculture périurbaine
- la création ou la valorisation des espaces paysagers de proximité, accueillants et cohérents avec chaque entité paysagère, incluant des fonctions récréatives multiples. Ces espaces peuvent ainsi faciliter l'émergence d'un nouveau modèle pour l'agriculture dans les polarités identifiées ou à créer, articulant des fonctions multiples (cf. Axe 3 chapitre E)
- la création de circulations douces paysagères : du Nord au Sud, le long du Var, au pied des coteaux, d'Est en Ouest associées à l'eau (TVB). Les abords des canaux peuvent constituer à ce titre une trame intéressante pour y faire passer ces liaisons douces dans certaines sections (dont plusieurs délaissés entre voies automobiles et canaux). Ces liaisons à la fois paysagères et récréatives, aux abords des canaux, peuvent également reconnecter des espaces paysagers aujourd'hui isolés
- la réponse aux enjeux de gestion des risques et des contraintes multiples dans une approche complète et éco-exemplaire : ces espaces peuvent à ce titre intégrer des fonctions diverses (espaces inondables et de rétention-récupération des eaux pluviales pour l'irrigation des cultures, phyto-remédiation, lutte contre l'érosion, les inondations et les incendies, dépollution des sols, des eaux et de l'air, préservation de la fertilité des sols...). Les multiples zonages réglementaires des PPR participent aujourd'hui à la protection du foncier naturel et agricole présent le long du Var et créent par ailleurs un potentiel de continuité des espaces paysagers.



3. Restaurer des espaces à enjeux

La proposition vise à requalifier à court terme des espaces emblématiques des désordres actuels, notamment ceux situés le long des axes de circulation. Ils ont de ce fait un fort impact visuel et constituent des tristes symboles de la situation existante. Caractérisés par la juxtaposition de friches à l'abandon et d'activités très diverses et en vérité hétéroclites, ces espaces pourraient faire l'objet de valorisation temporaire sans attendre un projet définitif. Ainsi la portion des Iscles du Var, entre Nikaïa et l'université des sports, dont le foncier est majoritairement public, pourrait connaître une démarche de restauration paysagère provisoire, au travers d'interventions rapides. Ces aménagements permettraient de mettre en œuvre dans un court délai, comme une opération de démonstration, les options d'aménagement qu'ils envisagent de façon pérenne.

Contributions de l'EPA

- L'EPA anime et incite l'ensemble des acteurs à prendre en compte le paysage dans leurs opérations au travers de l'application du CRQE
- Il développe des projets urbains tenant compte du paysage, le plus en amont possible des réflexions, avec l'appui d'équipes de maîtrise d'œuvre intégrant des compétences de paysagistes pour appliquer le volet paysager au niveau optimal
- Il participe activement et de façon partenariale à la définition d'une stratégie agricole sur l'Eco-Vallée

B. PRESERVER ET RENFORCER LES RESEAUX ECOLOGIQUES A TOUTES LES ECHELLES



L'opération Eco-Vallée vise à refonder l'aménagement et le développement de la plaine du Var autour d'un principe d'éco-exemplarité intégrant le respect et la valorisation des espaces naturels et agricoles.

Comme il a été dit plus haut, ce positionnement environnemental fort s'appuie sur les multiples ressources remarquables qui s'y concentrent. Le territoire est avant tout marqué par la présence du Var, le plus important fleuve côtier de la région PACA qui constitue la principale artère écologique du département avec ses affluents, l'Estéron, la Tinée et la Vésubie, ainsi que par un réseau de vallons et de canaux d'irrigation. Il convient aussi de rappeler que, malgré la forte artificialisation de ses sols, la façade littorale offre toujours des milieux naturels remarquables et même uniques au sein de la région.

Toutefois, l'urbanisation a entraîné une fragilité pour certains milieux naturels et les espèces qu'ils hébergent, ainsi qu'une grande perturbation dans le fonctionnement écologique de ces milieux, provoquant une fragmentation des milieux naturels et entraînant l'isolement de certaines populations d'espèces. Le SDAGE 2009-2015 a ainsi identifié le territoire de la plaine alluviale et la ripisylve du Var comme « un milieu aquatique remarquable mais très dégradé physiquement ». Actuellement, de nombreux corridors écologiques ne sont plus fonctionnels.

Pour redonner de la cohérence paysagère et écologique à la plaine du Var, en lien avec l'affirmation de la trame paysagère structurante de l'Eco-vallée (cf. point précédent), il s'agit de pérenniser et restaurer quand c'est possible les liaisons vertes et transversales entre les vallons, notamment le long des canaux, ainsi que de prolonger les coulées vertes pour assurer les continuités écologiques des coteaux et maintenir, voire recréer, les liens plaine/coteaux. Il s'agit aussi, au travers de la consolidation des corridors écologiques, de valoriser les pieds de coteaux et de relier ainsi les fragments urbains et naturels du territoire.

Dans ce contexte, l'EPA Plaine du Var et ses partenaires ont fait de la préservation de la biodiversité un des objectifs majeurs de l'Eco-vallée. Celui-ci s'appuie sur un premier socle de connaissances au travers du Guide pour la prise en compte de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques dans l'Eco-Vallée.

Elaboré en 2011, ce document a permis de :

- synthétiser l'ensemble des données naturalistes disponibles et de définir un état zéro des zones nodales et des continuités écologiques continues et discontinues dans le périmètre de l'OIN. Ce guide a été construit 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). Il a également permis 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, à améliorer le fonctionnement des corridors biologiques, à recréer les connexions manquantes par des outils techniques encadrant les nouveaux aménagements ou les documents réglementaires.

Aujourd'hui, ont été identifiés :

- des espaces à intégrer impérativement à la trame verte et bleue, compte-tenu de leurs grandes valeurs écologiques et de leurs forces de connexion : il s'agit du lit mineur du Var, de l'arrêté de protection de biotope (APPB) du bec de l'Estéron et des vallons obscurs
- des espaces constituant des supports potentiels à la TVB locale et devant faire l'objet d'un arbitrage.

Il s'agit à présent d'affiner ce travail pour déterminer une trame écologique ambitieuse et cohérente soutenant la biodiversité et la vie urbaine locale. Cet objectif ambitieux peut être atteint en préservant et en valorisant les réseaux de trames verte et bleue aux deux échelles de l'Eco-Vallée et des projets, en lien avec les espaces voisins.

S'agissant des milieux aquatiques, le SAGE Basse vallée du Var définit des orientations générales qui visent à maintenir les continuités écologiques et sédimentaires.

Dans le cadre des enjeux de restauration des fonctionnalités écologiques de la plaine du Var et en vue d'une plus grande préservation des milieux naturels remarquables, les actions à mener doivent permettre de maintenir et de renforcer les réseaux écologiques bleus et verts. Les réseaux bleus, par un retour à un fonctionnement en tresse du lit du Var, par la restauration des continuités entre les vallons, par le retour des connexions avec le Var. Les réseaux verts, par la conservation et les continuités des milieux boisés et ouverts (cf. plus de détails ci-dessous).

Cette stratégie est conforme au schéma régional de cohérence écologique (SRCE), document cadre et outil d'aménagement à l'échelle régionale pour la mise en œuvre d'une trame verte et bleue (validé le 17 octobre 2014 par l'assemblée régionale PACA) et prochainement approuvé par le Préfet de Région. Le SRCE sert l'obligation d'intégrer, d'une manière partagée, une biodiversité fonctionnelle comme clé d'entrée de l'aménagement du territoire. Quatre orientations stratégiques et dix-neuf actions constituent la partie opposable du plan d'action du SRCE qui propose des pistes d'intervention et des éléments opérationnels.

Pour répondre à cette stratégie, trois niveaux d'intervention ont ainsi été identifiés qui doivent s'inscrire simultanément à l'échelle du grand territoire de l'Eco-vallée et à l'échelle opérationnelle.

1. Protéger et préserver les milieux naturels remarquables

L'Éco-Vallée offre plus de 2 600 ha (soit 27,5% de sa surface) possédant un potentiel écologique élevé et bénéficiant d'un zonage de protection, de conservation ou d'inventaire : APPB, site Natura 2000, ZNIEFF, etc. Pour la plupart, ces sites font l'objet d'actions de gestion et animation définies par exemple dans des documents d'objectifs en ce qui concerne les sites Natura 2000 (vallons obscurs, lit du Var y compris la zone de nidification des sternes située à l'aval du pont Napoléon III) ou au travers de plans de gestion (parc naturel départemental du Broc, arrêté de biotope du Bec de l'Estéron).

Ainsi l'ensemble des milieux identifiés comme les plus remarquables sont préservés. Toutefois, au vu des inventaires et des connaissances existantes, certains vallons en rive droite présentent des caractéristiques comparables aux vallons obscurs de la rive gauche. Ils méritent ainsi une attention particulière qui doit conduire à une protection renforcée selon des modalités à définir.

En tout état de cause, il convient de préciser que les vallons jouent un rôle déterminant dans le fonctionnement des hydrosystèmes et, qu'à ce titre, ils bénéficient déjà d'orientations qui visent la préservation de leur fonctionnalité. Ainsi le règlement du SAGE Basse vallée du Var, prochainement opposable au tiers, précise que l'artificialisation et les aménagements ayant un impact sensible sur la luminosité nécessaire au maintien de la vie et de la circulation aquatique d'un vallon ne peuvent être autorisés que dans les limites suivantes :

- l'aménagement envisagé a pour objectif la réduction du risque d'inondation
- l'aménagement envisagé s'inscrit dans le cadre d'un projet présentant un caractère d'intérêt général assorti de mesures compensatoires.

2. Améliorer les connexions écologiques et restaurer les fonctionnalités écologiques

Il s'agit d'examiner la question du renforcement des réseaux écologiques verts et bleus que nous venons d'évoquer et des différentes trames écologiques (aquatique, humide, forestière, milieux ouverts...). Ce renforcement doit tenir compte des conditions « d'efficacité biologique » des mesures mises en œuvre pour s'assurer qu'il aura un réel impact sur le fonctionnement écologique du territoire.

Le réseau écologique bleu (trame aquatique et humide)

La pérennisation et l'amélioration du réseau écologique bleu doit permettre :

- d'assurer la fonctionnalité écologique du Var et des parties aval des vallons. Il s'agira notamment de favoriser le retour à un fonctionnement en tresse du lit du Var par l'abaissement progressif des seuils d'amont en aval (objectif validé par le SAGE) afin de rétablir les continuités écologiques des milieux aquatiques, c'est-à-dire sédimentaire et biologique pour les poissons et les oiseaux

migrateurs. La réhabilitation de certaines connexions entre certains vallons et le Var constitue également un objectif important.

Dans ce cadre, le conseil général des Alpes-Maritimes est l'acteur majeur et fédérateur des interventions dans le lit du Var, depuis le transfert de domanialité par l'Etat en 2013 : il porte des actions de mise en valeur (parc des rives du Var), d'animation (site Natura 2000 et SAGE Var), restauration des milieux aquatiques, restauration de la morphologie du Var (travaux sur les seuils) et gestion des digues

- de restaurer les connexions des vallons entre eux, en utilisant les canaux d'irrigation comme un axe Nord-Sud de substitution avec, par exemple, le canal des Iscles en rive droite. L'entretien des canaux constitue également un enjeu pour assurer la fonction de drainage des eaux pluviales et limiter les risques d'inondation lors de pluies intenses.

Par ailleurs, la restauration de la fonction écologique de certaines portions de canaux peut être intégrée dans les projets d'aménagement, comme la métropole le met en œuvre dans le cadre de la réalisation de la voie des 40m.

Le réseau écologique vert (trame forestière, milieux boisés et milieux ouverts)

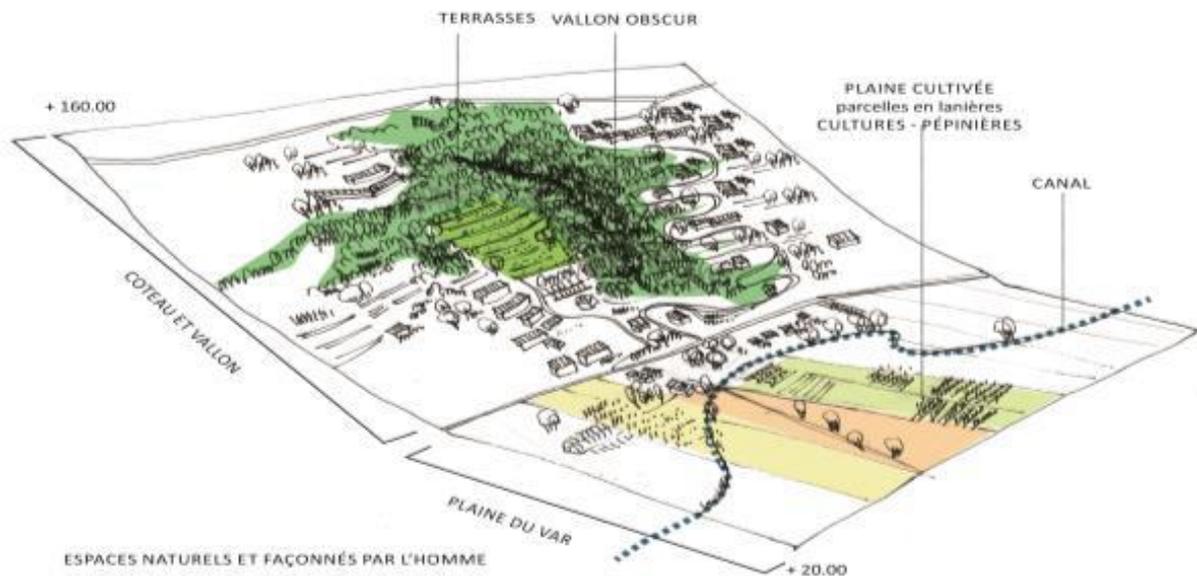
L'amélioration du réseau écologique vert intègre :

- des échanges Est-Ouest joignant rive du Var et coteaux. Les continuités sont ainsi à travailler entre les coteaux et la plaine, notamment dans les secteurs en aval de la Manda
- la préservation des boisements associés aux vallons, en rives gauche et droite
- le développement des pratiques agricoles favorables à la biodiversité.

Les vallons obscurs sont des zones nodales caractérisées par leur rôle écologique majeur. Les documents d'urbanisme protègent les vallons mais aussi certains espaces de connexions entre ces vallons. L'intérêt écologique des vallons, leur rôle de marqueur identitaire de la géographie inédite de la plaine du Var nécessitent une prise en compte spécifique dans le processus de développement de l'Eco-Vallée. Leur intégration systématique dans les projets d'aménagement s'impose afin de garantir leur fonction écologique, tout en profitant des arrivées de vallons et des pieds de coteaux comme lieux privilégiés de réconciliation entre la ville et la nature. Ainsi, le contact ville-nature se réalisera par la valorisation d'une structure paysagère dans l'épaisseur et la mise en scène des porosités en tissu urbain/espaces paysagers/villages perchés/coteaux et espaces naturels.



A l'exemple du projet Nice Méridia, il s'agira de favoriser les continuités écologiques par la consolidation ou la création de corridors écologiques intégrant leur dimension fonctionnelle.



Enfin, comme le précise le SRCE, un autre enjeu important est la reconnaissance d'une trame relative à l'espace maritime, de son importance fonctionnelle entre l'Espagne et l'Italie. La majorité de la vie sous-marine se concentre notamment sur le plateau continental très étroit en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Notamment dans les petits fonds compris entre la surface et 30 m de profondeur où se concentre la vie sous-marine et qui constitue donc un réservoir de biodiversité souvent méconnu.

3. Intégrer la nature en ville

Afin d'assurer la valorisation de la nature et de la biodiversité en ville, il s'agit de :

- favoriser la présence d'espaces naturels dans les secteurs urbanisés
- favoriser le développement de la biodiversité ordinaire dans le cadre des projets d'aménagement en milieu urbain : mares urbaines, haies, nichoirs intégrés au bâti, toitures végétalisées, lutte contre les espèces invasives, réduction des impacts lumineux, caractéristiques des clôtures, etc.
- favoriser la gestion différenciée des espaces verts, en appliquant les principes « Zéro Phyto » tel que la ville de Nice l'a déjà mis en œuvre, et en veillant à n'introduire ni des espèces allergisantes, ni des espèces invasives.

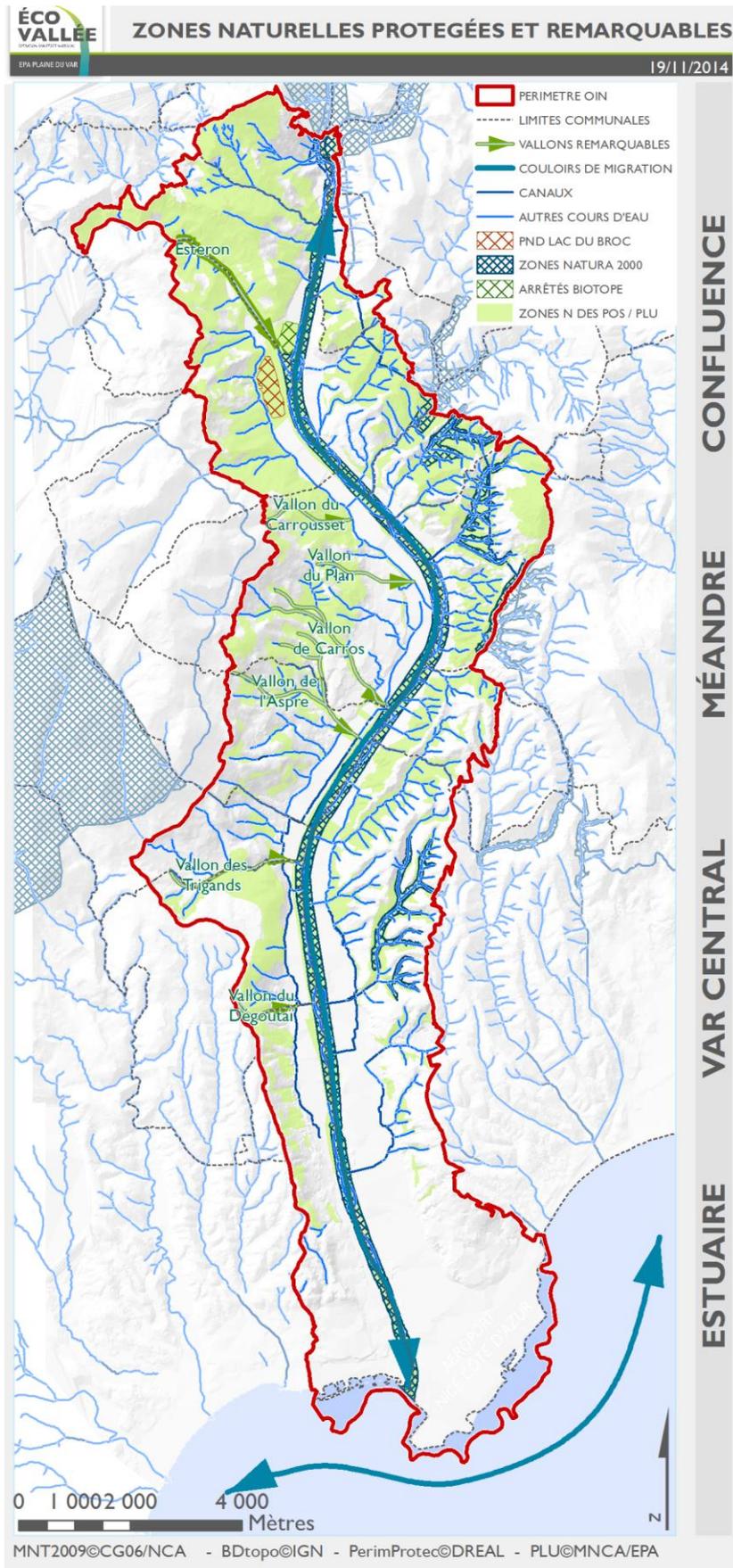


Figure 1 : Exemple sur Nice Méridia (parc de l'université)

Contributions de l'EPA

- L'EPA est dépositaire d'une base de données sur la biodiversité permettant de mettre à disposition des différents opérateurs une information retraitée et qualifiée
- Il facilite, par ce biais, la préfiguration des évaluations environnementales en matière de biodiversité dans la plaine du Var
- Il réalise des inventaires faune-flore-habitat de façon systématique, en amont des projets qu'il porte
- Il intègre les continuités écologiques ainsi que la création de nouveaux espaces végétalisés dans les opérations sous sa maîtrise d'ouvrage à travers l'inscription de dispositions spécifiques, en particulier dans les CCCT
- Il incite l'ensemble des opérateurs et les collectivités responsables de l'élaboration des documents d'urbanisme à prendre en compte la biodiversité dans leurs opérations au travers de l'application du CRQE et du guide pour la prise en compte des fonctionnalités écologiques dans l'Eco-Vallée

Carte des zones naturelles protégées et remarquables



C. METTRE EN ŒUVRE UNE GESTION DES RISQUES FACILITANT LA RÉSILIENCE DU TERRITOIRE

L'objectif est de développer un aménagement cohérent et compatible aux risques, en considérant le risque comme un élément de base pour toute réflexion d'aménagement urbain.

La plaine du Var est exposée à la plupart des risques naturels ainsi qu'à des risques technologiques liés aux activités industrielles et aux transports de matières dangereuses.

Les risques naturels majeurs identifiés sur le périmètre sont :

- le lit du Var, en plaine, est soumis à l'érosion et à la submersion, et les coteaux au ruissellement
- les risques incendie de forêt sont faibles dans la plaine, mais forts sur les coteaux
- les risques de mouvement de terrain et de submersion marine sont localisés
- le risque sismique est plus diffus.

Toutes les communes sont soumises aux risques « séisme », « mouvement de terrain – tassement différentiel » et « mouvement de terrain ».

Cette réglementation va de l'interdiction de construire à la possibilité de construire sous certaines conditions en passant par l'imposition d'aménagement aux constructions existantes.

Aussi, l'aménagement, la construction et la gestion des territoires doivent tenir-compte des différents risques.

L'imbrication des secteurs d'aléas et les contraintes induites imposent de mettre au cœur du développement de l'Eco-Vallée l'intégration et la prise en compte du risque dans les projets d'aménagement. Outre la protection de l'existant par la consolidation ou la création d'ouvrages, il s'agit, en lien avec les objectifs de l'Eco-Vallée et l'Institut Méditerranéen du Risque de l'Environnement et du Développement Durable (IMREDD), de développer une approche exemplaire au travers des projets innovants et d'une véritable « culture du risque » à l'échelle de l'Eco-Vallée toute entière. Il s'agit aussi de tendre vers une prise en compte du rôle fonctionnel des espaces inconstructibles pour mieux préserver les biens et les personnes au travers d'une cohérence des aménagements et usages de ces espaces (parc des berges du Var : gestion des crues ; vallons : ruissellement ; espaces ouverts et agriculture : submersion et incendie... ; limiter l'imperméabilisation qui génère du ruissellement).

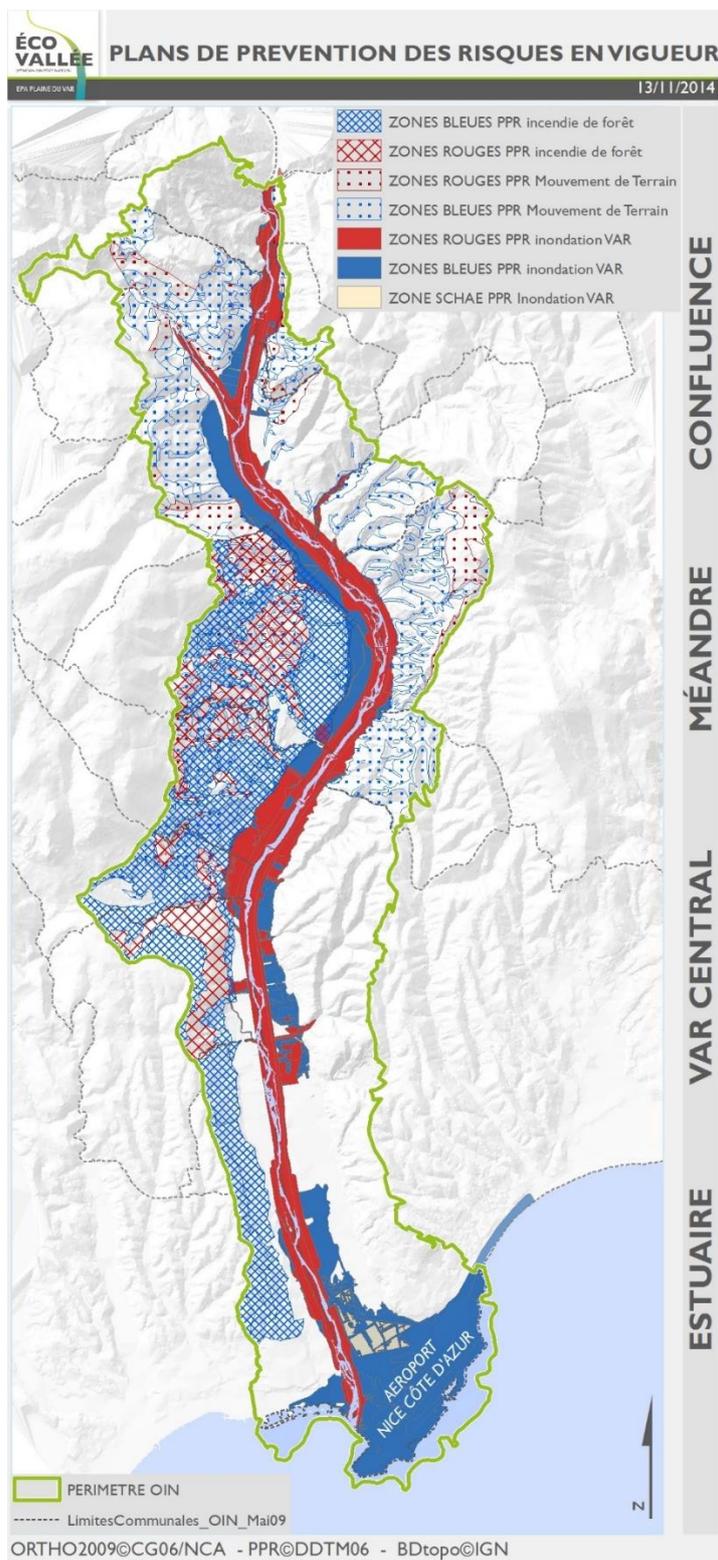
A l'échelle globale, la résilience nécessaire du territoire implique non seulement une parfaite connaissance des risques et des menaces, mais encore une conscience collective.

D'ores et déjà, la gestion du risque s'appuie sur l'application de différents plans de prévention des risques naturels et technologiques qui ont été approuvés, et sur la base des portés à connaissance qui couvrent la presque totalité du territoire (cf. carte des zonages de risques).

La stratégie dans ce domaine doit être adaptée au contexte et elle doit aussi être innovante qu'il s'agisse de :

- prévenir et réduire les risques naturels et technologiques
- tenir compte du risque dans les projets d'aménagement, sans l'augmenter ni le déplacer.
- réduire la vulnérabilité des biens et des personnes
- intégrer la nécessaire adaptation aux changements climatiques engagés

Carte des zonages de risques PPR naturels



Ainsi, au regard de l'importance des contraintes naturelles et des protections réglementaires encadrant le développement (PPR inondations, PPR incendie de forêts, PPR mouvements de terrains, risques technologiques...), il s'agit de favoriser une véritable culture du risque par une adaptation du paysage urbain de manière innovante qui permette d'intégrer, au sein des propositions d'aménagement, des solutions globales, couvrant l'ensemble des risques.

S'agissant du risque inondation, l'Éco-Vallée bénéficie d'ores et déjà, au travers du PPRi et des programmes d'actions et de prévention des inondations (en cours : PAPI Var), d'un cadre d'évaluation et de gestion des risques au regard des enjeux. Ce cadre s'inscrit en totale cohérence avec les orientations du SAGE et a été conçu dans l'esprit de la directive Inondation 2007/60/CE du 23 octobre 2007 qui vise à fixer les bases d'évaluation et de gestion des risques, tout en priorisant l'intervention de l'État dans les territoires à risque important d'inondation (TRI), dont le TRI Nice-Cannes-Mandelieu qui englobe l'ensemble du périmètre de l'Éco-Vallée.

Au niveau opérationnel, la multifonctionnalité des espaces doit offrir une pluralité de réponses aux enjeux soulevés par les différentes problématiques (espace de gestion du ruissellement, de phyto-remédiation, inscription de certains espaces ouverts comme zone tampon entre zones urbanisées ou urbanisables et secteurs de risques, etc.).

Ainsi, les espaces situés en zone à fort aléa inondation, comme par exemple les zones de recul des digues, peuvent être bénéfiques au maintien et à la préservation de la biodiversité, tout comme ils peuvent permettre l'activité agricole. A ce titre, il convient de préciser que les zones agricoles des documents d'urbanisme sont, pour plus d'un tiers, en zone rouge. Gestion des risques et développement de l'activité agricole sont ainsi compatibles et complémentaires.

A l'instar du lien entre PPR inondation et agriculture, dans le cadre des PPR incendie de forêt, les zonages agricoles existants ou susceptibles d'être créés sur les coteaux ont vocation à constituer des interfaces forêt/urbanisation concourant à la sécurité des habitations vis-à-vis des risques incendie. En effet, les aménagements de prévention peuvent intégrer la sylviculture et l'agriculture pour réaliser notamment des coupures de combustibles au sein et entre les massifs forestiers, de même que des travaux spécialisés (débroussaillage), ou des équipements de surveillance et d'intervention.

A noter que les périmètres opérationnels de l'EPA sont situés dans des zones où l'aléa inondation est nul, à l'exception du Grand Arénas qui s'inscrit dans un secteur à risque exceptionnel et a fait l'objet d'un processus spécifique : le SCHAE. Notons qu'une procédure de classement des digues « résistantes à l'aléa de référence » est en cours.

Au droit du Grand Arénas, le parti d'aménagement retenu vis-à-vis de la prévention du risque inondation est de concevoir le projet selon une topographie « en plateaux » dans le respect des cotes d'implantation prescrites par le PPRi, de façon à garder hors d'eau des zones piétonnes et des rez-de-chaussée conventionnels dans la plupart des cas. Les cotes d'implantation ont été ajustées en correspondance avec l'évolution du projet qui les intègre. Il ne s'agit pas d'un urbanisme de dalles, mais d'un « urbanisme de modelage » où les nouveaux espaces publics viennent se raccrocher à l'existant par des systèmes de rampes, et/ou de façonnage des sols, tout en étant adapté aux personnes à mobilité réduite.

Les futurs aménagements seront ainsi conçus en tenant compte du risque, sans l'augmenter ni le déplacer. La démarche itérative menée entre le maître d'œuvre urbain Jose Lluís MATEO et les experts hydrauliciens a ainsi permis :

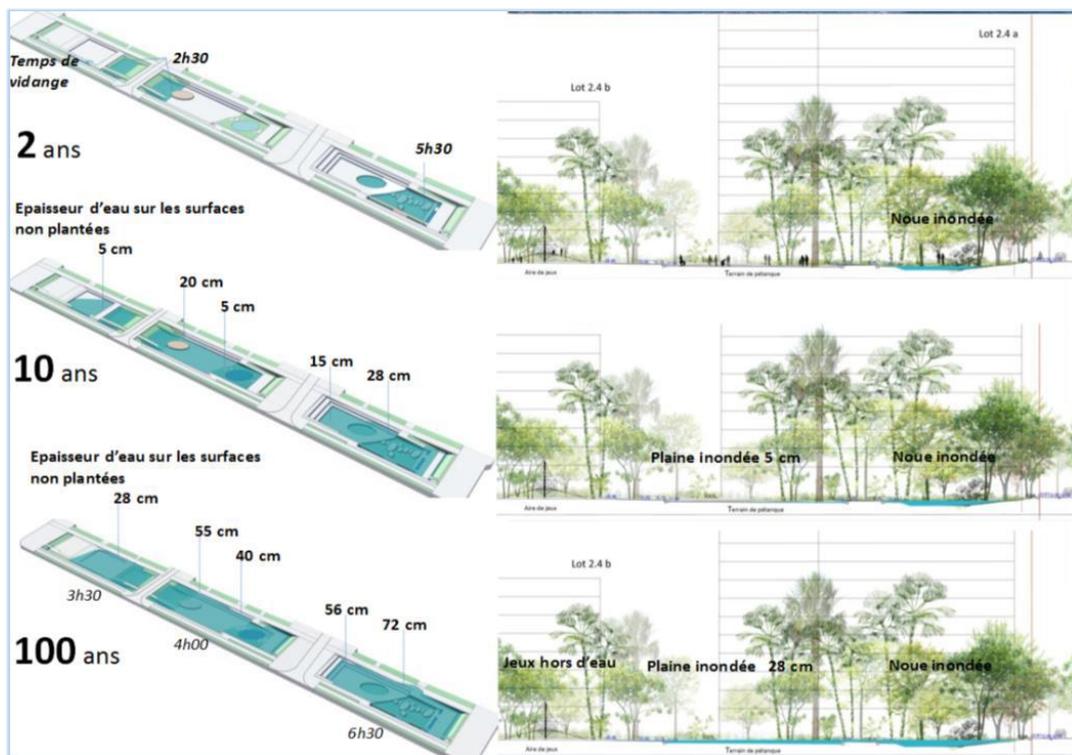
- de positionner au mieux les grands îlots d'urbanisation en minimisant le risque d'inondation (axe d'implantation, niveau d'implantation, étanchéité des parkings souterrains, etc.)
- de dessiner un nouveau quartier en tenant compte des exigences des services de secours (maintien de certains axes hors d'eau, espaces de confinement dans les îlots urbains, possibilité d'accès par voie héliportée, etc.)
- d'intégrer la dimension du risque d'inondation dans le choix du phasage opérationnel de l'opération.

Le projet du Grand Arénas va par ailleurs réduire les surfaces imperméabilisées d'environ 10 ha soit 25%, en créant des espaces verts permettant l'infiltration naturelle des eaux de pluie. En conséquence, les débits d'eau de ruissellement seront nettement inférieurs à la situation actuelle.



Surfaces imperméabilisées – Espaces verts

Pour sa part, le projet Nice Méridia fait référence en matière de gestion des risques en favorisant une approche fondée sur la résilience, par la création d'espaces publics permettant de supporter des épisodes pluviaux d'occurrence centennale, grâce à des bassins. Il peut être intéressant, dans le cadre du développement de l'Eco-Vallée, de viser à la généralisation de cette démarche au sein des dynamiques en cours et des projets à venir.



Contributions de l'EPA

- L'EPA intègre la prise en compte des risques en amont des projets ainsi que dans les études pré-opérationnelles
- Il encourage les différents maîtres d'ouvrage à adopter une approche fondée sur la résilience pour la conception de leurs projets d'aménagement
- Il est signataire du PAPI Var 2 et porteur d'actions relatives à :
 - l'élaboration d'un guide pour la prise en compte du risque inondation dans l'urbanisme auprès des aménageurs.
 - l'étude de vulnérabilité et d'alerte et de secours sur le secteur Grand Arénas

D. VISER LA NEUTRALITE ENVIRONNEMENTALE ET SANITAIRE PAR LA MAITRISE ET LA VALORISATION DES RESSOURCES

Le développement de l'Eco-Vallée est encadré par des orientations fortes et des engagements multiples de l'EPA et de ses partenaires dans les domaines de l'eau, de l'assainissement, des risques, des déchets, du climat et de l'énergie..., afin de préserver les ressources et maîtriser leur consommation.

Répondre aux objectifs de neutralité environnementale et sanitaire, nécessite d'affirmer et de mettre en œuvre un changement profond des modes d'aménager, de construire et de consommer. Il s'agit de définir un mode de développement qui soit le moins impactant possible du point de vue environnemental, relativement à toutes les formes de production au sens large du terme, et à tous les types d'activités (agricoles, industrielles, tertiaires...).

A cette fin, le Cadre de Référence pour la Qualité Environnementale (CRQE) guide les opérations et constructions vers une prise en compte des enjeux inhérents à l'utilisation économe des ressources locales et à leur valorisation par des échanges locaux.

Ce document-cadre constitue ainsi un point d'appui pour généraliser des initiatives de consommations responsables, au cœur des projets urbains : bâtiments peu consommateurs en énergie, réduction des déchets produits au cours de la construction, etc.

L'ambition est de réduire jusqu'à 40% les consommations en eau potable par rapport à la consommation de référence, d'utiliser un maximum de terres de remblai d'origine locale et de viser un rapport déblais/remblais équilibré. Elle est aussi de réutiliser, recycler ou valoriser jusqu'à 50% des déchets de chantier, de couvrir les besoins en énergie primaire du bâtiment de 25 à 30% par des énergies renouvelables locales.

Deux axes traduisent l'ambition d'éco-exemplarité pour l'aménagement de ce territoire et expriment simultanément le fort positionnement environnemental de l'Éco-Vallée :

- la maîtrise de l'utilisation des ressources naturelles
- la diversification des ressources énergétiques par le déploiement des énergies renouvelables.

1. Utiliser les ressources naturelles de façon économe

Cet axe recouvre deux enjeux principaux :

- la préservation de la ressource en eau
- la gestion des déchets

a) Ressource en eau

Le système hydrogéologique de la basse vallée du Var est complexe et constitue un enjeu majeur pour l'Eco-Vallée et les territoires des Alpes-Maritimes. La plaine du Var est en effet une véritable « usine de production d'eau potable » qui assure les besoins d'environ 600 000 personnes d'Antibes à Menton. L'eau de la nappe phréatique du Var est d'une qualité exceptionnelle et est abondante, mais elle est très sollicitée et fortement vulnérable aux pollutions.

Les actions sont multiples pour répondre à ces enjeux et sont identifiées dans le cadre du SAGE Basse vallée du Var révisé (approbation début 2015) qui inclut l'ensemble du périmètre de l'OIN. Il s'agit à ce titre de :

- 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
- Eviter l'usage des produits phytosanitaires pour l'entretien des espaces publics et des infrastructures de transport.
- Lutter contre les pollutions liées au déversement des eaux pluviales ou usées (déversoirs d'orage)
- Promouvoir des pratiques agricoles respectueuses de la ressource en eau

Ces principes rejoignent les orientations du SOURCE (Schéma Régional de la Ressource en Eau) pour le fleuve Var :

- Diversifier l'alimentation en eau par la mise en valeur des ressources souterraines à fort potentiel et assurer la protection de ces dernières, notamment par la mise en place d'une structure de gestion basse vallée du Var
- Intégrer les aspects liés à l'eau (disponibilité et protection des ressources) pour définir la capacité d'accueil du territoire dans les documents d'urbanisme ; de manière générale, lutter contre l'étalement urbain.
- Reconquérir la qualité des ressources en eau superficielle et souterraine, et des milieux associés, par l'amélioration des infrastructures d'assainissement et la lutte contre les pollutions diffuses.
- Développer une activité touristique durable en minimisant ses pressions sur les ressources en eau et en renforçant sa contribution aux coûts induits par ces pressions.
- Réaffirmer les enjeux de protection des milieux naturels comme atout d'un développement durable des territoires.

Notons ici que le projet Aquavar préconisé par le SAGE vise à développer un outil stratégique et opérationnel de gestion de la nappe dans une échéance de 3 à 4 ans. Il est important que les connaissances et outils de simulation actuellement développés par l'EPA puissent être capitalisés et intégrés dans ce projet qui concerne toute la vallée. Le démarrage du projet, auquel l'EPA sera associé, est prévu début 2015.

Dans la démarche de préservation de la ressource en eau, l'EPA intervient de façon adaptée et diversifiée :

- A l'échelle des îlots bâtis, le parti d'aménagement impose la retenue des eaux pluviales pour des occurrences décennales qui pourront être stockées et réutilisées pour l'arrosage des espaces verts ou pour l'alimentation d'un réseau alimentant les chasses d'eau
- A l'échelle des quartiers, des études de modélisation de nappe sont réalisées afin de vérifier les impacts hydrauliques et thermiques vis-à-vis d'un usage géothermique sur Nice Méridia tout comme sur le Grand Arénas avec, dans ce cas, une attention particulière à l'impact sur le biseau salé
- De même, la proximité de la nappe alluviale a conduit l'EPA à lancer une étude de modélisation de la nappe superficielle afin de préciser l'implantation des parkings en sous-sol.

b) Déchets

Comme il a été précisé dans la partie diagnostic du PSO, les enjeux de collecte, de valorisation et de traitement des déchets sont couverts par des plans et programmes et par des initiatives et projets.

Le plan départemental des déchets ménagers et assimilés vise des objectifs précis à atteindre en matière de réduction des ordures ménagères, de taux de recyclage « Matière », de valorisation des encombrants et de diminution des ordures ménagères résiduelles. Ces objectifs s'inscrivent par ailleurs dans les compétences de la métropole qui est engagée dans une démarche globale associant les différentes technologies existantes pour le traitement et la valorisation des déchets ménagers, *via* notamment les infrastructures existantes sur le territoire.

Les déchets non-ménagers (DNM) et non-dangereux des entreprises, administrations et établissements publics sont collectés par des prestataires privés et bénéficient d'un réseau d'infrastructures dans l'Eco-Vallée qui permet leur traitement (déchetteries, centre de tri Haute Performance). La gestion collective des DNM se développe dans les zones d'activités, en lien avec la chambre de commerce et d'industrie, dans le contexte d'une évolution des flux en progression.

Le projet du plan départemental de prévention et de gestion des déchets issus du BTP (qui sera réalisé en 2015) fixe des objectifs spécifiques pour le traitement de ces déchets (déchets inertes issus de la construction, de la démolition et de la réhabilitation) et vise une ambition globale de 70% de recyclage de ces déchets en 2020.

Les enjeux concernant les déchets découlent ainsi de ces différents plans ou programmes établis en concertation et doivent se traduire dans les projets d'aménagement.

Au plan opérationnel, il s'agit de respecter les règles édictées par la métropole pour favoriser la collecte des déchets ménagers. S'agissant des déchets de chantiers, et dans le respect de la charte « Chantier vert de l'Eco-Vallée », les aménageurs/opérateurs ont obligation de réduire, réutiliser et recycler ces déchets. Il leur faut limiter les volumes et

quantités de déchets, assurer le traitement, la valorisation et le recyclage des déchets collectés et utiliser les terres de remblais d'origine locale.

Les actions développées par les opérateurs doivent permettre simultanément :

- d'intégrer, dans les aménagements et les programmes immobiliers, les équipements nécessaires à une optimisation de la collecte sélective
- de favoriser le réemploi des matériaux de démolition sur site
- de 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.

S'agissant de ce dernier point, il est ainsi prévu, dans le cadre d'une démarche d'écologie industrielle soutenue par l'ADEME, la création d'un centre de valorisation des déchets du BTP, porté par les industriels de la filière. Ce projet s'inscrit dans la continuité des activités existantes qui constituent actuellement un pôle important sur 11 hectares en rive gauche, sur les Iscles du Var. Il répond à la problématique de déficit de traitement identifié par le plan départemental et aux objectifs de recyclage affichés (70% contre 58% actuellement) par la création d'un centre de regroupement, tri et valorisation des déchets inertes à proximité des lieux de production et de consommation de matériaux valorisés (opérations engagées et projetées en aval de la rive gauche par l'EPA, la métropole NCA et des opérateurs privés). Ce projet répond enfin aux objectifs de l'Eco-Vallée en matière de densification (réduction des emprises actuelles) et de mixité (intégration d'activités au projet urbain). Cet équipement constitue ainsi un enjeu majeur pour le développement du territoire et sa localisation fait l'objet d'une réflexion conjointe entre les porteurs privés du projet et l'ensemble des acteurs publics qui le soutiennent et plus particulièrement la Métropole NCA et l'EPA.

2. Diversifier les ressources énergétiques et maîtriser les consommations

Situées en « bout de chaîne » des réseaux d'alimentation d'électricité, les Alpes-Maritimes disposent d'une puissance électrique limitée, avec une dépendance à 80-90% d'autres territoires, et d'un nombre très faible de sites de production d'énergie.

Le territoire est par ailleurs exposé aux risques de coupures en cas d'aléas (avarie technique, incendie de forêt...).

Dans ce contexte, deux axes stratégiques doivent être développés :

- la maîtrise des consommations
- la diversification des ressources énergétiques.

Les énergies utilisant des sources renouvelables sont encore peu utilisées bien qu'elles recouvrent un potentiel de développement particulièrement riche et diversifié (énergie solaire photovoltaïque et thermique, géothermie, boucle d'eau de mer pour le chauffage et le refroidissement de bâtiments, éolien, biomasse forestière). Elles peuvent venir sécuriser

l'approvisionnement, garantir la gestion durable des consommations et elles autorisent à viser à terme l'autonomie énergétique. Elles peuvent également être l'occasion de valoriser l'exploitation de matériaux d'origine locale (nombreux atouts permettant par exemple d'amorcer la structuration de la filière départementale du bois dans le cadre notamment de la charte forestière).

A grande échelle, la stratégie dans ce domaine est d'ores et déjà définie dans divers plans d'actions auxquels l'EPA est associé, tels que les Plans Climat Energie Territorial (PCET) portés d'une part par le conseil général et d'autre part par la métropole NCA, le contrat d'objectifs pour la sécurisation de l'alimentation électrique de l'Est PACA. Les objectifs validés dans ces programmes engagent l'ensemble des acteurs publics et privés au respect d'objectifs de consommation économe et de production locale.

Dans ce cadre, le projet de l'Eco-Vallée représente une opportunité pour décliner les actions à toutes les échelles du développement et à celle de leur mise en œuvre.

Au niveau opérationnel, la prise en compte des enjeux énergétiques se traduit déjà aujourd'hui dans plusieurs projets tels que :

- la mise en œuvre des actions EcoCité portées par l'EPA : conception de deux îlots démonstrateurs à haute performance énergétique, lutte contre les îlots de chaleurs sur les espaces publics intermodaux innovants du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport, création d'un smart grid à Nice Méridia
- le développement de deux démonstrateurs smart grids : Nice Grids à Carros porté par ERDF et Reflexe porté par Veolia
- le projet de pôle de valorisation de la biomasse forestière dans le secteur du plan de l'Estéron, en lien avec la démarche d'écologie industrielle soutenue par l'ADEME, qui vise à optimiser l'efficacité thermique de la zone industrielle de Carros-Le Broc.

Des études permettent également d'affiner progressivement, au-delà de l'atlas régional des énergies, la connaissance du potentiel d'énergies renouvelables à des échelles plus opérationnelles.

Dans le cadre de ces orientations, la stratégie énergétique de l'EPA vise à développer systématiquement un mix-énergétique dans chacune des opérations, en tenant compte des potentiels locaux, et à réduire les effets d'îlots de chaleur urbains pour améliorer le confort des usagers.

Concernant Nice Méridia, les études engagées portent sur plusieurs orientations qui vont organiser le déploiement d'un smart grid énergétique à l'échelle du quartier.

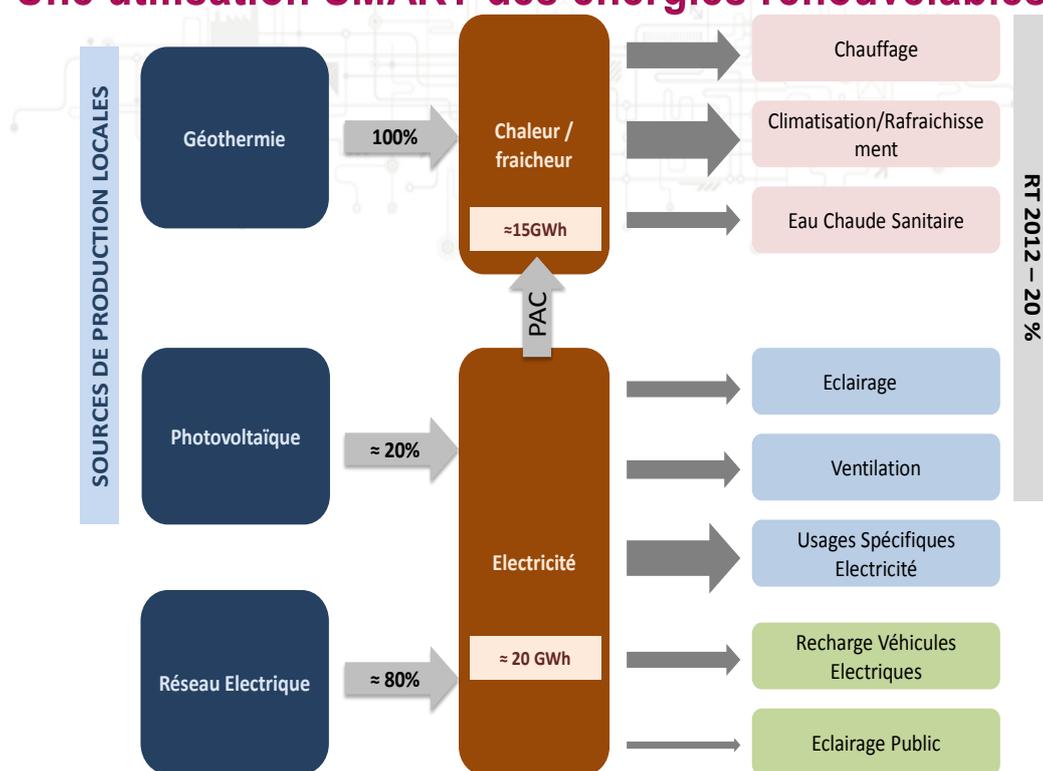
Ainsi :

- l'EPA vient de réaliser avec le concours du BRGM une étude sur le potentiel géothermique de la nappe alluviale du quartier Nice Méridia. Cette étude montre la faisabilité de mobilisation de cette ressource, tant d'un point de vue technique qu'économique, tout en préservant la qualité de la nappe
- un Schéma Directeur Energie (SDE) a été élaboré et doit permettre d'arrêter les orientations énergétiques du nouveau quartier. Il est établi sur la base des consommations futures du quartier en rapport avec la constructibilité envisagée (environ 350.000 m² SP, 50% d'habitat...). Ce SDE intègre, en complément de l'alimentation en électricité, la géothermie sur nappe, permettant de répondre

à l'ensemble des besoins chaud et froid du quartier, et de la production photovoltaïque assurant l'appoint en énergie électrique renouvelable.

Le schéma ci-dessous présente l'organisation proposée.

NICE MÉRIDIA, Une utilisation SMART des énergies renouvelables



Sources : Analyses Embix - Seban & Associés - CSTB ; Schéma Directeur Energie Artelia

Des réflexions sont menées pour rechercher des solutions innovantes en énergies renouvelables pour le secteur du Grand Arénas, étendu aux Moulins. Des expertises sont conduites pour étudier les alternatives possibles afin de préciser la nature du mix énergétique qui y sera déployé (photovoltaïque, géothermie de nappe, sondes géothermiques, thalasso-thermie, récupération des calories du réseau d'assainissement) et les modalités de mise en œuvre.

Ainsi, l'EPA et le BRGM étudient le potentiel de développement de la géothermie dans le périmètre du Grand Arénas en vue de couvrir les besoins de chauffage et de rafraîchissement des équipements programmés. Cette évaluation sera faite à partir des caractéristiques de la ressource géothermale, des modes de production possibles et de l'adéquation avec la typologie des bâtiments prévus. L'étude déterminera les débits exploitables de la nappe des alluvions pour la couverture des besoins énergétiques au moyen de pompes à chaleur, sans risque d'intrusion d'eau de mer dans la nappe, et sans perturber les pompages existants, en particulier pour l'aéroport et le champ captant des Sagnes. Cette étude de géothermie sur nappe sera complétée par l'étude d'une solution alternative qui serait apportée par une géothermie sur sondes géothermiques verticales.

Dans le contexte méditerranéen, la maîtrise du confort thermique estival est un enjeu fort qui nécessite d'apporter une réponse selon 3 axes :

- réguler les apports thermiques extérieurs sur le bâtiment
- développer une architecture bioclimatique qui s'assure du bien être des occupants
- minimiser le recours à la climatisation dont les impacts sur le réseau électrique apparaissent de plus en plus significatifs et dont le fonctionnement provoque l'émission de puissants gaz à effet de serre.

Dans le cadre du programme EcoCité, une démarche expérimentale a vu le jour sur les espaces publics du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport pour lutter contre les îlots de chaleur urbains. Les espaces publics vont ainsi bénéficier d'une organisation de la végétation spécifique pour lutter contre l'effet venturi, de la mise en place d'un système de pavés à rétention d'eau, d'un système d'arrosage sur les chaussées des bus, de monitoring urbain, de revêtement réfléchissant pour le confort en été, d'un traitement particulier à l'usage des personnes à mobilité réduite, d'économies d'énergies et de recours aux énergies renouvelables, de mobiliers urbains intelligents ou encore de signalétique particulière pour l'ensemble des aménagements.

Contributions de l'EPA

- L'EPA incite, à travers l'application du CRQE, à développer des aménagements et des constructions bioclimatiques, économes en ressources, sobres en énergie, ayant recours aux énergies renouvelables et favorisant les matériaux recyclés et/ou biosourcés
- Il développe, dans ses opérations, des démarches de valorisation environnementale des sols pour optimiser leur réemploi, et de gestion intégrée des eaux pluviales favorisant la rétention
- Il demande que soient atteints ces niveaux de performances environnementales dans les CCCT et, tout en respectant l'autonomie des collectivités territoriales, dans les documents d'urbanisme
- Il est porteur d'actions innovantes telles que celles inscrites dans l'EcoCité NCA : îlots démonstrateurs, lutte contre les îlots de chaleur, projet de déploiement d'un smart grid à l'échelle d'un quartier
- Il a initié en 2010 une démarche d'écologie industrielle à l'échelle de l'Eco-Vallée qui aboutit aujourd'hui à des projets, validés au niveau national, mis en œuvre par des entreprises locales
- Il étudie systématiquement les potentialités de productions (chaud/froid) issues d'énergies renouvelables et réalise des schémas directeurs énergie pour chacune de ses opérations.

II. AMENAGER DURABLEMENT UN TERRITOIRE STRATEGIQUE MAIS DESORDONNE

Contrairement à certaines autres opérations d'intérêt national qui se sont déroulées en France, l'OIN consacrée à la plaine du Var et à ses coteaux ne porte pas sur un espace vide et comme « neuf ». L'Eco-Vallée est le principal site d'activités économiques de la métropole Nice Côte d'Azur; c'est aussi – et d'abord – un territoire habité, fort d'une longue histoire.

- Au plan économique, la plaine qui fut longtemps un territoire presque exclusivement agricole a connu des mutations majeures. Aujourd'hui, outre ce secteur économique, plus de 10 000 entreprises exercent leurs activités dans le périmètre de l'OIN : industries, services, artisanat, entreposage, centres commerciaux, BTP... Elles ont créé plus de 60 000 emplois répartis dans des sites qui n'ont pas, pour la plupart, été conçus de façon programmée et cohérente, mais en fonction des opportunités (cf. la première partie de ce document). D'autres en revanche sont le fruit d'une volonté publique et d'un aménagement spécifique : la zone industrielle de Carros et l'actuel Arénas, essentiellement.
- Au plan humain, 120 000 personnes vivent dans l'Eco-Vallée. L'âge moyen de la population de la vallée du Var est plus jeune que celui du reste du département (cf. diagnostic). On peut noter au passage que, comme dans toutes les villes ou métropoles en expansion, la place des aînés reste encore à trouver – ou à retrouver.

Ces 120 000 habitants sont répartis de façon quasi égale entre la rive droite et la rive gauche du Var. Le fleuve fut longtemps la frontière entre deux Etats indépendants et le symbole de ce riche passé continue à certains égards à marquer l'inconscient collectif. De même, les importantes différences entre le Sud et le Nord du périmètre impriment encore leur marque. La partie sud du territoire présente une urbanisation fortement structurée, en grande partie liée au développement de ce qui a longtemps caractérisé la Côte d'Azur : le littoral, la mer, le tourisme. Elle concerne la quasi-totalité de la commune de Saint-Laurent-du-Var et un secteur majeur du développement de la ville de Nice. La partie nord, dominée par des villages perchés et anciens, offre un mode de vie bien différent qui, tout en étant de moins en moins rural, se distingue du littoral par la forte prédominance de l'habitat individuel, exception faite de la ville nouvelle de Carros.

Ces brefs rappels tracent les contours des défis considérables de l'opération d'intérêt national en matière d'aménagement :

- comment concilier/réconcilier le développement d'espaces dédiés aux fonctions d'habitat, d'activités économiques, sportives et sociales avec la qualité écologique ?
- comment ne pas banaliser le développement de l'Eco-Vallée ou, autrement exprimé, comment préserver la vie particulière des contextes villageois sans pour autant les muséifier ?

- quel équilibre forger entre développement agricole et espaces urbanisés, sachant que l'idée de l'agriculture en ville trouve ses limites dans les caractéristiques et les nécessités du travail agricole lui-même ?
- comment, dans ce contexte, équilibrer le développement entre les deux rives, et entre le Sud et le Nord ?
- comment forger – c'est une question-clé – une identité « Eco-Vallée », c'est-à-dire un sentiment commun d'appartenance à cette opération complexe, présentant des aspects aussi différents ?

Au total, il s'agit de redéfinir la place de l'homme dans cette nature, à maints égards remarquables, qui caractérise la vallée du Var et ses coteaux.

Dans l'Eco-Vallée, la question est plus riche et plus complexe que celle d'un nouveau modèle relatif à la place de la nature « en ville ». Car les villages perchés ne sont pas « de la ville » et ne veulent d'ailleurs pas le devenir ; certains hameaux de la plaine, ne le veulent pas davantage ; les restanques des coteaux n'ont pas vocation non plus à devenir de la ville « classique » ; les « marqueurs de ville » du Nord du périmètre ne sont pas ceux du Sud ; et plus globalement la définition contemporaine de « la ville » a tant évolué que le vocable lui-même – et bien entendu ses connotations concrètes – doivent être profondément revisités.

La « ville » d'aujourd'hui, telle qu'elle se réforme et se reforme à peu près partout sur la planète, se définit au travers de paradoxes qui sont autant de défis : offrir aux populations la diversité et la qualité des meilleurs services, ainsi que la vitalité et la créativité propres au monde urbain, tout en réfutant les formes agressives de la ville d'hier, qu'il s'agisse de ses pollutions, des défaits des espaces naturels face au bâti, de la consommation effrénée des ressources, de l'incivilité intrinsèque des trop fortes concentrations ou du bruit.

Les populations attendent des aménageurs qu'ils fabriquent de la ville sans ville, en somme, ou – exprimée plus positivement – qu'ils développent des fonctions urbaines sans les dommages de la ville.

L'Eco-Vallée est au cœur de ces défis. Le Projet stratégique et opérationnel ne prétend pas tout résoudre, évidemment ! Dans le prolongement du Projet de territoire, il cherche à jalonner un parcours possible entre les désordres d'aujourd'hui et de nouvelles formes vitales : vitales pour les femmes et les hommes comme pour la nature elle-même.

A cette fin, le PSO ne suggère pas seulement des pistes ; il propose à l'ensemble de ses partenaires, comme à la population, des axiomes pour l'aménagement, et notamment :

- de nouvelles formes de mobilité et de déplacement pour assurer les liaisons entre les espaces diversifiés du périmètre et les mailler entre eux, dans une approche « douce »
- un développement équitablement réparti entre les deux rives : ce que l'on nomme « le tressage »
- l'idée « d'intensité » qui n'est ni le mitage ni la densité violente de bien des villes du XXème siècle
- le principe de la mixité des fonctions et des usages, tourné contre les cités-dortoirs d'hier et contre l'étalement des logements, hors de toute vie sociale
- l'intégration des espaces naturels dans tout projet d'aménagement

- une forte qualité environnementale pour tout projet d'aménagement et de construction, dans le droit fil du CRQE
- l'intégration des risques à chaque projet.

La présent chapitre reprend et décline ces propositions d'axiomes, présentées sous des rubriques plus globales. Il se conclut par le rappel des outils dont l'EPA et ses partenaires disposent aujourd'hui pour mettre opérationnellement en œuvre ces orientations stratégiques, dans un contexte de dialogue et de concertation.

A. MOBILITE ET DEPLACEMENT

Le périmètre de l'OIN présente des pratiques de mobilité très spécifiques. Cette spécificité tient notamment au fait qu'il est constitué à la fois d'espaces très urbains, densifiés et mixtes, de zones monofonctionnelles dédiées aux activités économiques ou commerciales, plus ou moins organisées, et aussi d'espaces collinaires résidentiels dont les liens avec les « centres de quartiers » ou les villages sont souvent peu affirmés.

Les déplacements et les flux, hors transit, sur ce vaste territoire reposent aujourd'hui sur :

- l'attractivité et le fonctionnement de trois grandes polarités économiques et urbaines : Carros, Saint-Laurent-du-Var et Nice Ouest
- de forts générateurs de trafic, qu'ils soient quotidiens ou exceptionnels (aéroport, commerces)
- l'urbanisation plus ou moins diffuse des collines, et les modes d'occupation aléatoires de la plaine.

Ainsi, globalement, sur l'ensemble de la vallée ou dans ses sous-secteurs, la mobilité et les déplacements sont marqués par :

- un poids important des échanges avec l'extérieur (dont une partie de proximité qui est fortement liée à NCA)
- une forte attractivité pour le motif travail et un poids conséquent de ce motif dans les déplacements
- une utilisation massive de la voiture (en externe et en interne), malgré une présence certaine de la marche et du vélo dans les zones les plus urbaines et un développement notable des transports en commun, en lien avec les progrès récents de l'offre de transport
- un fonctionnement territorial qui, hors Carros, reste dépendant de la coupure du Var et de l'attractivité liée aux tissus urbains de proximité (Sud de la plaine du Var, avec Nice Ouest, l'espace Saint-Laurent-du-Var/Cagnes-sur-Mer/Villeneuve Loubet).

En outre, si la présence des plus grandes infrastructures de transports permet une bonne accessibilité externe (le rôle de porte d'entrée de Nice et du département : A8, aéroport), il n'en reste pas moins une saturation du dispositif qui constitue un facteur de fragilisation de l'attractivité et du fonctionnement de la plaine du Var et de la Métropole toute entière, autant sur le plan écologique qu'en termes d'efficacité économique.

Ces grandes infrastructures pèsent également de façon prégnante sur l'impact énergétique et environnemental de cet espace.

C'est donc sur **un schéma global de mobilité durable** que l'EPA souhaite appuyer le PSO, alliant les projets et les efforts des différents partenaires et autorités responsables de transports (Région, Conseil Général, Métropole NCA, Etat). Ce schéma vise à conforter leur complémentarité et leur synergie. Il a pour objectif d'allier urbanisme et déplacements et de s'intégrer dans les dynamiques d'innovation et de progrès portées par NCA, autorité responsable de la mobilité sur le large périmètre de la Métropole.

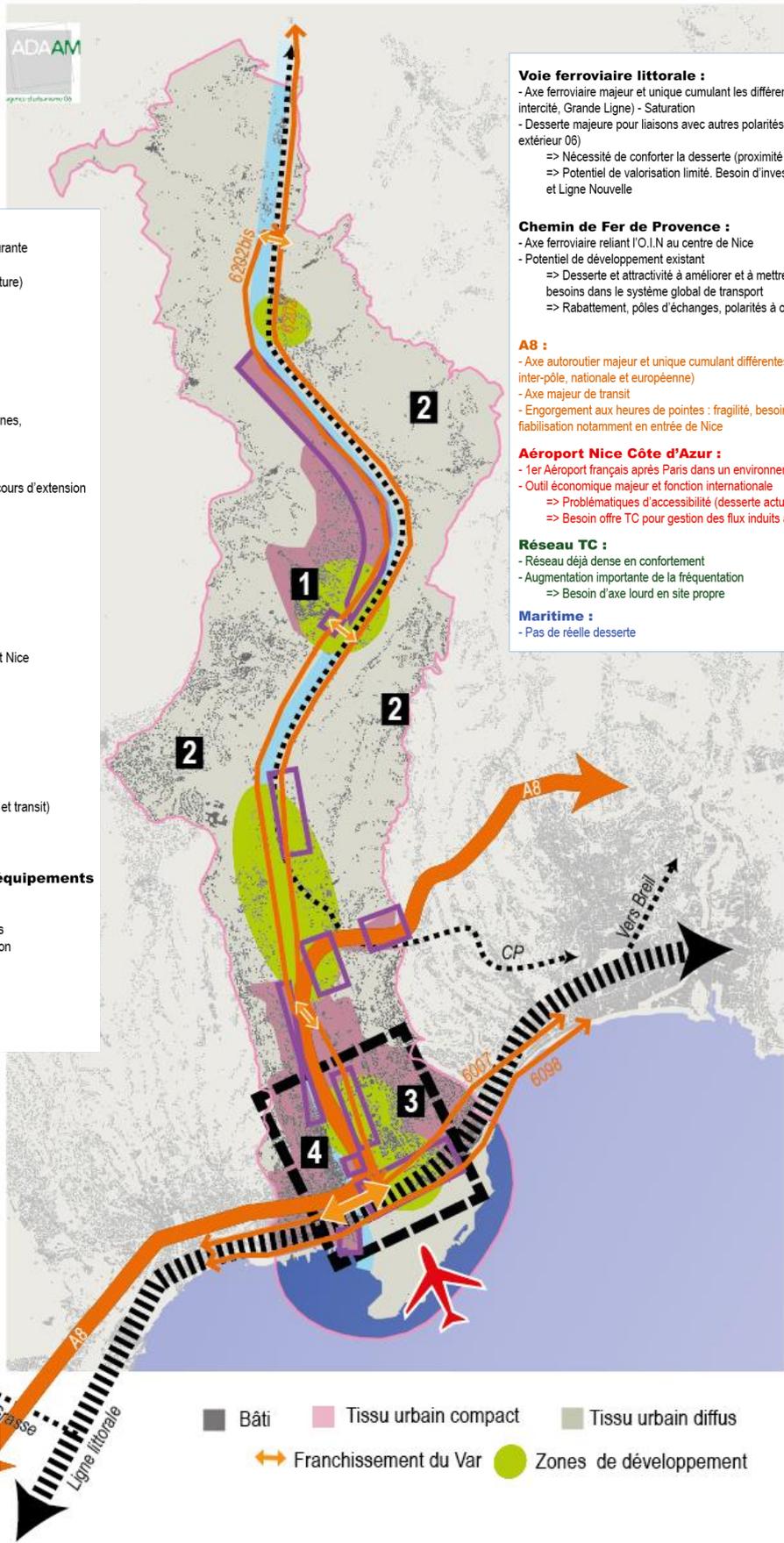
Ce schéma de mobilité globale répond aux enjeux et problématiques identifiées jusqu'à l'horizon 2020-2030, en fonction de l'avancée du projet Eco-Vallée.

Ses grandes ambitions sont d'assurer :

- l'amélioration et la fiabilisation de l'accessibilité (fer, routes, TGV, A8...) sur les grandes distances ainsi qu'au sein de l'espace métropolitain des Alpes-Maritimes (axes Est/Ouest)
- le bon fonctionnement et la fluidification de la basse vallée du Var, territoire de concentration des flux, avec de nécessaires réflexions sur la problématique du transit
- la mise en place des grands projets au sein de calendriers compatibles avec les opérations d'aménagement, en tenant compte du contexte budgétaire serré d'aujourd'hui
- l'amélioration des liens et des circulations internes (inter-rives et coteaux)
- la complémentarité et l'intégration des différents projets TC et modes doux dans un système global de mobilité durable (projets, organisation, tarification...)
- l'organisation du territoire (habitat, emploi, vie sociale) selon un modèle d'aménagement favorisant la proximité et les échanges en modes doux, et articulée autour de l'offre TC
- la gestion, l'organisation et la maîtrise du transport routier de marchandise.

Ces enjeux ont été identifiés et cartographiés ci-après par sous-territoire et par mode ou infrastructure.

Enjeux et problématiques en matière de mobilités de l'O.I.N



- 1 Carros (ville et ZI) :**
 - Polarité urbaine dense multifonctionnelle secondaire et structurante
 - Zone économique majeure
 - Echanges massifs avec le sud de la Plaine du Var et Nice (voiture)
 - Poursuite du développement
 - => Besoin de liens TC structurants et attractifs
- 2 Les coteaux (zones résidentielles) :**
 - Diffus pavillonnaire peu ou pas polarisé
 - Réseau viaire sous-dimensionné
 - Poursuite de l'attractivité résidentielle
 - => Gestion et anticipation des flux induits, réflexions urbaines, nouveaux modes de desserte
- 3 Quartiers ouest de Nice :**
 - Polarité urbaine majeure, dense, multifonctionnelle, mixte en cours d'extension et confortement
 - Attractivité résidentielle
 - Localisation des projets majeurs et grands équipements
 - => Fort besoin d'offre TC et nécessité de fluidification
- 4 Saint-Laurent du Var :**
 - Polarité urbaine dense multifonctionnelle en développement
 - Attractivité économique (ZI isolée) et résidentielle à gérer
 - Fonctionnement avec Cagnes, Villeneuve et Nice
 - => Besoin d'organisation interne et de liens vers le nord et Nice
 - => Besoin offre TCSP est-ouest
- Le Var :**
 - Beaucoup de flux bi-rives ramenés sur le littoral
 - Manque de franchissements
- Basse vallée du Var :**
 - Concentration des infrastructures et flux (internes, échanges et transit)
 - Cumul des fonctions
 - Concentration des modes de transport
- Pôles d'activités économiques et grands équipements existants :**
 - Polarités monofonctionnelles
 - Forte attractivité en termes de flux quotidiens ou exceptionnels
 - => Besoins de fiabilisation de l'accessibilité et de connexion efficace au système de transport
- Nouvelles polarités urbaines :**
 - Mixité
 - Proximité

- Voie ferroviaire littorale :**
 - Axe ferroviaire majeur et unique cumulant les différentes fonctions (cabotage, intercité, Grande Ligne) - Saturation
 - Desserte majeure pour liaisons avec autres polarités (Nice, polarités littorales, extérieur O6)
 - => Nécessité de conforter la desserte (proximité et grande accessibilité)
 - => Potentiel de valorisation limité. Besoin d'investissements sur la capacité et Ligne Nouvelle
- Chemin de Fer de Provence :**
 - Axe ferroviaire reliant l'O.I.N au centre de Nice
 - Potentiel de développement existant
 - => Desserte et attractivité à améliorer et à mettre en adéquation avec les besoins dans le système global de transport
 - => Rabattement, pôles d'échanges, polarités à organiser
- A8 :**
 - Axe autoroutier majeur et unique cumulant différentes fonctions (liaison locale, inter-pôle, nationale et européenne)
 - Axe majeur de transit
 - Engorgement aux heures de pointes : fragilité, besoin d'allègement et de fiabilisation notamment en entrée de Nice
- Aéroport Nice Côte d'Azur :**
 - 1er Aéroport français après Paris dans un environnement urbain contraint
 - Outill économique majeur et fonction internationale
 - => Problématiques d'accessibilité (desserte actuelle en voiture)
 - => Besoin offre TC pour gestion des flux induits actuels et futurs
- Réseau TC :**
 - Réseau déjà dense en confortement
 - Augmentation importante de la fréquentation
 - => Besoin d'axe lourd en site propre
- Maritime :**
 - Pas de réelle desserte

Bâti
 Tissu urbain compact
 Tissu urbain diffus
 Franchissement du Var
 Zones de développement

Dans le cadre du PSO, ce schéma est présenté selon trois grandes orientations :

1. la promotion et le développement d'une alternative au « tout-automobile »
2. le renforcement du maillage du territoire
3. le développement des mobilités douces et des modes de déplacement durables.

1. La promotion et le développement d'une alternative au « tout-automobile »

Le **schéma de mobilité durable, de développement des transports collectifs** et des modes alternatifs à la voiture qui est proposé s'appuie sur la construction d'un système de transport s'appuyant sur le ferroviaire et tramway et combinant l'ensemble des modes dans l'ensemble de la plaine, assurant son fonctionnement interne et ses liens avec la périphérie et l'extérieur.

Il intègre :

- a) la valorisation et le développement des infrastructures et de l'offre ferroviaires
- b) la poursuite de la réalisation du réseau tramway métropolitain (lignes T2 Ouest/Est, T3, puis T4)
- c) la mise en place de lignes routières expresses structurantes quand elles s'avèrent indispensables
- d) l'organisation de points d'échanges, de rabattements et l'intermodalité
- e) l'harmonisation, la complémentarité et une large accessibilité de l'offre de transport.

a) La valorisation et le développement des infrastructures et de l'offre ferroviaires

La ligne ferroviaire littorale

La plaine du Var est desservie, au Sud, par la ligne ferroviaire « Littorale », axe majeur régional et métropolitain qui permet de la relier à Nice-Thiers en 6 minutes, à Antibes et Cannes respectivement en 20 et 30 minutes, et à Monaco en 25 minutes. Cette ligne assure également, mais actuellement sans desserte dans l'OIN, les services Grandes Lignes (GL).

Ces dernières années, la Région a déployé d'importants efforts en matière d'offre et de cadencement. Cependant, malgré le bon positionnement de la ligne dans la partie urbaine littorale, la desserte TER de la plaine du Var, comme de l'ensemble du département, souffre de la saturation de la ligne littorale historique accueillant tous types de trains : TER, GL, fret.

Si la fiabilité de l'exploitation doit être améliorée grâce à la réalisation de la première tranche de la 3^{ème} voie Antibes/Nice, sur sa section Antibes/Cagnes-sur-Mer livrée en 2014, l'augmentation des capacités du système ferroviaire (en nombre de circulation et

en capacité des trains), tout comme sa sécurisation, passent par la réalisation de la « Ligne nouvelle Nice Est-Var ». Sa 1^{ère} phase (Nice/Sophia Antipolis/Cannes) a été actée dans les décisions nationales récentes. L'objectif de cette première phase de la LN est de proposer avant 2030 une solution de transport qui permette de désenclaver les Alpes-Maritimes dans ses liaisons vers l'Ouest de la région, de dé-saturer la ligne littorale existante et de desservir la zone de Sophia Antipolis, la zone de l'OIN Plaine du Var, ainsi que le moyen pays Grassois, pour améliorer la qualité et la fréquence des trains du quotidien et offrir ainsi une véritable solution de mobilité durable. Cette ligne permettra de desservir Sophia Antipolis: 7 minutes entre Nice-Aéroport, à Saint Augustin et Sophia Antipolis. Elle permettra aussi d'augmenter de façon conséquente l'offre TER, notamment aux heures de pointes (cadencement au ¼ heure voire 10 minutes entre Cannes et Menton/Vintimille).

Cette « boucle », qui permettra d'effectuer des trajets rapides Monaco – Sophia, Sophia – Nice ou encore Cannes – Sophia, sera donc une véritable alternative à la voiture et désengorgera notamment le trafic routier sur l'autoroute A8. Aujourd'hui, plus de 41.000 personnes en moyenne rejoignent chaque jour Sophia-Antipolis. Pour l'essentiel, ces déplacements se font en voiture ou en bus, créant des embouteillages sur l'autoroute A8.

Par ailleurs, le nœud ferroviaire niçois présente une ouverture vers l'Est qui, grâce aux différents travaux en cours de réalisation du côté italien et aux projets envisagés, permettra à terme de relier la plaine du Var, Nice et Monaco à Gênes en 1h30, à Milan et à Turin en 3h00. Il est clair que se joue là une partie de l'avenir de la Côte d'Azur tout entière au travers de ce que l'on peut appeler un « raccordement continental », la reliant peu à peu aux parties les plus dynamiques de l'Europe.

Pour sa part, la gare multimodale Nice-Aéroport sera le point d'entrée de ce dispositif avec un pôle complet : fer, route, tramway, modes doux. En cours de réalisation pour la partie tramway, ce pôle est encore à l'état de projet pour les autres modes et peut être réalisé par étapes, desservant d'abord le Grand Arénas, l'aéroport et le futur parc des expositions (PEX). Mais, à terme, la gare future a vocation à devenir la porte d'accès de Nice toute entière, le point de convergence entre les transports nationaux et internationaux et l'une des clés de voûte du schéma départemental des transports collectifs, permettant notamment d'améliorer considérablement les conditions de déplacement intra-départementales et d'accentuer le rapprochement des bassins de vie. La première phase de réalisation de cette gare est attendue avant 2020. Elle permettra notamment de gérer l'augmentation de l'offre d'un à deux trains par heure, dans l'attente du grand projet de Ligne Nouvelle. Au-delà de la restructuration et de l'interconnexion des modes de transport, le pôle d'échanges multimodal de Nice Aéroport va significativement améliorer l'offre de transports en commun, y compris interurbains.

La ligne des Chemins de fer de Provence

Plus au Nord, grâce à cette ligne, la plaine bénéficie d'une autre desserte ferroviaire. Historique mais de moindre importance, elle permet toutefois de connecter le centre et le Nord de la vallée à Digne et présente surtout l'intérêt de relier directement la vallée du Var au centre de Nice : Saint-Isidore/Nice Gare du Sud en 15 minutes, actuellement.

Les fortes potentialités de cette ligne des Chemins de fer de Provence sont inscrites dans le projet de modernisation et de développement porté par la Région. Il vise, en heures de pointe, un cadencement au ¼ h entre Nice et La Manda, et à une ½ h jusqu'à Plan-du-Var. Ce scénario de développement est évolutif et doit permettre à plus long terme un cadencement à 10 minutes, avec des amplitudes géographiques et horaires possibles. Le nombre de circulations quotidiennes entre Nice et La Manda passerait alors, dès 2020, de 24 à 43 AR/jour et, entre La Manda et Plan-du-Var, de 11 à 32 AR/jour.

Le positionnement et l'organisation des points de desserte (accessibilité, offre multimodale, rabattement...) participeront à « l'effet réseau » qui est indispensable pour la réussite de l'OIN. Il s'agit de réaliser une véritable gare à Lingostière où se feraient les échanges entre les CP et la ligne T3 du tramway, ainsi que la desserte de Carros, voire de nouveaux liens entre la gare des CP et Nice Thiers.

Les modes doux peuvent être également favorisés pour accéder aux différentes haltes des chemins de fer de Provence. Au niveau de la zone industrielle de Carros/Le Broc, pourraient notamment être envisagées des passerelles piétonnes sur le Var, jouant aussi un rôle de couture urbaine et permettant de conforter l'intérêt du parc naturel des rives du Var.

b) La poursuite de la réalisation du réseau de tramway métropolitain avec la ligne Ouest/Est puis les lignes T3

Sous maîtrise d'ouvrage de la métropole, la réalisation de la ligne Ouest-Est du tram (Port/ Aéroport/ Méridia/CADAM) et ultérieurement de la ligne T3 (Aéroport/Lingostière) vont permettre d'insérer le périmètre de l'OIN au cœur du réseau de transports collectifs métropolitain.

Plus de 11 millions de voyageurs/an transitent aujourd'hui par l'aéroport international Nice-Côte d'Azur. La desserte directe en tramway des 2 terminaux, depuis le cœur de Nice, est bien entendu majeure, le temps de trajet prévu étant d'à peine 26 minutes. L'impact sera d'autant plus fort que la ligne nouvelle doit être couplée, via le pôle d'échanges multimodal Nice-Aéroport, aux dessertes ferroviaires et interurbaines, permettant ainsi une amélioration majeure de l'accessibilité au quartier d'affaires du Grand Arénas, au parc des expositions (PEX), mais aussi au CADAM, au quartier des Moulins, à l'entrée Sud de la technopole urbaine Méridia, et à la salle Nikaïa. L'ensemble de ces réalisations devrait avoir un impact déterminant sur l'évolution des usages, et alléger la pression exercée par la voiture dans la basse vallée du Var.

Il sera ainsi apporté, en termes de mobilité durable, une offre quantitative et qualitative à la hauteur des enjeux et des ambitions de l'opération Eco-Vallée.

La ligne T3, avec ses 13 stations entre Lingostière et l'aéroport, deviendra l'axe structurant Sud/Nord qui couvrira l'ensemble des sites économiques, les nouveaux quartiers d'habitat et les grands équipements. Sa connexion avec les 2 réseaux ferrés démultipliera son intérêt.

c) La mise en place de lignes routières express structurantes

Au-delà du réseau d'armature « lourd », certains axes de transports collectifs routiers, rapides, urbains et interurbains pourraient être confortés, voire créés :

- les lignes interurbaines rapides permettant de relier, avec une offre adaptée aux actifs, la plaine du Var à Sophia Antipolis, Antibes, Cannes et Grasse, en attendant la 2ème ligne ferroviaire
- l'axe Carros-Saint Laurent du Var et les dessertes directes des Z.I.
- l'entrée des vallées de la Tinée et de la Vésubie via les Chemins de fer de Provence (Saint-Martin-du-Var) ou par la ligne T3 (Lingostière).

Le réseau pourra également être complété par une offre de qualité et attractive permettant de desservir les grandes zones résidentielles et actives de la périphérie (Vence par exemple), afin d'éviter un rabattement systématique des déplacements vers le littoral.

Au-delà des offres TC classiques, pourraient être aussi envisagées des possibilités de desserte par le câble des polarités ou des espaces densifiés sur les coteaux et les collines.

d) L'organisation des points d'échanges, des rabattements et de l'intermodalité

Comme nous venons de l'évoquer plus haut, les points d'entrée, de diffusion et de connexion du réseau constituent des éléments essentiels du dispositif. Permettant d'interfacer les différents modes de TC mais aussi les modes de déplacements individuels, en étant pourvus notamment de parcs relais de plus ou moins grande capacité, ces points de connexion répondent à plusieurs enjeux :

- la dimension internationale est assurée par le pôle multimodal Nice-Saint-Augustin-Aéroport qui permet en outre de répondre à :
 - un enjeu de développement des mobilités
 - un enjeu urbanistique
 - un enjeu d'innovation environnementale voire architecturale
 - un enjeu économique.

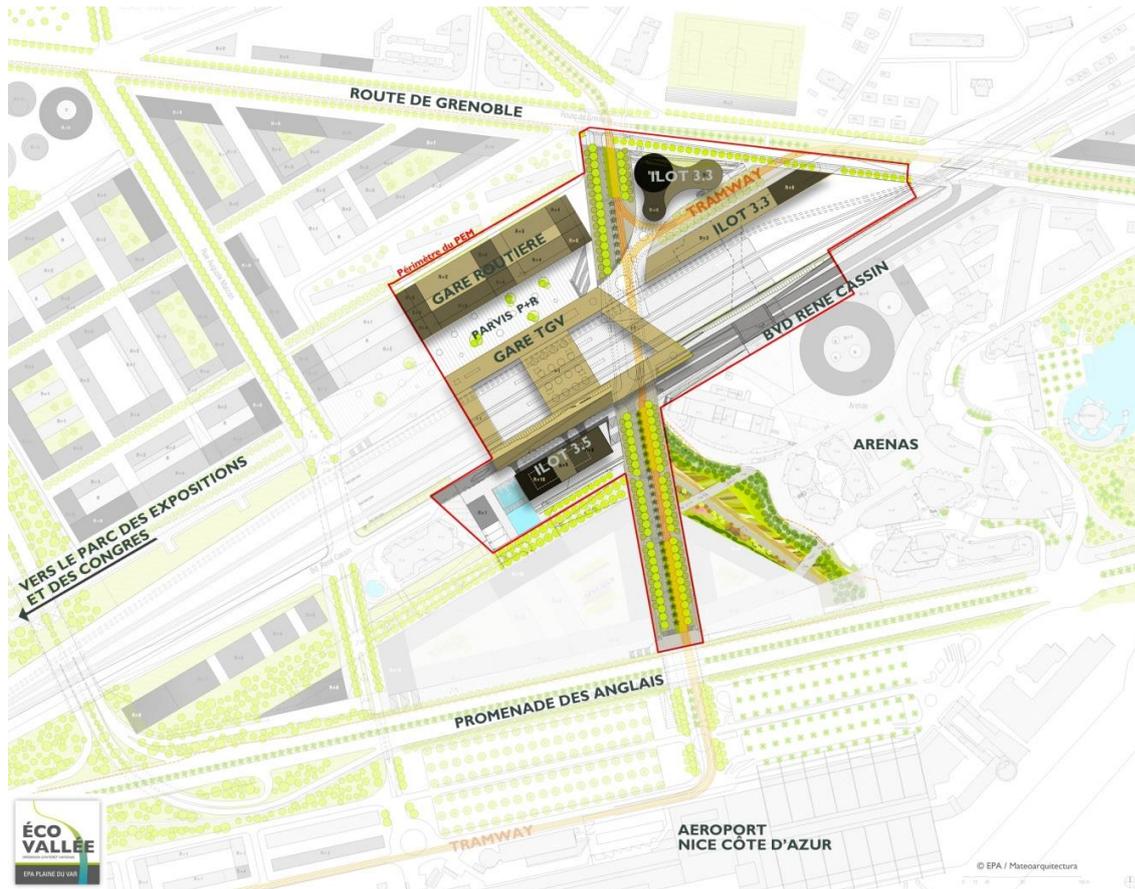


Figure 2: Organisation du pôle d'échanges multimodal Nice Aéroport

- des pôles de dimension métropolitaine
 - aux Vespins (Saint-Laurent-du-Var)
 - à Lingostière (Nice)
 - à La Manda, (à Colomars et Carros) : pôle inter rives
 - à Saint-Martin-du-Var.

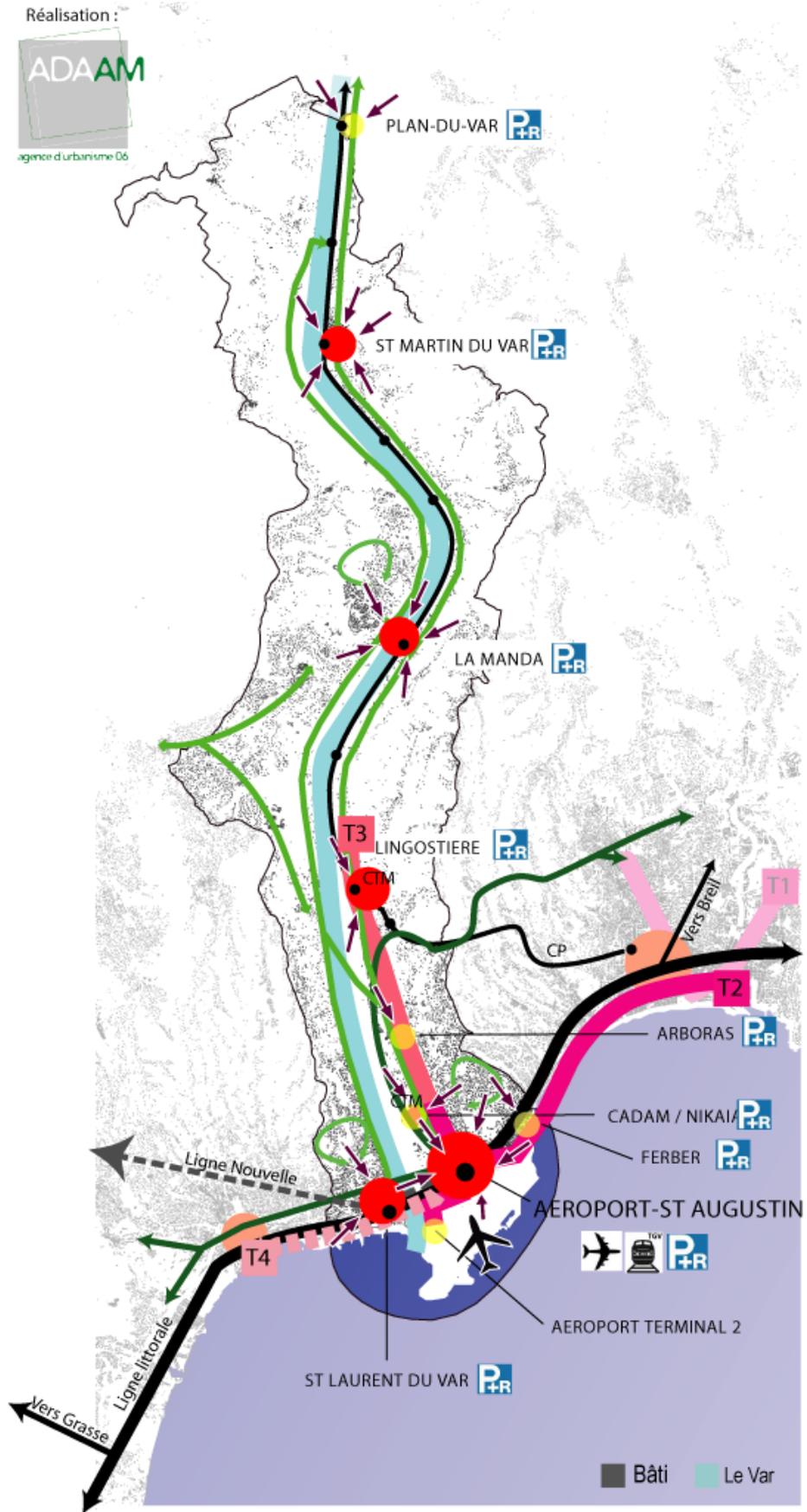
e) L'harmonisation, la complémentarité et l'accessibilité de l'offre

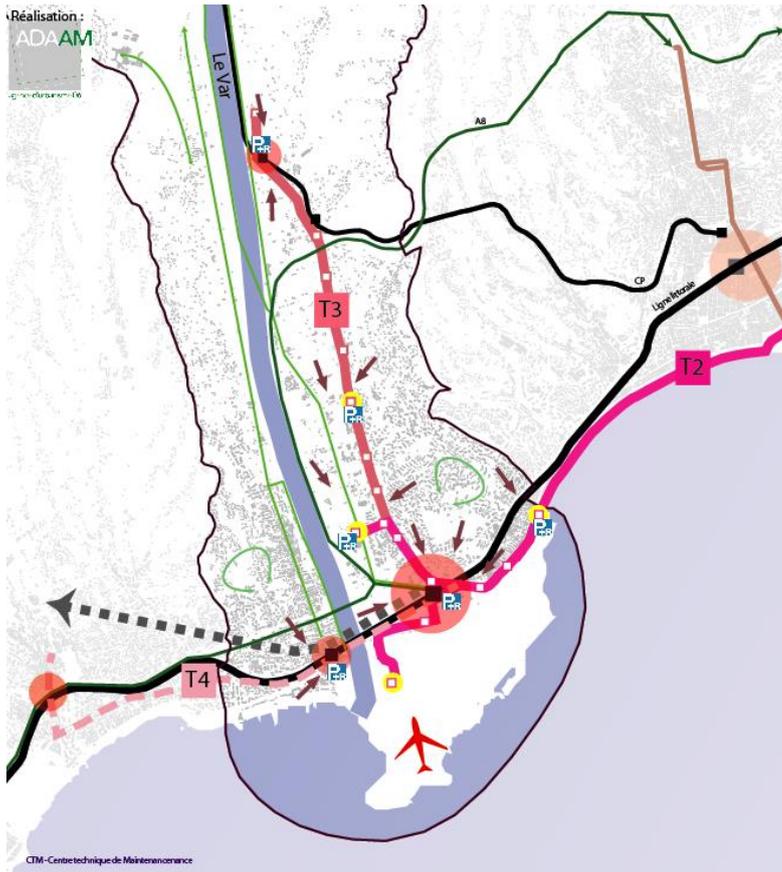
L'objectif majeur est de mettre en place une offre TC, multimodale, lisible, facile d'accès et fiable pour des usagers, selon leurs besoins.

Au-delà des systèmes d'information et de paiement, la complémentarité voire « l'unicité » de l'offre est l'objectif visé, en harmonisant les statuts actuels des modes de transport, des opérateurs et des autorités organisatrices. Seront privilégiés :

- l'offre la plus pertinente pour l'utilisateur (accessibilité, durée, confort...)
- des règles et des tarifs permettant l'intégration du ferroviaire, à l'image de ce qui est fait dans le système tarifaire métropolitain et départemental.

Le schéma global de mobilité durable sur l'O.I.N - Le réseau armature TC





RESEAU FERRE

- Gares et haltes ferroviaires
- Voie ferrée littorale
=> **Augmentation de capacité (6 TER/h cadencés Puis 8 avec LN)**
- Ligne nouvelle
=> **5 trains/h**
- Voie Chemin de Fer de Provence
=> **1 TER cadencé au 1/4 heure sur Nice-La Manda ;**
=> **à la 1/2 heure sur La Manda-Plan du Var**

RESEAU TC

- T2 - Tramway Ouest-Est
=> **Tramway cadencé toutes les 3 mn**
- T3 - Tramway Sud-Nord depuis Lingostière
=> **Tramway cadencé toutes les 6 mn**
- T4 - TCSP vers Cagnes sur Mer
=> **Cadencé toutes les 6 mn**
- CTM Centre technique de maintenance
- Ligne express par autoroute / voie rapide
=> **Liaisons avec pôles majeurs complémentaires au fer**
- Ligne rapide structurante et cadencée
=> **Liaison avec les pôlarités communales**
- ⤷ Desserte de proximité en rabattement
=> **TC cadencé**

PLATES-FORMES MULTIMODALES

- Pôle d'échange principal : complémentarité tous modes de transport confondus (grande accessibilité et desserte locale)

- Pôle d'échange secondaire : complémentarité entre certains modes de transport (desserte locale)
- Influence des pôles
- Ⓜ Parking relais

f) Enjeux complémentaires et réflexions à mener

Au-delà du schéma structuré présenté ci-dessus, quelques problématiques justifieraient des réflexions plus approfondies ; elles pourraient s'inscrire sur la durée, ou permettre des avancées progressives.

La desserte de Carros (ville et zone d'activités)

La desserte de Carros dont le fonctionnement reste très tourné vers Nice pour les habitants et pour les actifs travaillant sur la zone est aujourd'hui problématique en matière de transports collectifs, même si les Lignes d'Azur offrent déjà une certaine réponse.

L'utilisation de la voiture reste ainsi prépondérante du fait de l'éloignement, du manque d'offres TC, de connexions piétonnes peu qualitatives, malgré l'organisation cohérente de l'urbanisation.

Dans ce cadre, l'utilisation de l'axe des Chemins de Fer de Provence doit être favorisée, et si les projets de transfert en rive droite d'un tronçon de la voie ferrée ont été, de façon réaliste, abandonnés, la réflexion permettant une desserte directe de la ville nouvelle et de la zone d'activités, reste probablement à approfondir (cf. II.A.1.a).

Dans le schéma actuel, une attention particulière pourrait être portée à l'organisation d'un pôle d'échanges métropolitain à La Manda de part et d'autre du pont existant et sur sa desserte. En outre, ce pont pourrait être aménagé afin d'offrir aux usagers un cheminement piéton sécurisé et confortable. Enfin, pourraient notamment être examinés :

- une offre multiple pour la zone industrielle (navettes en continue, vélos, voitures et petits véhicules électriques...)
- une desserte de la ville nouvelle, reliée à un pôle multimodal à La Manda.

L'identification de Saint-Martin-du-Var et de Plan-du-Var comme pôles de desserte du haut-pays et comme outils importants de développement

Dans cette optique, l'offre « urbaine » des CP (4 trains/h) pourrait être poursuivie jusqu'à ces pôles d'échanges. Ils constitueraient ainsi un efficace lieu de rabattement pour les vallées, en même temps qu'un pôle de services et un point de desserte de qualité, en lien avec le potentiel d'urbanisation de la zone.

L'organisation spécifique du secteur de Saint-Isidore

Avec les différentes fonctions de cet espace (Grand Stade, commerces, polarités anciennes, développement de l'habitat) et ses différents points d'accès au réseau d'armature, ce lieu constitue « un pôle multimodal éclaté » intéressant à penser et à structurer (T3 et gare CP).

La desserte de Cap 3000 et son intégration dans une nouvelle polarité urbaine

Ce grand pôle commercial, en voie de développement, de modernisation et d'enrichissement par de nouvelles fonctions récréatives, peut constituer, selon les réflexions en cours, un espace mieux intégré à la ville de Saint-Laurent-du-Var. Il peut contribuer, en complément du port, à la requalification et au développement de la façade maritime et à l'attractivité touristique de la ville, de l'Eco-Vallée et de la métropole toute entière.

Son accessibilité en TC reste un point à approfondir, que ce soit par un TCSP (T4 notamment) ou en lien avec la gare des Vespins reconfigurée, afin d'intégrer ce site au tissu urbain et de réduire les impacts lourds de ses flux sur les infrastructures d'accès à Nice.

Réduction du déséquilibre entre rive droite et rive gauche en matière de desserte TC

La mise en place de dessertes TC, avec une offre performante aux heures de pointe, entre le bassin vençois et les sites d'activités de la plaine du Var, *via* Gattières, peut contribuer à atténuer le déséquilibre rive droite/rive gauche, à diminuer les flux des voitures particulières et à mieux gérer les besoins, dans l'attente de la réalisation d'une liaison plus performante.

Afin d'apporter une offre conséquente de TC à la rive droite, deux pistes pourraient être explorées :

- la possibilité (évoquée plus haut) de réaliser des TC par câble, reliant le coteau à la plaine, et connectés à un pôle d'échange et/ou à un parc relais (La Gaude, Carros...)
- la faisabilité de passerelles piétonnes sur le Var (beaucoup moins coûteuses que des ponts routiers), dédiées aux modes doux et positionnées de façon à desservir au mieux les équipements présents et à venir en rive gauche (TC, Nikaïa, le stade, les lycées...) ou pour accéder aux Chemins de fer de Provence.

Ainsi une passerelle piétonne traversant le Var au niveau de Nikaïa mesurerait environ 280 m de long et permettrait de relier un nombre considérable d'emplois et de logements dans un rayon de 800 m autour d'un arrêt de tramway.

2. Le renforcement du maillage du territoire et le développement des liaisons entre les rives du Var, les coteaux et la plaine

Jusqu'à ces dernières années, le développement de la vallée s'est fait :

- au Nord, par une organisation quasi urbaine, grâce à la zone d'activité de Carros et à la ville nouvelle en rive droite du Var.

- au Sud, par le développement de fonctions péri-urbaines mixtes en périphérie de Nice : les quartiers Ouest, Les Moulins, le MIN, le CADAM et la Préfecture, l'aéroport, la salle Nikaïa, Cap 3000.... Ces polarités ont été constituées autour des échangeurs autoroutiers de Nice Saint-Augustin, mais peu en lien avec la Promenade des Anglais et la façade touristique
- l'extension urbaine plus ou moins organisée s'est ensuite développée tout au long de la plaine du Var, avec des implantations « lourdes », notamment commerciales, à proximité de l'échangeur Saint-Isidore, constituant ainsi une occupation à la fois massive, peu qualitative et désordonnée du territoire. La plaine du Var est ainsi devenue peu à peu, sur certains espaces, la zone d'extension ou de relégation de la ville, pour ne pas dire son déversoir (cf. partie 1).
- enfin, par une certaine urbanisation des coteaux, ce développement s'est fait en confortement des villages perchés mais aussi de façon extensive, tout au long des crêtes et sur les versants, avec de l'habitat individuel ou de petits collectifs.

Au-delà de l'axe autoroutier de contournement de Nice qui dessert la plaine du Var avec ses quatre échangeurs, l'itinéraire structurant a longtemps été constitué par la seule ex-RN 202 qui jouait à la fois un rôle de liaison avec le moyen et le haut pays, mais aussi avec le littoral et en tant que voie de desserte interne.

Cette infrastructure, saturée par ses différentes fonctions, a été peu à peu complétée par des voies nouvelles Nord-Sud et Est-Ouest au sud de la Plaine, et surtout par la RM 6202bis, voie majeure d'accès à Carros et aux vallées, sur la rive droite, assurant très convenablement les échanges Nord-Sud, même en périodes chargées.

Cependant le reste du territoire est desservi par les voies et chemins historiques, souvent inadaptés ; c'est notamment vrai pour les collines qui sont rarement en lien direct avec la plaine et très difficilement desservables en TC, mais aussi dans la plaine.

L'opération Eco-Vallée, par sa feuille de route même, vise à restructurer l'espace en définissant les fonctions et le type d'urbanisation, les lieux de polarité, les espaces à protéger/préserver, la localisation des grands projets ainsi que les modalités de desserte de ces espaces et le maillage entre ces différentes polarités.

Les enjeux qui ont été identifiés dans ce cadre sont les suivants :

- assurer un fonctionnement performant et « viable » de la plaine, en organisant et maîtrisant les flux générés par le développement et l'urbanisation
- permettre les liens et le fonctionnement avec le reste de l'espace métropolitain et l'accessibilité du site
- favoriser la dynamique et la complémentarité entre plaine et coteaux ainsi qu'entre les 2 rives, en organisant les relations et les liaisons Est/Ouest
- desservir au mieux les nouvelles polarités et préserver leur attractivité en facilitant l'évolution vers de nouveaux comportements et de nouvelles pratiques modales
- réduire les déplacements inutiles et mieux polariser les bassins de vie et d'habitat
- faire de la plaine du Var, non un lieu de passage ou de déplacements contraints, mais un lieu de vie et de proximité.

Le maillage du territoire aux différentes échelles doit ainsi permettre :

- l'amélioration de l'accessibilité à la vallée et à ses différents espaces, ainsi que le confortement de ses communications avec les territoires stratégiques voisins
- une recomposition du territoire et la mise en place des liens nécessaires aux échanges à l'intérieur de l'O.I.N et entre ses différentes polarités : pôles d'activités, zones résidentielles, zones urbaines denses, nouveaux quartiers mixtes, grands équipements...
- un fonctionnement de proximité notamment grâce aux principes de mixité et d'intensité, mais aussi grâce à l'utilisation des modes doux et à la réduction des déplacements contraints.

a) Accessibilité externe,

L'amélioration passe par le réaménagement de l'A8, au droit de la basse vallée du Var et de Saint-Augustin. Ce réaménagement permettra une augmentation et une homogénéisation des capacités sur cette section, ainsi qu'une diffusion plus facile des flux vers l'aéroport, la gare multimodale, la promenade des Anglais et l'ensemble des équipements.

En parallèle, l'aménagement du raccordement voie Mathis/A8, partiellement en souterrain, induira un allègement de l'encombrement de l'espace stratégique du Grand Arénas et autorisera une liaison facilitée depuis Nice.

En termes de fonctionnement mais aussi d'image, le lien avec la promenade sera requalifié, dans le cadre de l'opération Grand Arénas.

b) Maillage interne du territoire

La création de « l'axe vert »

Dans sa partie littorale et centrale, concernant la rive droite, les axes existants font l'objet d'une nécessaire transformation en boulevards urbains et voirie urbaine (ex : la RM 6202). Certaines intersections sensibles sont aussi à traiter. En complément, le maillage de cette partie du territoire va être renforcé par la création de « l'axe vert » constitué par la voie dite des « 40 mètres », support d'itinéraire routier, de pistes cyclables et de cheminements piétons, mais aussi porteur du futur transport en commun en site propre T3 qui a vocation à structurer la nouvelle urbanisation.

Il permettra notamment de desservir le grand quartier de logement social des Moulins, rénové et ouvert sur la ville, et de relier entre eux les nouveaux espaces valorisés et attractifs : Méridia, Saint-Isidore, Grand stade...

Cette nouvelle infrastructure « mixte » permettra de fait de conforter la structuration des liaisons Nord/Sud, et de mieux les hiérarchiser selon les différentes fonctions.

Ce nouveau maillage sera complété par le confortement des réseaux de voiries urbaines Est/Ouest qui doivent nécessairement porter les fonctions de proximité et les modes doux, puis par d'éventuelles fonctions routières si cela s'avère nécessaire.

Il s'agit, en vérité, d'inverser la logique d'intervention et d'équipement, la logique des priorités, en partant du piéton, du cycliste jusqu'à la voiture, c'est-à-dire de favoriser la proximité, la ville « marchable » et apaisée.

Les voies existantes à réaménager seront repensées dans ce sens.

Une telle option nécessite toutefois que les polarités existantes ou à créer répondent bien aux exigences de mixité/densité et constituent de véritables quartiers avec habitat, commerces, services, lieux récréatifs, animation, activités.



Illustration E. Young AACMA Devillers&Associés By-Encore EPA

La nécessité d'organiser les déplacements et les liaisons en rive droite, confortant les axes Nord/Sud

Il s'agit de créer ou d'améliorer les liens entre le secteur de Carros-Gattières et Saint-Laurent-du-Var (ZI et ville).

Cet objectif passe par la possibilité d'organiser des connexions entre la RM 6202 bis et la voirie locale en rive droite - notamment par un demi échangeur au sud de la plaine des Iscles - ainsi que par l'aménagement d'une liaison performante cumulant la double fonction de déplacements Nord/Sud et celle de desserte locale de la zone d'activité et des zones résidentielles (à Saint-Laurent-du-Var, en particulier).

L'amélioration des communications bi-rive

Ce lien Nord-Sud, nécessaire à l'amélioration de la desserte interne à la rive droite, doit être complété par un dispositif facilitant les échanges entre les deux rives. Il est soit prévu, soit envisagé :

- à hauteur de La Baronne, et pour desservir le MIN ainsi que les projets urbains prévus à proximité, la création d'un, voire de deux demi-échangeurs sur la RM 6202bis afin de permettre :

- l'accès direct au secteur de La Baronne depuis Nice et la rive droite, et vers Carros (si 2 demi-échangeurs ou pont)
 - des communications entre les 2 rives au milieu de la plaine
 - la constitution d'un lien Est/Ouest utile pour l'ensemble des usagers de ces espaces la possibilité pour la rive droite d'accéder facilement à l'autoroute, Lingostière et l'ensemble des équipements positionnés en rive gauche.
- La réalisation d'un ou deux de ces échangeurs complèterait la fonction de la RM 6202 bis, seul lien express actuel entre Nice et Carros, et vers le haut-pays, en lui assignant une fonction de desserte plus locale et en confortant son rôle de lien entre les deux rives.
 - plus au sud, au cœur des secteurs de fort développement, il pourrait être envisagé un ouvrage de nature urbaine qui serait à positionner entre la plaine des sports et les Arboras, permettant l'accessibilité au centre de Saint Laurent et à la Z.I. La réflexion autour de la faisabilité d'un nouveau pont, dont la nature et les fonctionnalités restent à déterminer, nous semble nécessaire à engager avec nos partenaires concernant notamment le financement d'un tel équipement.

L'amélioration des liaisons entre les coteaux et la plaine

La « structuration » des espaces collinaires est un sujet délicat. Sans stratégie, ces espaces risquent de se développer « au fil de l'eau », entraînant les effets néfastes que l'on connaît. Mais à trop vouloir les « structurer », le risque est de susciter un développement trop conséquent sur ces sites particuliers qui composent le grand paysage.

La recherche d'un équilibre est donc nécessaire. La desserte des opérations semble en tout cas constituer un préalable indispensable : ce peut être un modèle viaire, performant et compatible avec les objectifs environnementaux de l'OIN, ou bien un modèle fondé sur les déplacements alternatifs (le câble par exemple, tel qu'évoqué plus haut).

Le confortement des liens Est/Ouest dits de proximité

La réalisation ou le confortement de liaisons Est-Ouest (y compris le raccordement aux boulevards urbains) à même de mailler l'espace recomposé est rendue nécessaire par le développement des quartiers Ouest niçois. Elle obéit en outre à l'un des principes fondamentaux d'aménagement de l'OIN, à savoir la volonté de rouvrir l'espace entre les collines et le fleuve. Il s'agit notamment de :

- la Digue des Français
- la Traverse Robini
- la Traverse des Arboras
- la Traverse des Baraques
- l'Avenue Vérola.

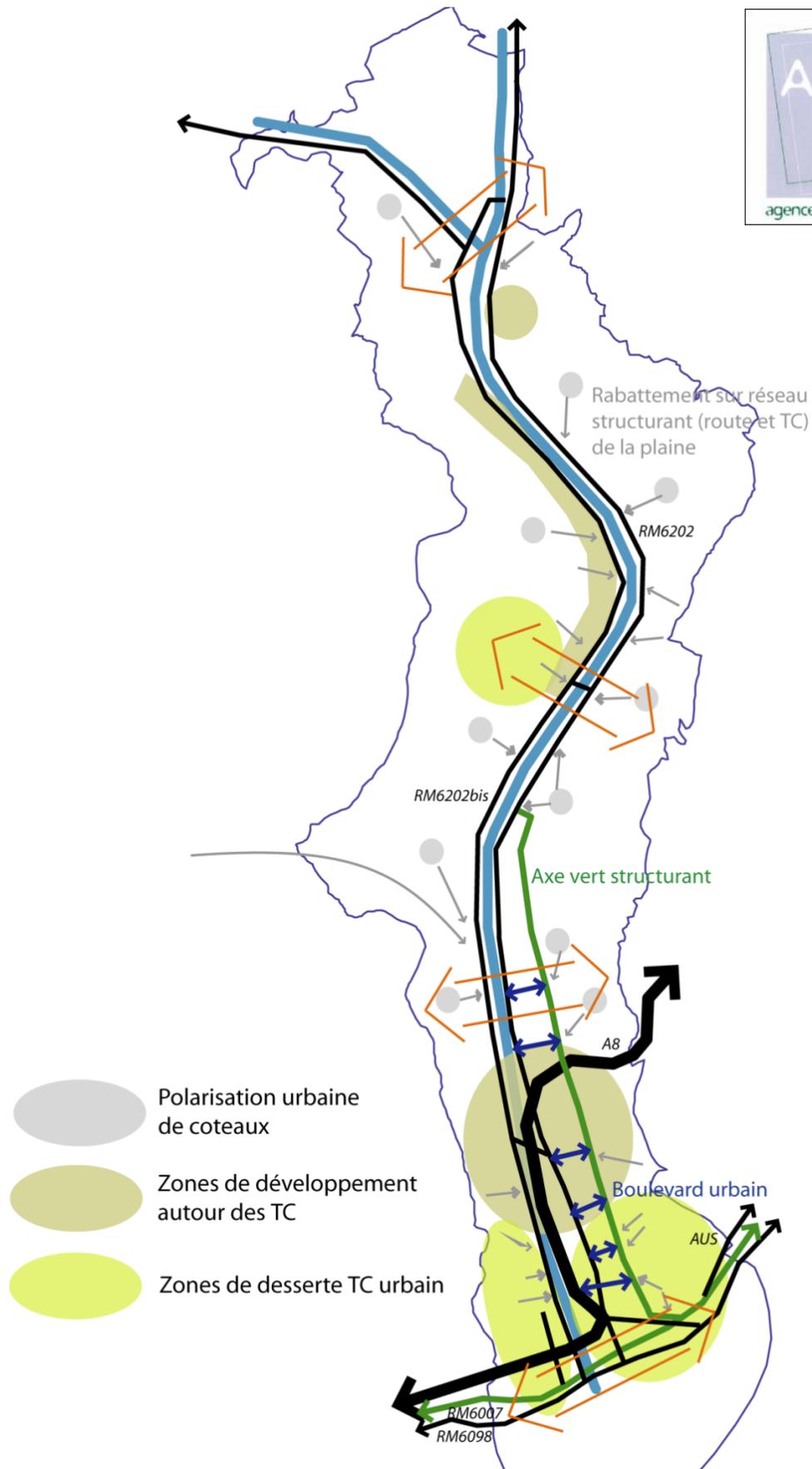


Figure 3 : Schéma de fonctionnement de l'armature routière

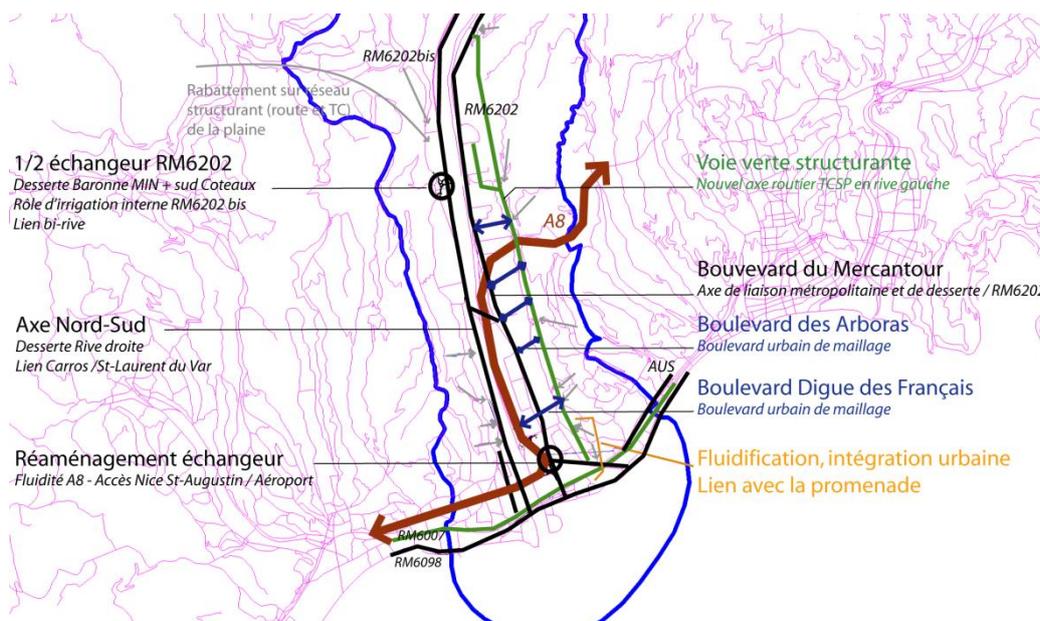


Figure 4 : Projets et maillage du territoire

3. Le développement des mobilités douces et des modes de déplacement durables

Pour atteindre l'objectif global de constitution d'un territoire durable, capable de contribuer à la lutte contre le changement climatique, notamment en réduisant les pollutions induites par les fonctions du territoire et par ses utilisateurs, l'opération Eco-Vallée est face à deux enjeux. D'une part elle doit prendre en considération la question des transports, en particulier sous l'angle de l'innovation et de la faible consommation énergétique. D'autre part elle doit favoriser les formes urbaines facilitant les circulations douces. Dans cette optique, les transferts modaux de la voiture individuelle vers les transports publics, les modes alternatifs (véhicules propres, modes doux) sont donc essentiels.

Aussi, le schéma de mobilité durable de l'O.I.N s'appuie-t-il sur la mise en place d'un système global de transport public concernant l'ensemble de la plaine et intégrant les dernières avancées technologiques. Il s'appuie également sur les meilleures pratiques de mobilités alternatives à la voiture.

Instituer la « ville des proximités » au sein des nouveaux quartiers

Afin de concilier au mieux les nécessaires développements des activités humaines avec le bon équilibre du milieu naturel, d'en préserver les ressources disponibles et de rendre possibles les développements futurs, le territoire doit maîtriser l'étalement de son urbanisation et faire évoluer en conséquence les politiques de mobilité.

A cet égard, la volonté est de mettre en œuvre le principe de la « ville des courtes distances » où le cœur de quartier, avec ses commerces et ses services de proximité,

sera accessible à 10 ou 15 minutes à pied, et/ou à proximité des arrêts de TC. Un réseau de voies et d'espaces publics hiérarchisés permettra d'apaiser la circulation et d'encourager ainsi les nouvelles mobilités, tant au sein du quartier que pour les déplacements vers l'extérieur.

En priorité, il s'agit de substituer au «tout-voiture» les transports en commun, mais aussi de développer encore davantage le système de partage autos et vélos : « autos bleues », « vélos bleus ». Il s'agit également d'adapter l'offre en stationnement, notamment par la réalisation de parkings en silos, judicieusement répartis. L'objectif est, à cet égard, de mettre en œuvre une stratégie de mutualisation du stationnement, accompagnée d'offre de services en rez-de-chaussée. Enfin, il est nécessaire de prévoir des parcs relais correctement positionnés, afin de capter les flux en amont, et en fonction de leur origine géographique.

Des circulations alternatives, connectées à l'armature TC

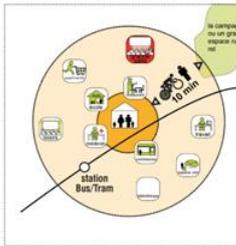
Le développement des réseaux "lourds" de transports publics dans les zones urbaines denses existantes ou futures, de même que l'utilisation performante du réseau ferré pour desservir les secteurs péri-urbains sont des actions majeures à déployer sur le territoire. Les modes alternatifs "doux" qui pourront venir en complémentarité et en appui de cette armature sont évidemment de toute première importance. Toutefois, l'essor des réseaux de circulations alternatives dédiées aux piétons, aux vélos et aux véhicules utilisant des énergies renouvelables, peut être favorisé plus rapidement et s'articuler avec les réseaux actuels et programmés de transports publics. A titre d'exemple, la liaison entre la voie cyclable littorale et la voie cyclable des rives du Var devrait être réalisée à très court terme. En outre, les pôles d'échanges du territoire offriront les infrastructures nécessaires pour faciliter leur utilisation (parcs à vélos, station pour vélos bleus et auto bleues...).

ARTICULER PROXIMITÉS, CENTRALITÉS, MOBILITÉS

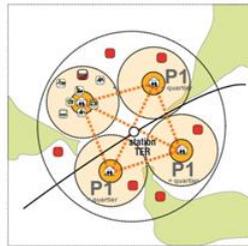
- **La politique de proximité**

- 1- la ville des courtes distances-le rayon de 500m, commerces services équipements, transports lourds nature
- 2- la métropole et ses lieux d'attractivités/ de polarisation

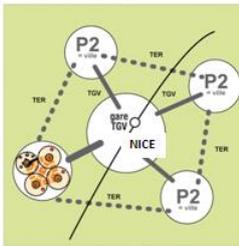
> Un nombre important d'équipements rayonnants: aéroport/ Gd Arénas/ CADAM/ Stade/ Nikaïa/ Pôle multimodal St Augustin/ A venir, plaine des sports
 >>> Comment font-ils VILLE?



Pôle d'hyperproximité P1
 = bourg rural ou "quartier"
 On y trouve les services liés à la vie quotidienne:
 - quelques équipements métropolitains thématiques
 - les liaisons à l'intérieur du quartier P1
 = 15 min à pied = 10 min en vélo



Pôle de proximité P2
 = "ville" = plusieurs quartiers
 On y trouve les services liés à la vie urbaine: des équipements métropolitains thématiques tels que stades, théâtres, grand pôle sportif, grands magasins
 -> Accès aux bassins d'emploi et de vie par TC



Pôle de grande proximité P3
 = le centre urbain de référence de plusieurs villes
 On y trouve les services liés à la vie métropolitaine: grand quartier d'affaire, aéroport, scènes nationales...
 -> liaison entre les villes = TER en 15 min
 -> liaison vers le pôle métropolitains extérieurs

UN RESEAU HIERARCHISE POUR APAISER LA CIRCULATION AU CŒUR DES MACRO-ILOTS ET ENCOURAGER LES NOUVELLES MOBILITÉS



- | | | | |
|-----------------------------|--|--------------------|---------------------------------------|
| Liaisons inter-quartier | Voies de dessertes apaisées - espace partagé - ZONE 20 | Station de Tramway | Emplacements réservés autobleu |
| Tramway | Villas - Cours urbaines - Liaisons douces | Parking silo | Emplacements réservés vélobleu |
| Voies de desserte - ZONE 30 | Sentes privées | Parking relais | Linéaire commercial |
| | Plateaux pour favoriser les traversées piétonnes | | |

Source : Devillers

Les pôles d'activités et de loisirs

Générateurs de flux importants, les pôles d'activités économiques sont particulièrement interpellés par l'ambition de passer de la ville du « tout-voiture » à la ville durable. L'enjeu concerne les sites d'activités de toute nature, qu'il s'agisse du Grand Arénas, de la technopole urbaine Méridia, de Cap 3000 et des autres centres commerciaux de Lingostière et de Saint-Isidore, ou encore des ZI de Saint-Laurent-du-Var et de Carros, du CADAM ou des équipements de loisirs du type de Nikaïa ou Allianz Riviera.

Dans ces sites, les acteurs seront incités à poursuivre ou à établir leur Plan de déplacements d'entreprise (PDE), ou interentreprises (PDIE), d'établissement scolaire (PDES) ou d'administration (PDA). Il sera recherché que leur accès, comme la circulation en leur sein, fassent appel à la mobilité alternative : traitement des circulations piétonnes au sein des zones commerciales, mise à disposition de véhicules en auto-partage, dans les zones industrielles, notamment pour relier le pôle multimodal le plus proche).

Poursuivre les actions en faveur de la ville connectée dans les transports publics

Les actions en faveur de l'intégration des dernières technologies dans les transports et dans les dispositifs de mobilité faciliteront leur accès et leur utilisation pour l'utilisateur. Il s'agit notamment des nouvelles technologies de communication qui suscitent de nouveaux comportements, tout comme d'ailleurs de nouvelles exigences de la part des usagers :

- accès rapide à l'information multi-supports : panneaux d'information ou information sur smart phone, borne digitale, etc.
- réservation multi-supports : par smart phone, par borne, aux guichets
- information multimodale : regroupement, sur un même support, des informations (horaires, fréquence, accessibilité, retards, travaux...) relatives aux tramways, bus, cars interurbains, trains, aéroports
- guidage personnalisé et en temps réel via les smart phones, intégrant la chaîne complète des modes : en TC, à pied, en voiture... Citons l'exemple des sites covoiturage 06 développé par le Conseil Général ou ceparou 06 développé par le symitam.
- paiement et/ou validation des titres de transport par la technologie du « sans contact ».

Sera ainsi facilitée la gestion en temps réel de l'ensemble des flux et des données, dans l'objectif d'une meilleure compréhension du fonctionnement des dispositifs et au travers d'un pilotage de la « ville intelligente » au bénéfice de ses habitants et usagers.

Encourager les projets de recherche et développement autour de la « smart and sustainable metropolis » et de l'outil « smart cities »

IBM et NCA se sont associés pour réaliser un outil « d'hypervision urbaine » inédit, véritable plateforme de données ouverte et prédictive rassemblant l'ensemble des informations disponibles au sein de la métropole.

La coordination de l'ensemble de ces données poursuit trois objectifs :

- offrir de nouveaux services aux citoyens
- développer les services
- permettre le développement économique et la création d’emplois.

Cet outil va permettre un "monitoring urbain" de haut niveau, capable de suivre des milliers de données en temps réel, tels que la qualité de l’air, le bruit et les variations du trafic. Il sera en outre prédictif. Déjà largement avancé dans sa réalisation, cet outil technologique fournira aux services de la métropole le moyen d’améliorer encore leur efficacité et de mieux maîtriser les délégations de service public (DSP).

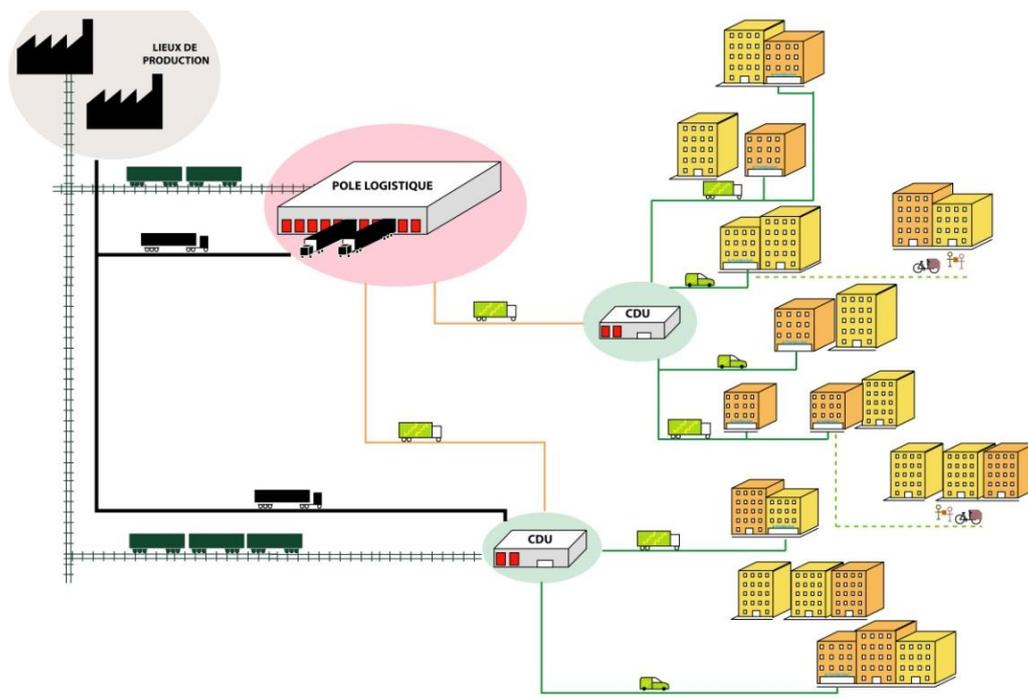
Pour sa part, l’outil « smart cities », développé dans les locaux de Nice Premium *via* un partenariat recherche-développement, permettra de s’informer de la fluidité du trafic en temps réel et de disposer d’un prévisionnel allant de 5 minutes à une heure.

Logistique urbaine en véhicule électrique et optimisation des espaces

La question de l’organisation de la desserte logistique par des véhicules propres, notamment en centre urbain dense, se pose particulièrement dans la partie basse de la plaine du Var.

Regroupant déjà des espaces à vocation logistique, un projet tel que le MIN à La Baronne est une intéressante opportunité pour organiser et optimiser les espaces nécessaires à cette fin.

Par ailleurs, au regard de l’évolution des pratiques des consommateurs en faveur du e-commerce, la localisation de centres commerciaux importants dans la plaine pose la question de leur utilisation au moins partielle en tant que plate-forme logistique.



4. Impacts du projet

a) Usage des Transports en commun

En 2030, un transfert modal au profit des TC se sera immanquablement produit du fait de la mise en service de l'ensemble des projets (cf. « Projets, partenaires et calendriers ») et des nécessités liées au développement programmé des centres commerciaux et des grands équipements.

Selon les prévisions, sur l'ensemble du périmètre de l'OIN, la part modale passera de 5% en 2009 (31 100 déplacements) à 13% en 2030 (98 000 déplacements), soit une hausse de 4 points et une multiplication par 3 du nombre de déplacements réalisés en TC.

Ce sont les déplacements d'échanges les plus concernés : la part modale en TC pour les déplacements d'échanges devrait en effet passer de 7% aujourd'hui à 21% en 2030, soit une évolution de 14 points. Les parts concernant les déplacements internes à la zone progresseront de 2 points, passant de 5% en 2009 à 7% en 2030. Il est en outre prévu une progression de 3% par an des déplacements TC en interne et de 7% par an en échanges avec l'extérieur (6% par an, globalement).

Tous les secteurs de l'O.I.N sont concernés par cette progression, mais selon une inégale intensité. Le nombre de déplacements TC doit tripler sur l'ensemble de l'OIN mais :

- doubler "seulement" dans les secteurs centraux des rives gauche et droite
- être multiplié par 3,5 dans le secteur Nice-Aéroport
- être multiplié par 6 dans le secteur Ouest de Nice (Méria et Lingostière)
- n'augmenter que d'1/3 dans la partie Nord.

Evolution TC	2009	2030	Evolution
Total OIN	31 100	98 000	315%
Centre Rive Droite	1 800	3 600	200%
Centre Rive Gauche	800	1 500	188%
Nice Sud-Ouest - Aéroport	16 800	57 900	345%
Ouest Nice	3 900	23 000	590%
Saint Laurent du Var	11 600	23 600	203%
Nord OIN	600	800	133%

Sur le secteur central de la rive droite (zone de Carros, Le Broc, Saint-Jeannet, Gattières), le nombre de déplacements en TC devrait doubler (de 1 800 à 3 600 déplacements entre 2009 et 2030). L'amélioration du dispositif existant est soumis à discussion autour notamment d'un projet de site propre carrossois, d'un important pôle d'échanges à La Manda, d'un éventuel transport par câble liant les coteaux à la plaine et, en attendant, par des lignes de bus performantes entre le bassin vençois et les zones d'activités *via* Gattières.

Sur le secteur de Nice-aéroport, incluant Ferber et le CADAM, l'impact du tramway Ouest-Est devrait être déterminant. La part des TC progresserait en effet de 15 points entre 2009 et 2030. Son usage, stable en interne, progresserait fortement sur les échanges

avec le reste de la plaine du Var (+8 points) et connaîtrait un essor spectaculaire s'agissant des échanges avec les autres territoires : +27 points.

Concernant le secteur niçois de projets (de Méridia à Lingostière), l'impact devrait être là aussi très important puisque la part des TC passerait de 3% en 2009 à 10% en 2030. Son usage croîtrait dans tous les types de déplacements, qu'ils soient internes (+7 points), avec le reste de la plaine du Var (+7 points) ou avec l'extérieur de la plaine (+8 points).

On estime le gain effectué par les TC dans le périmètre de la plaine du Var à près de 59 000 déplacements si l'on compare un scénario dit « fil de l'eau », gardant la même répartition modale de 2009, à celui intégrant l'ensemble des projets sus-évoqués.

Cette nouvelle part des TC serait notamment prise à la voiture (49%, conducteurs et passagers) - soit près de 29 000 déplacements. Pour 45% le transfert se ferait au bénéfice de la marche à pied - soit 26 400 déplacements.

Si l'on se focalise sur les différents axes TC :

- la voie ferrée, au niveau du franchissement du Var, passera de 18 300 passagers/jour/2 sens, en 2009, à plus de 40 600 passagers/jour/2 sens, en 2030
- les lignes T2 et T3 feront passer le trafic TC (au niveau du croisement Paul Montel/Route de Grenoble) de plus de 2 500 passagers/jour/2 sens en 2009 à près de 16 400 passagers/jour/2 sens, en 2030, soit 6 fois plus
- la T4 ferait passer le trafic TC (au niveau de la limite communale Saint-Laurent-du-Var/Cagnes-sur-Mer) de 3 900 passagers/jour/2 sens, en 2009, à plus de 15 000 passagers/jour/2 sens en 2030, soit près de 4 fois plus.
- en fin, les CP verraient leur trafic journalier (au niveau de Saint-Isidore) passer de 700 passagers/jour/2 sens, en 2009, à 5 000 passagers/jour/2 sens, en 2030, soit une progression de plus de 7 fois.

Ces données et ces prédictions sont issues du Modèle Multimodal de trafic des Alpes-Maritimes, calés sur le comportement des résidents, en 2009.

Une modification majeure de l'organisation urbaine et l'accueil concomitant d'activités et de population, comme le recours à des pratiques nouvelles, peuvent modifier encore ces résultats déjà très positifs.

b) Trafic et flux automobiles

En 2030, à comportement constant, la part de déplacements en véhicule individuel devrait se réduire de manière importante au profit des TC. Cette prévision est d'autant plus intéressante qu'elle tient compte d'une progression quasi certaine des déplacements : près de 28% (+160 000 déplacements tous modes confondus), dans tous les secteurs, conséquemment à l'apport de population (+21 500 habitants), d'emplois (+17 000 emplois) et à la réalisation de nouvelles surfaces commerciales (+99 600 m²) dans l'espace considéré.

On passerait en effet de 65% de part modale des VP, en 2009 (370 000 déplacements en VP, conducteur et passager) à 61% en 2030 (446 000 déplacements VP) dans l'ensemble du périmètre de l'OIN. Au total, ce transfert représente donc une baisse de 4 points de la part modale VP.

Bien que les différents secteurs de l'OIN soient tous concernés, cette réduction est d'inégale intensité en fonction des secteurs. Ainsi, la part des déplacements VP (conducteur et passagers) :

- diminue de 7 points dans le secteur Ouest de Nice, de Méridia à Lingostière, et de 5 points dans le secteur Nice-Aéroport, les lignes 2 et 3 du tramway permettant d'absorber une part importante des flux supplémentaires
- baisse légèrement dans la partie Nord de l'OIN (-1 point de part modale) et le secteur central de la rive gauche (-2 points de part modale), malgré une augmentation des déplacements
- évolue très peu dans le secteur central (Carros, ses coteaux, et les villages voisins) de la rive droite.

Globalement, à l'horizon 2030, alors que les déplacements devraient augmenter de 28%, le nombre des véhicules individuels ne progresserait donc que de 20% tandis que la progression des TC dépassera les 200%. Le nombre de nouveaux voyages se trouvera ainsi à quasi égalité avec l'augmentation des VP (+67 000 TC contre +70 000 VP).

Ce sont les déplacements d'échanges qui seraient les plus concernés : la part modale VP pour les déplacements d'échanges passerait en effet de 84% à 72% en 2030, soit un repli de 12 points ; celle concernant les déplacements internes à la zone diminuera de 1 point, passant de 51%, en 2009, à 50% en 2030.

Dès à présent, un impact important est à relever en termes de fluidité sur l'A8, à la suite des travaux en cours. Pour l'avenir, une meilleure utilisation de la RM 6202 *bis*, un transfert d'un certain nombre de flux RM 6202 *bis*-RM 95 restant en rive droite, une répartition des flux entre la RM 6202 et la « voie verte » (dite des « 40 mètres ») devraient avoir des impacts très perceptibles sur les flux.

En revanche, des charges de trafic relativement importantes peuvent être relevées sur la voie Mathis, conséquences de la nouvelle attractivité de la plaine du Var sur le reste de la ville Nice et de la diminution de capacité de la promenade des Anglais ainsi que des problèmes d'accessibilité à Cap 3000.

Contributions de l'EPA

- Au-delà de la fonction de maître d'ouvrage de certains projets, tel que le Pôle d'échanges Multimodal de Nice-Aéroport, l'EPA propose d'apporter sa contribution active dans le cadre d'un partenariat réunissant les différentes autorités organisatrices (Conseil Général, Région et Métropole qui a en outre des compétences d'autorité de mobilité) et les différents acteurs (SNCF, RFF, transporteurs, opérateurs...).
- L'EPA concevra des quartiers éco-exemplaires, privilégiant les modes doux de déplacement et axés autour du concept de « ville des courtes distances ».

- Le bilan carbone étant fortement dépendant des flux routiers et des impacts de l'habitat, la conception de l'ensemble des activités économiques et sociales ainsi que l'offre en matière de stationnement seront bâties autour de l'offre de mobilité afin d'atteindre les objectifs de développement durable.
- L'EPA a également un rôle à jouer pour inciter la mise en œuvre d'expérimentations à l'intérieur du périmètre dont il a la charge afin de réaliser progressivement un territoire « intelligent et durable », au service des habitants, des usagers et de l'économie.

B. LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

1. La valorisation des espaces non bâtis

La préservation et la valorisation du paysage sont au cœur de la stratégie d'aménagement du périmètre et participent à son attractivité renforcée. Le précédent axe « Restaurer, préserver, valoriser un territoire contraint et altéré » a décliné les actions à entreprendre pour atteindre ce triple objectif. L'axe suivant explicitera comment l'établissement public propose de répondre à l'objectif d'« impulser une forte dynamique économique et sociale à l'ensemble du territoire métropolitain ».

Ce dernier chapitre inclura l'activité agricole qui est désormais considérée davantage comme une activité productrice de richesses et de développement que comme une seule composante du paysage, garantissant des coupures d'urbanisation.

Mais outre la nouvelle place économique qu'elle doit trouver afin d'assurer sa pérennité de développement, l'activité agricole conserve tout son rôle et tout son sens en matière d'aménagement durable du territoire. La mise en œuvre simultanée des trois objectifs-clés du Projet de territoire et du PSO doit garantir l'équilibre entre la vocation agricole des sols concernés et les besoins liés aux autres formes de la croissance économique et sociale de la métropole.

Les habitants du département peuvent légitimement prétendre à consommer au quotidien des produits dont la provenance et la qualité leur sont connues. Ainsi, la proximité des zones de production, de conditionnement, de commercialisation et de distribution incite-t-elle à travailler sur la notion de circuits courts.

Le rôle de l'agriculture dans la gestion des risques naturels, auxquels la quasi-totalité du territoire est soumise, peut être évoqué ici bien qu'il soit davantage développé dans l'axe 3 et qu'il ait été abordé dans l'axe 1. Cette précision prouve, si cela était encore nécessaire, combien le rôle de l'agriculture est transversal dans la stratégie de développement de l'Eco-Vallée.

Le plan de prévention des risques d'inondation a classé en zone rouge 580 ha de terrains de la plaine. Ces terrains sont de fait inconstructibles. En revanche, ils peuvent être dévolus à l'agriculture et, en cas de crues, jouer un rôle de rétention, protégeant ainsi les terrains en aval. De la même manière, les plans de prévention des risques incendie de forêt ont classé en zone rouge 745 ha de terrains sur les coteaux, les rendant

inconstructibles. Dans la mesure où les terrains sont exploitables, des zones agricoles pourraient être instaurées en limite des zones à risque, constituant un « tampon » par rapport aux zones habitées. Enfin, l'arboriculture et les vergers pourraient être exploités sur les 425 ha soumis aux risques de glissement de terrain.

Par ailleurs il est utile de rappeler ici que le périmètre du Parc Naturel Régional (PNR) des Préalpes d'Azur (créé par décret du 28 mars 2012) recouvre partiellement les communes de Bonson, Gilette, Le Broc, Carros, Gattières et Saint Jeannet. Ainsi, en application de la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (dite loi ALUR), dans l'attente de sa prise en compte par le SCoT, la charte du PNR s'applique sur les territoires concernés.

2. Le tressage

« Transformer l'espace-coupure en espace-lien » : c'est ainsi qu'est libellée la première des orientations d'aménagement de la vallée du Var dans la DTA. A l'image du Var qui est un fleuve au faciès méditerranéen, caractérisé par un lit en tresses, il s'agit de « tresser » les deux rives du Var, c'est-à-dire de ne pas spécialiser l'une ou l'autre dans tel ou tel type de développement et de concevoir ce qui peut les relier davantage. Si pour le fleuve, le tressage se caractérise par une succession de divisions et de connexions, par assimilation la question de nouveaux ponts ou passerelles sur le fleuve est ainsi de nouveau posée – en tout cas à terme.

Néanmoins, à l'échelle du territoire, l'on observe qu'une certaine spécialisation s'est opérée de fait, à l'exception notable de la zone dite de l'Estuaire.

Il est vrai que cette zone de cohérence fait intrinsèquement partie de développement du littoral tout entier caractérisé, de Théoule à Menton, par une urbanisation relativement homogène, constituée autour des quatre infrastructures majeures que sont l'autoroute A8, la voie ferrée et les deux anciennes routes nationales dont la RN7. La continuité territoriale dans l'Eco-Vallée a été assurée par un triple franchissement du Var.

En revanche, en rive droite, en amont du centre urbain de Saint-Laurent-du-Var, l'on observe une double spécialisation : une succession de zones d'activités et de zones agricoles dans la plaine, et une urbanisation, au demeurant mal structurée et à vocation d'habitat individuel sur les coteaux – exception faite des villages perchés et de la ville nouvelle de Carros.

En rive gauche, la spécialisation est moins flagrante mais la juxtaposition des fonctions n'a pas pour autant créé la mixité recherchée : il s'agit d'objets urbains implantés de façon qui peut sembler aléatoire, tels que des zones de sports (tennis et golf), des zones agricoles résiduelles, des zones commerciales (Lingostière), cet ensemble cohabitait avec des centralités historiques (Saint-Isidore ou Saint-Martin-du-Var). Ce développement très différencié s'est constitué autour d'un axe viaire structurant reliant Nice à Grenoble, Lyon et à l'Italie du nord, doublé, en amont de Saint-Isidore, par un axe ferroviaire qui aujourd'hui dessert l'ensemble de la vallée du Var jusqu'à Digne.

L'enjeu est de réduire cette disparité de fait entre la rive gauche et la rive droite par la mise en œuvre du principe de tressage des fonctionnalités du territoire. A cet égard, on

peut noter ici que l'aménagement d'un demi-échangeur à la Baronne, en lien avec la RM 6202 *bis*, offrira à la population de la rive droite un accès supplémentaire à la rive gauche par le pont existant.

Enfin, le rééquilibrage entre les deux rives d'une part, et entre le Nord et le Sud d'autre part pourrait passer par l'implantation d'équipements publics de rang métropolitain tels qu'un lycée, un établissement de santé, etc.

3. L'intensité

Le choix de conserver l'inconstructibilité de la moitié du territoire, combiné aux objectifs de croissance annoncés pour l'Eco-Vallée – en vérité pour l'ensemble métropolitain – conduit nécessairement à écarter le principe de l'étalement au bénéfice de plus de compacité. Mais de ce fait, le foncier constructible se trouve encore plus rare et donc encore plus cher, tandis qu'en revanche les déplacements se réduisent, avec une moins forte empreinte écologique des activités.

Cette stratégie conduit à un besoin d'optimiser le foncier et au concept d'intensité, évoqué plus haut.

Contrairement à la densification qui fait souvent peur aux habitants, l'intensité bien et intelligemment conçue, notamment dans le respect de la géographie et de l'histoire des lieux, peut concilier la bonne utilisation du foncier devenu rare, la maîtrise des coûts et la qualité architecturale et de vie. Sa définition pratique est l'un des enjeux de l'aménagement de la plaine du Var.

En outre, l'intensité, pour être bien perçue et donc bien vécue par les populations, doit s'accompagner de la qualité environnementale des constructions (CRQE), de la mixité des fonctions (logements, activités, équipements), de la diversification de l'offre immobilière (voir axe 3) et du plus large accès possible aux aménités urbaines.

Cette notion d'intensité sera déclinée aux deux échelles du territoire : celle de la proximité, du quartier, et celle de l'Eco-Vallée toute entière où les grands projets structurants vont engager de nouvelles dynamiques de développement.

La stratégie retenue pour ce développement s'appuiera notamment sur les trois principes suivants :

- la croissance urbaine doit se faire par l'émergence de nouvelles centralités offrant les aménités urbaines de proximité (à l'instar des centres historiques des petites communes) et judicieusement reliées à l'armature de transport en commun
- les centralités dites secondaires, telles que le CADAM, les ZAE ou les zones commerciales existantes et projetées doivent être desservies par les nœuds du réseau (les pôles d'échanges multimodaux)
- la partie non bâtie du territoire sera constituée d'espaces ouverts.

Au sein du vaste périmètre, **les espaces « interstitiels »**, grâce à la qualité de leur traitement et à leur appropriation espérée par la population, constitueront le liant

fondamental du territoire, lui donnant la cohésion recherchée. Ils le rendront homogène, lisible et créeront les conditions d'un tout voulu comme tel, et non d'une juxtaposition de séquences spatiales isolées.

4. Un référentiel commun : Le CRQE

L'ambition de l'Eco-Vallée est de proposer un modèle de conciliation/réconciliation entre d'une part les fonctions humaines, économiques et sociales et d'autre part la nature. Il s'agit en somme de créer, au cœur de la métropole Nice côte d'Azur, un territoire démonstrateur en matière de transition écologique et énergétique, rayonnant à l'échelle nationale et sur le plan international.

Pour répondre aux exigences de qualité environnementale, urbaine et architecturale, l'EPA, dans la limite de ses compétences et de son rôle d'ensemblier, réalise et accompagne les projets du territoire. Afin de garantir la cohérence des dynamiques et de disposer d'un référentiel commun, l'EPA a ainsi élaboré, au cours d'une démarche collaborative largement ouverte aux acteurs concernés, le cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction (CRQE).

Pour garantir une nouvelle politique de l'aménagement, innovante et adaptée aux objectifs d'éco-exemplarité qu'ils se sont fixés, l'EPA et ses partenaires souhaitent réaffirmer le rôle du CRQE dans la mise en œuvre de l'opération d'intérêt national.

Le cadre de référence vise à « énoncer la stratégie pour la qualité environnementale de l'Eco-Vallée, en fonction des enjeux propres au territoire, et à apporter une définition claire des objectifs découlant de cette stratégie, applicables par l'ensemble des acteurs [...] dans le cadre des opérations dont ils ont la responsabilité ».

Le CRQE s'applique à toutes les échelles des projets – du bâtiment à l'opération d'aménagement.

Tout en réaffirmant les exigences d'éco-exemplarité et en prévoyant une évaluation de la conformité des projets à ses ambitions, le CRQE laisse une grande liberté aux acteurs quant aux spécificités techniques choisies pour atteindre les objectifs de qualité environnementale.

La prise en compte systématique du CRQE par les maîtres d'ouvrages et les maîtres d'œuvre publics et privés, ainsi que dans les documents d'urbanisme sera donc recherchée afin de favoriser l'éclosion de nouvelles formes architecturales ou urbaines, développant des systèmes efficaces et innovants en matière de performance énergétique, de production d'énergie propres, de gestion des risques ou de réduction d'impacts notamment au niveau du bruit, de l'air...

5. L'intégration de la nature dans les projets d'aménagement

Pour redonner à la plaine du Var sa cohérence paysagère et écologique, il s'agit de pérenniser au maximum les coupures vertes transversales entre les vallons, notamment le long des canaux, et de prolonger les coulées vertes. Ces dispositifs permettront d'assurer les continuités écologiques depuis les coteaux et de maintenir voire de recréer les liens plaine/coteaux.

Il s'agit aussi, au travers de la consolidation des corridors écologiques, de favoriser la valorisation des pieds de coteaux, et de relier les séquences urbanisées et naturelles du territoire (cf. Axe I).

Le développement de corridors écologiques au sein des projets

A l'exemple de l'opération Nice Méridia, il s'agira de favoriser les continuités écologiques par la consolidation ou la création de corridors écologiques. Ces corridors pourront accueillir les réseaux de modes de déplacements doux. Ils assureront la cohérence et le lien, à l'échelle de l'Éco-Vallée, entre les différents parcs et secteurs paysagers.

L'intégration des liens plaine/coteaux et la valorisation systématique des pieds de vallons obscurs

Les vallons obscurs sont des zones nodales caractérisées par leur rôle écologique majeur. Le PLU protège les vallons mais aussi certains espaces de connexions entre ces vallons. L'intérêt écologique des vallons, leur rôle de marqueur identitaire de la géographie remarquable de la plaine du Var nécessitent une prise en compte spécifique dans le processus de développement de l'Éco-Vallée. La prise en compte systématique des vallons obscurs dans les projets d'aménagement s'impose ainsi, afin de garantir leur fonction écologique tout en profitant des arrivées de ces vallons et des pieds de coteaux pour en faire les lieux privilégiés de réconciliation entre le développement et la nature. Ce contact revisité se réalisera par la valorisation d'une structure paysagère inscrite dans l'épaisseur et par la mise en scène des porosités entre tissu urbanisé/espaces paysagers et naturels.

6. L'expérimentation d'une urbanisation raisonnée sur les coteaux

Les coteaux constituent des entités paysagères remarquables. Souvent façonnés par l'homme (les terrasses), ils constituent des espaces qui ont parfois été déqualifiés par le mitage, par l'abandon progressif ou une mutation radicale des fonctions traditionnelles. Espaces de cohérence paysagère et d'articulation entre la plaine productive et les crêtes habitées, les coteaux font l'objet d'une réflexion autour de leur valorisation et de leur requalification, dans le cadre d'une urbanisation raisonnée. A titre d'exemple, l'étude de

faisabilité sur les coteaux du Var à Saint-Jeannet mobilise la question autour des enjeux propres à :

- développer l'attractivité du territoire,
- résoudre la problématique de liaisons plaine/coteaux
- répondre aux impératifs de gestion des risques (inondation par ruissellement, incendie)
- répondre aux besoins en logements
- proposer des solutions pour construire et viabiliser dans la pente
- respecter l'identité locale et la qualité paysagère des coteaux
- préserver les corridors écologiques et les trames vertes.

Il s'agit ainsi, dans le cadre du développement de la plaine, de continuer l'expérimentation et de viser le développement d'un modèle d'urbanisation raisonnée des coteaux. Outre l'obtention des objectifs précités, il s'agira de veiller :

- à la qualité architecturale des projets et à leur intégration paysagère
- à l'efficacité du raccordement au maillage de TC et au réseau de modes doux
- à la limitation de l'impact visuel de la voiture, notamment par des systèmes de stationnement adaptés
- au respect de l'équilibre avec la vocation agricole d'une partie des coteaux
- à l'évolutivité et la réversibilité des aménagements
- à une approche conçue selon des cônes de vue, afin de garantir la meilleure insertion dans le site.

7. L'intégration de l'agriculture comme composante du projet d'aménagement

La vocation agricole traditionnelle de la plaine du Var a façonné, au cours des siècles, les paysages, les pratiques et la trame foncière du territoire. Au cours du 20^{ème} siècle, le développement urbain et la diversification progressive des fonctions productives se sont réalisés sans plan d'ensemble et ont fragilisé le potentiel agricole du territoire, notamment par la forte spéculation foncière.

L'agriculture, nous l'avons vu, se caractérise autant par son rôle économique que par son rôle dans l'aménagement et la détermination du paysage. De fait, la DTA, tout comme les réflexions en cours autour de la stratégie agricole sur le territoire, réaffirment le principe d'une diversification de l'usage des sols en localisant des emprises agricoles à préserver et en identifiant des secteurs d'intérêt agricoles au sein de l'Eco-Vallée.

Outre les enjeux de préservation, existe une volonté partagée par l'ensemble des acteurs de l'Eco-Vallée de concilier le développement économique et social avec le développement d'un modèle agricole durable. L'Eco-Vallée constitue ainsi une opportunité inédite de repenser le rapport bâti/agriculture ou, autrement exprimé, urbain/rural, au travers de l'affirmation de la vocation agricole comme composante du projet d'aménagement et de développement.

S'agissant de problématiques liées au foncier agricole, il est à rappeler que l'EPA, dans le cadre de la mise en place d'une politique foncière sur le territoire de l'OIN, a demandé, dès 2009, l'instauration par arrêté préfectoral d'un périmètre provisoire de zone d'aménagement différé (ZAD) sur 3 000ha dans la plaine incluant, de ce fait, bon nombre d'espaces agricoles. Sous l'empire de ce document, l'acquisition en révision de prix de deux terrains agricoles a été réalisée par l'EPF PACA à la demande de l'EPA bénéficiaire du droit de préemption attaché à la ZAD.

Le bénéfice dû à l'initiative de l'EPA de « zader » des terres agricoles n'est certainement qu'une partie de la solution à apporter. En effet, au regard des prix pratiqués pour les terres agricoles (70€ le m² par voie de préemption dans le sud de la plaine), les exploitants ne sont plus en mesure d'acquérir le foncier. La piste du démembrement pourrait être explorée. D'ailleurs, les collectivités ont commencé à acheter des parcelles et les mettent à disposition de nouveaux exploitants. Toutefois les finances publiques seules ne suffiront pas, il est donc nécessaire que la sphère privée, seule ou dans le cadre d'un partenariat public/privé, investisse à son tour (foncières, fiduciaires, mécénat, financement participatif...).

Fin 2013, sous l'égide du préfet des Alpes-Maritimes, une réflexion partenariale a été engagée pour définir une stratégie de préservation et de développement de l'agriculture à l'échelle de l'opération d'intérêt national.

C'est ainsi qu'un groupe de travail réunissant la Chambre d'Agriculture, la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM), le Conseil Régional, le Conseil Général des Alpes-Maritimes, la Métropole Nice Côte d'Azur et l'Établissement Public d'Aménagement de la plaine du Var a été constitué afin de mettre en place une stratégie globale et partagée.

a) Les secteurs d'intérêt agricole, des polarités agricoles renforcées sur l'ensemble du territoire

En croisant les secteurs stratégiques définis dans la DTA et les zones présentant un patrimoine écologique et paysager fort, la Chambre d'agriculture a identifié et étudié les terrains exploités ou non-exploités à fort potentiel agricole.

A l'intérieur de ces périmètres, l'occupation du sol a été ensuite caractérisée à la parcelle pour définir la nature des terrains (exploités, artificialisés, en friche), les types de productions agricoles, le nombre d'exploitations sur la zone ainsi que la situation des parcelles exploitées au vu des documents d'urbanisme en vigueur dans les communes concernées.

A l'appui de ce travail, le diagnostic élaboré par le groupe de travail a permis de définir et spatialiser 10 secteurs d'intérêt agricole majeurs où la préservation et le développement de l'agriculture demandent un engagement voire une intervention forte des partenaires.

Ces dix secteurs sont identifiés comme suit :

- secteur Nice Les Baraques, dans le cadre d'une mixité urbaine à définir en conformité avec la DTA
- secteur Nice/Saint-Isidore/Plaine
- secteur Nice/La Combe élargi à Lingostière Nord
- secteur regroupant les zones Bellet, Crémat, Saint-Isidore-coteaux et les Cappans
- secteur regroupant les zones Colomars, Castagniers, Saint-Blaise, Saint-Martin-Plaine, La Roquette-sur-Var
- secteur de Saint-Martin élargi au territoire de la Roquette
- secteur de Bonson classé en zone agricole et qui présente notamment un intérêt pour l'oléiculture
- secteur des coteaux de Carros et de Saint-Jeannet qui intègrent également les coteaux de la Gaude
- secteur regroupant les zones en plaine de Gattières, Saint-Jeannet, La Gaude et les Iscles à Saint-Laurent-du-Var
- secteur Carros les Plans dans le cadre d'une mixité des fonctions.

Un 11^{ème} secteur est évoqué qui recouvre sans les spatialiser l'ensemble des espaces agricoles dispersés sur le territoire (dont certains sont en zone U des PLU) et qui pourra faire l'objet d'actions spécifiques.

Ces secteurs sont présentés dans la carte des secteurs à enjeux (*cf.* p 75).

b) Restaurer la fonction paysagère de l'agriculture contribuant à l'attractivité du territoire

La protection réglementaire des espaces agricoles est indissociable de celle des espaces naturels en ce qu'ils constituent ensemble une trame paysagère et écologique structurante qui contribue largement à l'attractivité du territoire.

L'agriculture a un rôle avéré dans le maintien des fonctionnalités écologiques en conservant des espaces ouverts qui participent à la recréation des corridors de biodiversité. Ainsi, l'EPA intègre-t-il autant que faire se peut des espaces cultivés dans ses opérations d'aménagement, prenant en compte la complémentarité et l'enrichissement mutuel des enjeux agricoles et écologiques dans le cadre de la mixité des fonctions (*cf.* Axe I). Ces orientations sont compatibles avec le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE), document-cadre et outil d'aménagement à l'échelle régionale pour la mise en œuvre d'une trame verte et bleue.

Par ailleurs, la conciliation des intérêts économiques de l'agriculture avec ceux de la gestion des risques peut répondre à deux types d'enjeux d'intérêt public : la protection environnementale effective au moindre coût social et une exploitation économique compatible avec l'environnement. De fait, les plans de prévention des risques inondation et incendie participent directement à l'aménagement du territoire et, indirectement, à la préservation des sols agricoles, en atténuant les effets de la pression foncière. Les risques inondation et incendie de forêt se prêtent d'autant mieux à cette logique que l'agriculture

a longtemps été un outil d'aménagement et d'entretien du territoire en plus d'être un outil de production (cf. Axe I). La vulnérabilité de l'agriculture au risque est cependant réelle. Elle doit être réduite par d'autres modes de gestion (exemple : entretien des vallons, obligations légales de débroussaillage).

c) L'agriculture structure le projet d'aménagement

(1) L'agriculture au cœur du projet territorial

Des orientations fortes sont exprimées depuis de nombreuses années pour la protection et la valorisation de l'agriculture et des terres agricoles. Depuis 2003, la DTA impose la préservation des espaces agricoles afin de « pérenniser la fonction agricole ou la faire évoluer vers une gestion naturelle » sur plusieurs zones à enjeux identifiés dans le périmètre de l'OIN (Carros, La Roquette-sur-Var, Saint-Martin-du-Var, Castagniers, Nice, Saint-Laurent-du-Var et Levens).

La Charte de développement durable de l'agriculture et de la forêt, à la rédaction de laquelle l'EPA a été associé dès l'origine, porte l'ambition des Alpes-Maritimes au travers d'une stratégie déclinée selon quatre piliers qui constituent des enjeux forts pour le territoire de l'Eco-Vallée :

- la préservation et la mobilisation des espaces via une démarche foncière volontariste
- la valorisation des atouts environnementaux de l'agriculture et de la forêt
- la construction des bases d'une croissance économique durable
- le développement d'un mode de développement solidaire.

Dans la continuité de cette charte, le projet de territoire de l'EPA invite plus globalement à expérimenter une conception inédite du rapport ville-fonctions de développement, en réfléchissant aux nouveaux modes de vie et aux nouvelles pratiques dans ce territoire. Il s'agit de 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.

(2) Des principes d'aménagement intégrant la diversité des fonctions

Il s'agit aujourd'hui de concevoir un modèle agricole soutenable valorisant l'ensemble des ressources de l'Eco-Vallée et intégrant la pluralité des fonctions attribuées à l'agriculture :

- sociales (production d'emploi, installation de jeunes agriculteurs, maintien des bâtis liés aux exploitations et logement des agriculteurs, jardins sociaux, espaces pédagogiques, espaces récréatifs via des liaisons douces)

- économiques (maintien des sièges d'exploitation, production de biens alimentaires et non alimentaires, éco et agro-tourisme, pépinière d'entreprises...)
- écologiques (dépollution des sols, des eaux et de l'air, continuités écologiques, espaces inondables, jardins conservatoires de la flore, etc.).

Tout d'abord, la diversité des ressources issues de l'agriculture invite à considérer l'ensemble du territoire de l'Eco-Vallée comme un espace d'expérimentations innovantes intégrant toutes les capacités agricoles des territoires (culture littorale, coteaux, agriculture pastorale traditionnelle, sylviculture, agrotourisme...) au service du maintien et de la diversification de l'activité agricoles.

Ensuite, sous réserve de la compatibilité des conditions d'exploitation avec les espaces d'habitat (nuisances similaires à celles d'autres activités économiques en fonction du type de cultures), l'agriculture n'est pas forcément en contradiction avec l'urbain. Dans ce contexte, il s'agit d'inventer de nouveaux modes de villes et de nouvelles formes d'urbanité. La diversité des usages permet de réconcilier des thématiques parfois éloignées ou non connectées autour du modèle agricole Eco-Vallée correspondant aux trois piliers du développement durable (social, économique, écologique).

Cet objectif se définit par l'ensemble des fonctions (productives ou non) que l'on peut attendre d'une gestion et d'une culture des espaces ouverts, dans et aux abords des territoires urbains. Cette orientation globale implique de dépasser le cadre strict des usages et des problématiques proprement agricoles (cultures alimentaires, forestières et élevage essentiellement) pour s'ouvrir à des productions diversifiées et multi-fonctionnelles qui répondent aux besoins des urbains et des périurbains. Les opérations d'aménagement permettront d'affirmer concrètement ces approches. Les projets moteurs (relocalisation du MIN, modernisation du CREAT à la Baronne) sont par ailleurs autant de leviers pour innover et développer des nouvelles complémentarités à même de moderniser le secteur (soutien à la distribution et la commercialisation de la production, etc.). Plus largement, ce modèle implique de considérer de la manière la plus exhaustive possible les différents rôles que peuvent jouer les territoires ouverts agricoles (exploités ou non) dans ou à proximité de la ville :

- la diversification des fonctions (récréative, pédagogique, sociale) au travers des activités connexes à l'agriculture mais complémentaires (Eco-parc urbain, jardins familiaux, ferme pédagogique, chantier d'insertion, centre d'aide par le travail – CAT-, etc.). A cet égard, le projet de Christian Devillers pour la technopole de Nice Méridia illustre parfaitement cette stratégie en intégrant dans un projet urbain des fonctionnalités agricoles récréatives.
- la valorisation des ressources de proximité (boucle alimentaire locale, traçabilité des filières, développement et rayonnement des produits locaux...). Ainsi, la commune de Carros porte un projet mixant production agricole d'exception et agro-tourisme sur les terrains de l'Evêché.
- la valorisation des paysages à travers le développement de la fonction productive de l'agriculture, et à titre d'exemple, les coteaux vinicoles de Bellet remplissent parfaitement cette fonction.

d) Vers un plan d'action pour la préservation et le développement de l'agriculture

Les objectifs de développement durable s'inscrivent en vérité autour des quatre piliers de la Charte de développement durable de l'agriculture et de la forêt des Alpes Maritimes : la préservation du foncier agricole, l'environnement, la croissance économique et un développement solidaire.

Pilier 1 – Créer une synergie entre les activités agricoles et forestières et leur territoire par une démarche foncière volontariste

Pour la préservation et la valorisation des terres agricoles, le plan d'action favorisera :

- la mise en œuvre d'une démarche foncière volontariste permettant de préserver le potentiel des espaces non bâtis agricoles et leur accessibilité à des prix adaptés
- la mise en œuvre d'outils facilitant le renouvellement des générations et l'installation des nouveaux agriculteurs.

Pilier 2 – Inscrire l'agriculture et la forêt au cœur de leur environnement

Ce pilier repose notamment sur :

- l'inscription dans un maillage avec les espaces naturels (voir axe I) grâce à une stratégie transversale visant la préservation des espaces
- la valorisation de l'agriculture biologique, objectif également économique mais qui relève d'un intérêt écologique, notamment pour la préservation de la ressource en eau
- la prise en compte des risques et la diminution de la vulnérabilité des biens et des personnes (cf. Axe 1 et carte des Plans de prévention inondation et incendie de forêts)
- la valorisation du patrimoine paysager : espaces-tampons, alignements paysagers, liaisons et circulations douces, coulées vertes.

Pilier 3 – Construire les bases d'une croissance économique durable

Cette partie sera développée dans le chapitre relatif à l'axe 3 qui porte sur l'économie.

Pilier 4 – Promouvoir un mode de développement solidaire

Cette partie sera développée dans le chapitre relatif à l'axe 3 qui porte sur l'économie.

Contributions de l'EPA

- L'établissement est signataire de la charte de développement durable de l'agriculture et de la forêt des Alpes-Maritimes
- Il participe activement à la démarche partenariale ci-dessus présentée
- Il prend en compte dans son projet, en lien avec ses partenaires et sur les secteurs à enjeux identifiés, l'intégration de foncier agricole dans les périmètres de zones d'aménagement différé (ZAD) afin d'en réguler les prix

- Il favorise, dans la mesure des possibilités réglementaires, la mise en place de zones agricoles protégées (ZAP), de périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains (PAEN) ou de secteurs de transfert de constructibilité
- Il aménage 4000 m² de jardins collectifs dans Nice Méridia, voire dans d'autres projets qu'il serait conduit à mener

8. Le développement de la ville résiliente grâce à l'intégration du risque inondation dans les projets

Ce thème qui recoupe problématiques environnementales et opérationnelles est traité dans l'axe 1.

C. LES SECTEURS A ENJEUX

1. Un gisement foncier

Dans le cadre de l'élaboration du présent document, l'EPA a fait réaliser, en cofinancement avec la Région PACA et l'EPF, une étude de repérage des sites à enjeux et des opportunités foncières dans le territoire de l'OIN.

Un gisement foncier dit brut, constitué, sur l'ensemble du territoire, de parcelles non bâties a été analysé au regard des documents réglementaires et de programmation en vigueur. Ont été pris en compte les documents suivants qui instaurent des protections fortes, assorties d'interdictions.

En l'absence de schéma de cohérence territoriale (SCoT) opposable, le document de norme supérieure sur l'Eco-Vallée est **la directive territoriale d'aménagement (DTA)**. Elle spatialise les territoires à protéger au titre d'espaces naturels et d'espaces paysagers sensibles, elle localise des superficies minimales à conserver en espaces agricoles et identifie les centres anciens à préserver. En outre, elle fixe les modalités d'application des lois Littoral et Montagne.

Les plans de protection contre les risques naturels (PPR) dont les plans de zonage précisent des zones rouges inconstructibles selon les risques concernés : inondation, incendie de forêt, glissement de terrain notamment.

Les secteurs de **protection environnementale** tels que les sites Natura 2000, les périmètres concernés par un arrêté de biotope, la liste non exhaustive des secteurs constituant des habitats ou stations abritant faune ou flore protégée et nécessitant de recourir à la procédure d'« évitement-réduction-compensation ».

Les plans locaux d'urbanisme (PLU) ou les plans d'occupation des sols (POS) qui disposent de protections spécifiques et de servitudes d'utilité publique et d'autres

servitudes, telles que les emplacements réservés, dont la suppression relève de procédures lourdes.

Le gisement foncier disponible fait ainsi état des terrains constructibles (à vocation habitat, activité, équipement et agriculture bâtie) et de terrains inconstructibles dévolus à l'environnement et à l'agriculture non bâtie.

A l'issue de cette démarche une **carte dite des sites à enjeux** a été établie. L'échelle à laquelle elle a été réalisée permet de représenter ces sites sous forme d'emplacements aux contours assez flous. Il s'agissait en vérité de situer un potentiel et de formuler des enjeux, et non de délimiter des parcelles et de leur affecter une vocation précise.

2. Les secteurs enjeux par zone de cohérence

Il est rappelé ici que l'EPA n'a pas vocation à prendre en charge l'ensemble des opérations portées sur cette carte et décrites ci-après. En revanche, afin de démontrer la cohérence recherchée dans l'aménagement de l'Eco-Vallée, il est apparu nécessaire d'identifier, de spatialiser et de qualifier les secteurs porteurs d'enjeux partagés et inscrits dans la durée.

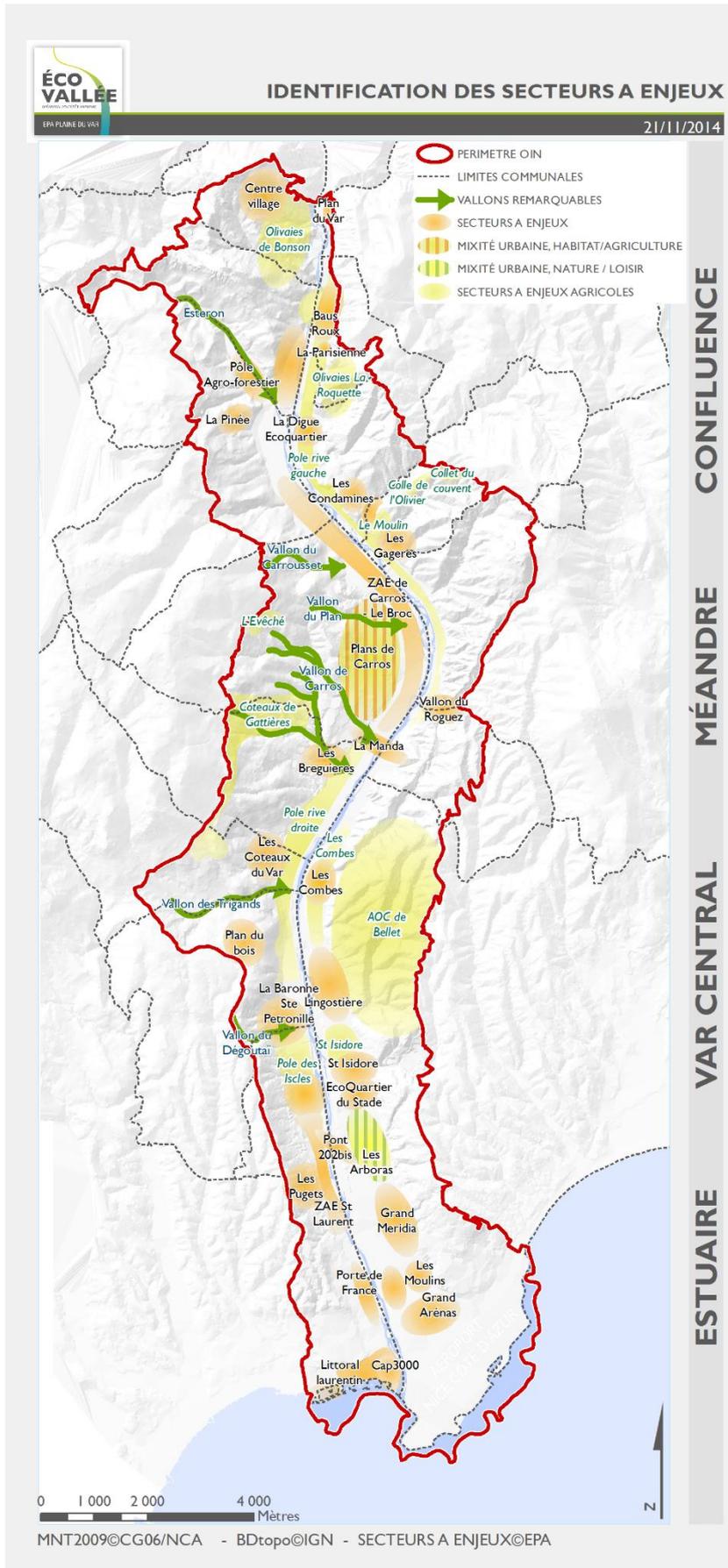


Figure 5 : Secteurs à enjeux

a) La confluence

Ce territoire qui s'inscrit dans le paysage de la moyenne vallée du Var trouve sa centralité dans la commune de Saint-Martin-du-Var. Deux secteurs à enjeux de développement ont été identifiés : le secteur de La Digue qui a vocation à accueillir un éco-quartier en extension du centre ville et qui fait l'objet d'une inscription en ZAD, et le secteur des Condamines, davantage dévolu aux services (santé et loisirs par exemple). En outre, un secteur d'intérêt agricole a été inscrit en contrebas de la RM 6202.

Au nord, sur la commune de Bonson, l'aménagement de l'entrée de ville et l'extension/densification du village historique dont la silhouette est particulièrement prégnante dans le grand paysage font l'objet d'un site à enjeux. Toutefois, la réhabilitation de l'olivieraie sur le coteau Sud-Est, plongeant vers le Var, reste le principal site à enjeux de la commune, au regard de l'intérêt agricole.

Sur l'autre rive du Var, comme un poste avancé à l'entrée Nord du territoire, le quartier du Plan-du-Var, dépendant de la commune de Levens, offre l'opportunité d'une densification et de création d'équipements dont la vocation reste à déterminer (pole d'échanges, coworking, crèche ?). Il s'agit bien d'un emplacement stratégique qui constitue la porte d'entrée des vallées.

La commune de Gillette offre un site unique avec le Bec de l'Estéron qui, outre l'arrêté de biotope dont il est l'objet pour la protection d'orchidées, présente 14 ha aménageables appartenant au conseil général. Au regard de la qualité environnementale de la zone, ce site mérite de faire l'objet d'une réflexion d'ensemble prenant en compte la qualité paysagère de cet espace situé à la confluence des vallées et au pied des montagnes, pour dégager des principes d'aménagement de ce secteur sur lequel est notamment prévu l'implantation du centre de formation des pompiers et la mise en place d'une zone agricole.

A la Roquette-sur-Var, un secteur d'intérêt agricole est inscrit pour la réhabilitation d'une olivieraie sur le versant Nord-Ouest du territoire communal. En outre, comme pour nombre de villages perchés, se pose la question du stationnement.

La commune du Broc avait déjà été l'objet, à la demande de l'EPA, d'un arrêté préfectoral pour la création d'un périmètre de ZAD ; en conséquence, un secteur à enjeux y est inscrit dont l'objectif est notamment lié à l'activité agro-forestière. La zone d'activité en bordure du Var a, elle aussi, fait l'objet de la spatialisation d'un secteur dont l'enjeu en est la requalification et la densification.

b) Le méandre

Cette séquence paysagère est caractérisée par un élargissement de la plaine qui bénéficie à la rive droite et principalement à la ville de Carros qui en est la ville centre. Outre l'inscription dans la trame verte du territoire de vallons, trois secteurs apparaissent sur la carte. L'un concerne la zone d'activité qui, à l'instar de celle du Broc, mérite d'être requalifiée et densifiée ; l'autre concerne les Plans qui mixent un enjeu de densification et de renforcement des équipements, avec le maintien d'une agriculture interstitielle dans

le cadre de la réalisation d'un « agri-quartier » ; enfin, un secteur d'intérêt agricole, sur les terrains de l'Evêché situés sur les hauteurs du coteau, permet d'envisager un projet agro-touristique.

Au Sud, la commune de Gattières dispose, dans la plaine, d'un important secteur d'intérêt agricole et, sur un plateau intermédiaire situé en limite de Carros, d'un secteur dont l'enjeu est la réalisation d'un quartier d'habitation et d'équipements, desservi par une voirie nouvelle entre plaine et coteau.

En rive gauche, la commune de Saint-Blaise offre l'opportunité d'un développement au lieu-dit Les Gagères qui pourrait, en complémentarité de la ZAC de La Saoga à vocation de logements, être orienté vers les équipements et les services. En outre, une zone d'activités s'est développée dans le vallon de Saint-Blaise qui mériterait d'être structurée, tout en prenant garde aux aspects environnementaux (espaces et risques naturels notamment).

A l'aval, sur la commune de Castagniers dont le territoire est particulièrement contraint et exposé aux risques, un secteur d'intérêt agricole a été identifié, dans la plaine.

Enfin, citons la commune de Colomars qui partage avec la précédente séquence un secteur à vocation d'activités : il est situé dans le vallon du Roguez. Elle présente en outre un secteur à fort enjeu de déplacement et de transports, avec le projet d'un pôle d'échange multimodal et inter-rive à La Manda.

c) Le Var central

Cette séquence intéresse, en rive gauche, la seule commune de Nice. Au nord de cette séquence, deux secteurs d'intérêt agricole, l'un sur la colline de Bellet dont l'enjeu n'est plus à décrire, et l'autre dans la plaine. Celui-ci est divisé en deux parties par un secteur à enjeux de développement économique autour des activités du BTP au lieu-dit Les Combes. En aval, le secteur de Lingostière est concerné par une opération de requalification et de recomposition d'activités commerciales, et par un secteur d'urbanisation nouvelle dédiée à l'activité artisanale et à la petite industrie. Le secteur, intéressé par un périmètre de ZAD fait l'objet d'une étude de faisabilité urbaine conduite par l'EPA.

Au sud, la séquence se prolonge vers le quartier Saint-Isidore qui présente un secteur d'intérêt agricole le long de la RM 6202 et constitue un enjeu de densification de la centralité existante.

En rive droite, au Nord de la séquence et sur la commune de Saint-Jeannet, outre le secteur d'intérêt agricole situé dans la plaine, un secteur à enjeu de développement urbain a été inscrit. Dénommé Les Coteaux du Var, il fait l'objet d'une étude conduite par l'EPA dont l'objet est le renforcement de la zone d'activité de Saint-Estève, la réalisation d'un quartier d'habitat et la création d'une liaison viaire coteau/plaine.

Sur la commune de La Gaude, dans la continuité de la précédente séquence, un secteur d'intérêt agricole est inscrit dans la plaine, ainsi que deux secteurs à enjeux. L'un, au Plan du Bois, autour de l'actuel site d'IBM afin d'y développer des équipements et/ou de

l'activité ; l'autre, au hameau de La Baronne qui fait l'objet, en cohérence avec le développement du hameau contigu de Sainte-Pétronille, d'une étude conduite par l'EPA. Le secteur étudié a vocation d'habitat, en lien avec l'implantation du MIN sur les terrains avoisinants.

d) *L'estuaire*

Cette dernière séquence intéresse, en rive droite, la quasi-totalité de la commune de Saint-Laurent-du-Var sur laquelle sont identifiés cinq secteurs.

- Le secteur des Iscles qui fait l'objet d'un classement en ZAD. Ce périmètre mériterait de faire l'objet d'une étude d'urbanisme prenant en compte l'intérêt agricole identifié dans la DTA.
- La zone d'activité économique qui recèle un véritable enjeu de requalification/densification et extension.
- Le secteur des Pugets qui fait l'objet d'une étude d'urbanisme pilotée par la métropole et dont l'objet est la réalisation d'un quartier de ville offrant une mixité des fonctions et d'usages, tout en permettant de relier, par un nouvel axe viaire, la plaine et le haut du coteau (route de la Baronne, corniche Fahnestock).
- Le secteur dit de la Porte de France, par référence à l'histoire du lieu, où l'enjeu est la recomposition complète d'un quartier d'habitat très dégradé, en lien avec les espaces d'équipements situé en amont.
- Enfin, le secteur des Vespins qui fait l'objet d'un classement en ZAD et pour la requalification duquel une étude, conduite par l'EPA, est en cours. Son objectif est de réaliser un lien entre la ville historique et le bord de mer (avec le port et Cap 3000), malgré la coupure structurelle très prégnante des voies ferrées et celle de 2 axes de transit national. En outre, l'enjeu principal pour l'aménagement de la commune est la réalisation d'un axe structurant fort et lisible qui puisse traverser et desservir la plaine depuis Sainte-Pétronille jusqu'au bord de mer (cf. chapitre sur les déplacements).

En rive gauche, la ville de Nice poursuit son développement et la métropole conforte sa position sur le plan international avec la réalisation de deux ZAC pilotées par l'EPA.

- Le Grand Arénas, nouveau quartier d'affaires, constitué autour de deux équipements majeurs que sont le PEM et le PEX (cf. axe 3).
- Nice Méridia, technopole urbaine et vitrine du développement durable dans sa conception comme dans son contenu ; ce secteur est intéressé par un périmètre de ZAD.
- Le quartier des Moulins qui fait l'objet d'un vaste programme de réhabilitation (en cohérence avec les quartiers environnants) conduit par la métropole (PRU).
- Le CADAM pour lequel une densification pourrait être en jeu.
- L'éco quartier du stade dévolu à l'habitat et aux commerces autour de l'équipement majeur qu'est le stade Allianz Riviera.

- Enfin, le vaste secteur des Arboras situé entre le précédent et Nice Méridia sur lequel l'enjeu est pluriel, équilibré entre agriculture, loisirs et développement urbain dans le respect des principes édictés par la DTA. Ce secteur mérite de faire l'objet d'une étude urbanistique dans le prolongement des réflexions et travaux menés à Nice Méridia.

3. Les apports de la concertation

Dans le cadre de la concertation mise en place par l'établissement public à l'occasion de l'élaboration de son PSO, un travail partenarial s'est déroulé autour de la carte figurant les secteurs à enjeux précédemment décrits. Ainsi, à l'occasion d'ateliers urbains menés avec les partenaires institutionnels, la spatialisation des secteurs à enjeux et leur destination ont largement été évoqués lors de débats riches et fructueux.

En outre, une première version de cette carte a été présentée lors d'une séance réunissant l'ensemble des maires des quinze communes et a donné lieu à des propositions dont le présent document tient compte.

Cette démarche a permis d'enclencher une nouvelle phase qui vise à poser d'autres éléments de stratégie sur le territoire et à les spatialiser.

A ce stade, un élément déterminant pour valider la localisation de ces sites à enjeux et leur affecter une ou plusieurs vocations est leur accessibilité. Cette notion se décline à plusieurs échelles et fait l'objet du chapitre consacré aux déplacements.

La question de l'accessibilité au territoire de l'Eco-Vallée, comme celle des déplacements qui s'y opèrent font bien entendu des sujets-clés justifiant un dialogue organisé avec la population.

A la suite de tous ces échanges, une nouvelle carte a été établie qui prend en compte l'armature de transport en commun et illustre graphiquement les espaces valorisés par l'offre TC (les DIVAT). La superposition des sites à enjeux identifiés et des DIVAT permet d'établir un premier niveau de hiérarchisation des sites en fonction de leur desserte par les TC et donc de favoriser la densification autour de ces axes de transport.

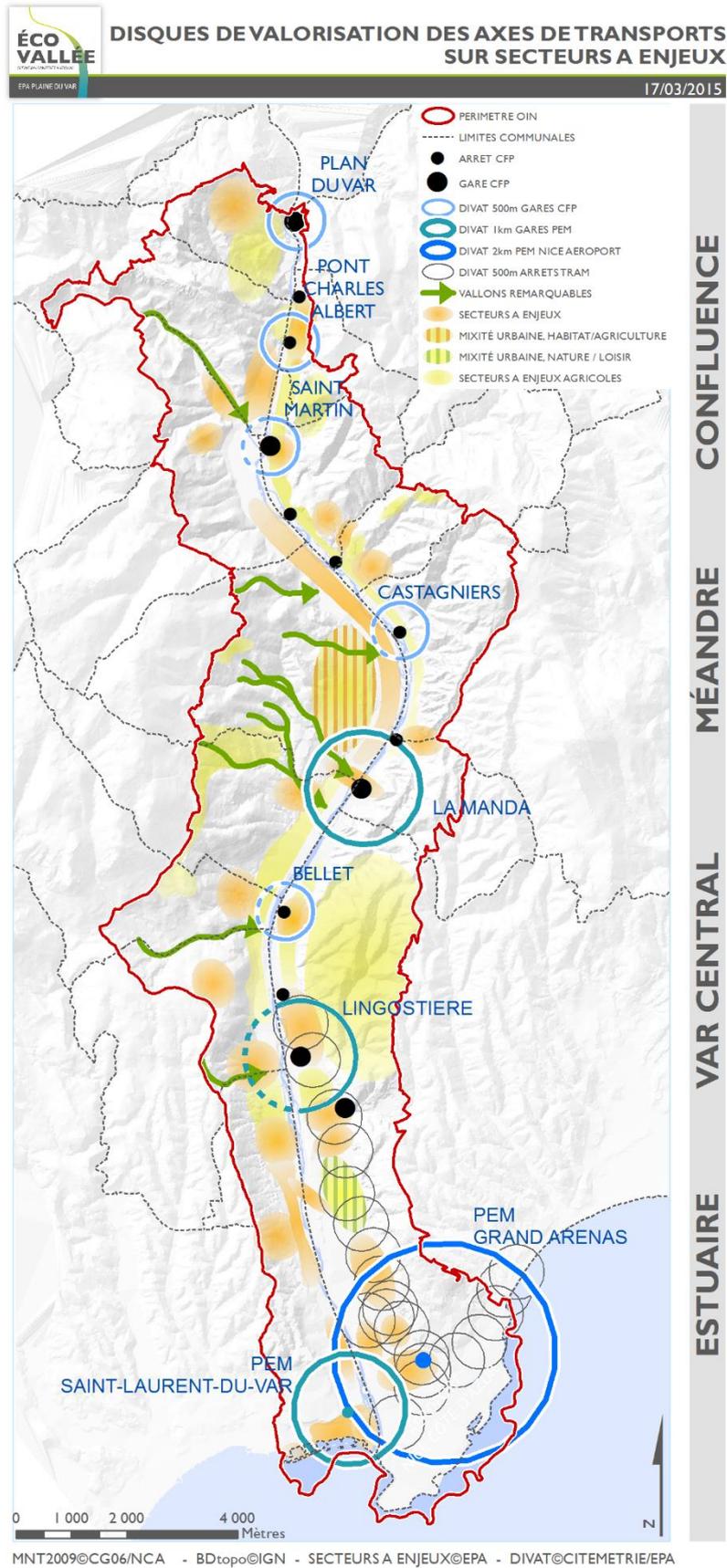


Figure 6 : Secteurs à enjeux et infrastructures de transport en commun

4. Les outils fonciers

Un des défis essentiels de l'EPA et de ses partenaires réside dans la capacité à développer une politique foncière proactive au service de l'aménagement du périmètre et la préservation de la vallée. Cette politique, fondée sur le principe « Ni spoliation, ni spéculation », est nécessairement partenariale. Elle doit être globale, adaptée aux différentes vocations des espaces et s'inscrire dans la durée. Des outils existent déjà, qu'ils soient réglementaires, opérationnels ou financiers qui sont autant de premiers leviers pour une démarche d'ensemble dont la mise en œuvre est déjà engagée.

Bien entendu, la stratégie d'aménagement est intimement liée à la politique foncière. Il semble que le niveau d'intervention promu par la loi ALUR, à savoir le SCoT ou l'approche intercommunale, sont bien adaptés.

A cet égard, le PLU est le premier levier de la politique foncière, il affiche l'équilibre entre urbanisation et protection et traduit réglementairement le projet urbain. L'action foncière qui garantit la maîtrise du sol, son utilisation et son coût se traduit le plus souvent par des acquisitions auxquelles il est procédé soit par voie amiable, soit par usage du droit de préemption urbain, ou encore par la création de ZAD ou par l'expropriation. A ces actions directes s'ajoutent des actions différées tels que les emplacements réservés et les périmètres d'attente de projet (PAPAG), inscrits dans les PLU, ainsi que la déclaration d'utilité publique pour réserve foncière.

A l'instar des démarches engagées dans la ZAC Nice Méridia par exemple, les acquisitions foncières doivent être nécessairement ciblées et répondre soit à un projet d'aménagement, soit à d'autres objectifs de politiques publiques relatives à l'environnement, à l'agriculture, aux déplacements ou à l'offre de logements sociaux.

Dans ce cadre, l'EPF PACA, qui est associé à l'élaboration des projets, a un rôle primordial en assurant la veille foncière, le portage et la gestion des biens.

Aujourd'hui, les secteurs à enjeux ont été identifiés sur la base d'une première analyse foncière, ils pourront faire l'objet d'une étude urbaine approfondie qui définira l'outil foncier et opérationnel le plus adapté pour l'avenir.

III. IMPULSER UNE FORTE DYNAMIQUE ECONOMIQUE ET SOCIALE A L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

Cette section du PSO s'attache à décrire les propositions en matière de contenu et de destination pour les secteurs à enjeux qui ont été identifiés dans la partie précédente.

A. ASSURER UN RYTHME SOUTENU DE PRODUCTION DE LOGEMENTS

Du fait de sa situation géographique privilégiée, le territoire de la plaine du Var constitue depuis longtemps un secteur d'attractivité résidentielle et de développement immobilier. En 2014, il compte environ 120 000 habitants, soit environ 22% de la population de la métropole Nice Côte d'Azur, alors que le périmètre de l'OIN ne représente que 7% de son territoire. Sur les 10 dernières années, le territoire de l'Eco-Vallée porte par ailleurs plus du tiers de la croissance démographique moyenne de la métropole, soit environ 600 habitants de plus par an et un gain de l'ordre de 260 ménages par an sur la période 1999-2010¹.

Malgré ce fort dynamisme démographique, la construction neuve demeure insuffisante et ne permet pas aujourd'hui d'accompagner la croissance démographique du territoire, de fluidifier les parcours résidentiels et de satisfaire les besoins de la population actuelle et future (environ 400 logements produits annuellement sur le territoire de l'OIN entre 2010 et 2013, soit environ 15% de la production métropolitaine).²

Logements engagés dans le territoire de l'OIN (période 2010-2013)

	Production moyenne annuelle 2010-2013	Dont individuel (/an)	Dont collectif (/an)
Confluence	62	22	40
Méandre	29	23	6
Var central	6	6	0
Estuaire	381	21	360
TOTAL	479	73	406

Source : Adequation

¹ Source : données ADAAM, estimation Adequation

² Source : ministère du logement, permis de construire commencés d'au moins un logement sur la période 2010-2013 (permis de construire commencés de maisons individuelles isolées ou groupées).

La production de logements constitue pourtant un levier essentiel pour fluidifier les parcours résidentiels, satisfaire les besoins de l'ensemble des populations actuelles et futures et ainsi accompagner l'attractivité de l'Eco-Vallée.

1. Réaliser une production ambitieuse, respectueuse des grands équilibres et optimisant les potentiels des différents secteurs de développement

A partir de la tendance passée et des capacités foncières théoriques (sans prise en compte des projets d'aménagement en cours ou à venir), nous avons tout d'abord évalué ce que serait une production de logements « au fil de l'eau », sans intervention d'aménagement public.

Cette production s'élèverait à environ 6000 (entre 4300 et 7600) logements supplémentaires à l'horizon 2030, représentant un rythme de 270 logements par an en moyenne, soit un niveau inférieur à la tendance passée.

Indéniablement, le scénario du « fil de l'eau » ne répond pas aux besoins du territoire et des projets d'aménagement d'initiative publique doivent venir compléter cette dynamique de production.

Toutefois, afin de respecter les grands équilibres et les spécificités de chaque secteur de l'Eco-Vallée, la mise en œuvre d'une programmation ambitieuse devra nécessairement être adaptée aux capacités réalistes d'intensification au regard du schéma d'aménagement d'ensemble de l'Eco-Vallée, des besoins des marchés immobiliers, et des formes urbaines existantes qui diffèrent logiquement selon les secteurs.

A partir de la carte des secteurs à enjeux présentée en section IIC2, une première analyse de capacité a permis d'identifier un potentiel de production de près de 12 000 logements d'ici à 2030 au sein des différents périmètres identifiés. Ce potentiel appelle à être affiné et il est probablement sous-évalué.

Si l'on ajoute à ce potentiel celui de la production de logements en secteur diffus, tel qu'il a été identifié dans le scénario au fil de l'eau, on peut estimer que le potentiel total de développement représente 18 000 logements (entre 16 000 et 20 000), pour l'ensemble du périmètre de l'Eco-Vallée à l'horizon 2030, soit environ 1 100 logements par an.

	En dehors des secteurs en enjeux (production diffuse)		Au sein des secteurs à enjeux
	Hypothèse basse	Hypothèse haute	
La Confluence	700	1251	525
Le Méandre	1229	2185	1 390
Var Central	335	589	950
L'Estuaire	2056	3655	9 200
Total	4 320	7 680	12 065

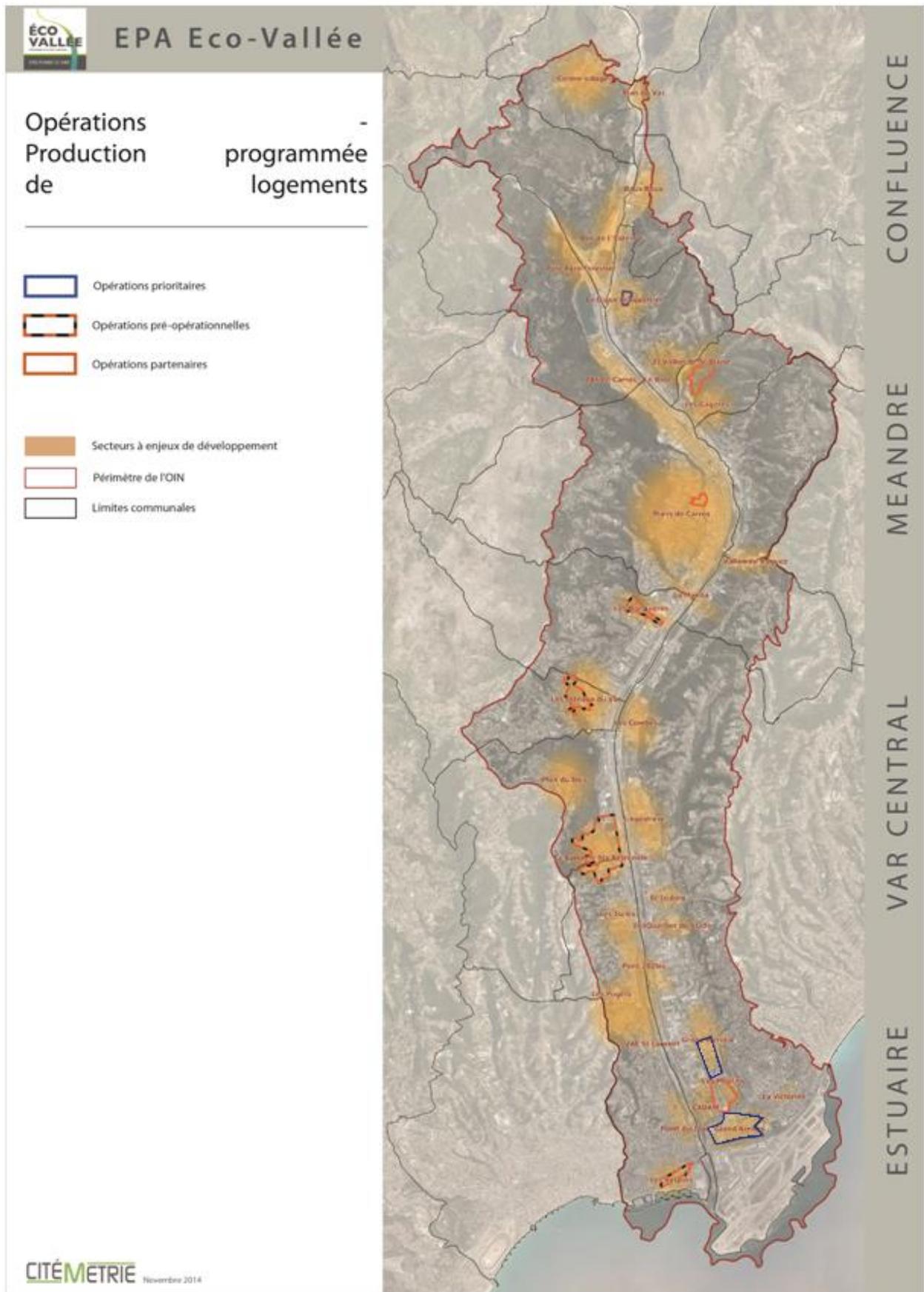
Tableau 1: Scénario de production de logement 2014-2030, répartition par zone de cohérence

Si le choix d'un scénario n'est pas encore arrêté à ce jour car il doit être approfondi notamment dans le cadre du futur PLH métropolitain, la réponse aux besoins en logements à la fois endogènes (desserrement des ménages, renouvellement du parc) et exogènes (développement économique sur le territoire de l'OIN et les territoires limitrophes, notamment la métropole), nécessite de mettre en place une action d'aménagement volontariste. Il s'agira à ce titre de proposer des formes urbaines innovantes capables d'optimiser les capacités foncières pour répondre aux besoins, tout en restant cohérentes avec la morphologie du territoire et les attentes des populations et des élus. Sur le territoire de l'Estuaire, la forme urbaine associée au profil du secteur (collectif très largement), pourra ainsi permettre de répondre à ces objectifs.

Notons que se pose la question de la mise en place d'un outil prospectif foncier, permettant notamment de pouvoir réaliser des états des lieux, de diffuser et communiquer des informations fiables sur le foncier et l'habitat.

Au travers des opérations en cours et des secteurs d'études sous sa maîtrise d'ouvrage, l'EPA contribue à l'intensification de l'effort de production de logements demandé. Ses interventions pourront notamment s'appuyer sur :

- une politique active de veille foncière aux cotés des collectivités afin d'identifier les capacités et les secteurs de développement potentiels, en cohérence avec les objectifs de développement des collectivités et des objectifs de production définis
- une politique active d'acquisition foncière via l'EPF PACA pour accompagner les projets de développement de l'Eco-Vallée, tant à court qu'à moyen terme, dans le cadre de processus de veille foncière ou par le biais de Déclarations d'Utilité Publique.
- la construction des scénarii de production de logements à poursuivre en collaboration avec la direction Habitat et Dynamique Urbaine de la Métropole NCA, dans le cadre de l'élaboration du PLH 3 pour la période 2016-2021, à laquelle l'EPA sera associé, notamment afin d'assurer la compatibilité du PSO avec le futur PLH.



2. Garantir la fluidité des parcours résidentiels par une offre diversifiée

Outre le déficit quantitatif, l'offre en logements reste difficilement accessible pour une part importante de la demande locale qui se trouve exclue du marché de l'accession et du marché locatif du fait des prix. Les parcours résidentiels sont ainsi moins fluides voire complètement bloqués pour certaines catégories de ménages.

Au-delà de la réponse quantitative aux besoins en logements, le développement résidentiel doit donc garantir une gamme complète de logements adaptés à la diversité des attentes et des capacités des populations actuelles et futures (jeunes familles, familles à revenus modestes, jeunes actifs, personnes âgées, etc.). Elle intégrera une offre diversifiée à la fois dans ses gammes de prix (enjeux de maintien des ménages modestes et des « classes intermédiaires ») et dans les formes urbaines proposées. Il s'agira ainsi de répondre aux attentes des ménages accédant à la propriété ou à la location tout en tenant compte des impératifs de densité. Cette nouvelle offre doit par ailleurs s'inscrire dans une logique de complémentarité entre les pôles de développement et selon une approche cohérente avec les objectifs économiques et le développement des infrastructures de transport sur le territoire.

a) Développer l'offre locative sociale et répondre à l'évolution des besoins dans le parc public

Les futures programmations de logements intégreront une part importante de logements compatibles avec les budgets des ménages les plus modestes. Il conviendra ainsi de renforcer la production de logements sociaux sur le territoire, notamment dans les communes carencées (8 communes sont concernées par les obligations de production renforcées par le relèvement du seuil à 25%).

Face à ce constat, la production est appelée à répondre simultanément :

- aux obligations réglementaires (SRU, loi Mobilisation du Foncier, ALUR)
- aux besoins importants de petits logements dans le parc social afin de répondre à la demande de personnes seules (logements adaptés au vieillissement, offre sociale pour ménages en début de parcours résidentiel et professionnel)
- aux besoins également importants d'une offre en logements locatifs sociaux familiaux (T4 et plus) pour les ménages avec 2 enfants ou plus
- aux besoins importants en locatifs sociaux très accessibles (neufs en PLAI, conventionnements en loyers « très social » dans l'ancien via les dispositifs de réhabilitation ANAH et des collectivités...).

Cette offre doit ainsi intégrer des objectifs de programmations variables selon les secteurs et les localisations :

- 35 à 40 % de logement locatif social (PLUS, PLAI, ...)
- 15% de T1, 45% à 50% de T2 et T3 et 35% de T4 et plus à inscrire dans une démarche de concertation avec les opérateurs
- elle doit en outre permettre le développement de produits adaptés aux évolutions (mixité intergénérationnelle, résidence-autonomie...).

Dans le cadre de ses opérations prioritaires, l'EPA veillera à poursuivre une production annuelle soutenue de logements sociaux, soit au travers de cessions de terrains à bâtir à des bailleurs sociaux, soit au travers d'une part de VEFA imposée aux promoteurs. Dans les secteurs de Méridia et du Grand Arénas, les hypothèses programmatiques fixées à ce jour intègrent ainsi la production de 35 à 40 % de logements sociaux.

Dans ce contexte, l'EPA contribuera fortement aux objectifs de production de logements sociaux sur le territoire. Ses interventions viseront ainsi à faciliter l'atteinte des objectifs de logements sociaux dans les différentes communes, dans le cadre du PLH métropolitain.

b) Programmer une offre diversifiée dans toutes ses composantes permettant de maintenir les « classes intermédiaires »

Les actifs ont souvent du mal à se loger et choisissent dans de nombreux cas un lieu de résidence éloigné de leur lieu de travail (entraînant des difficultés de déplacement) ou des petites superficies. L'offre en logement intermédiaire reste en effet largement insuffisante (seulement 10% de la production neuve en 2013) et inadaptée à la demande des actifs et catégories intermédiaires qui s'orientent souvent vers des typologies spécifiques et bien identifiées (petites maisons). Par ailleurs, le développement universitaire sur le territoire ou à proximité (Nice, Sophia-Antipolis) engendre des besoins spécifiques (logements étudiants, logements saisonniers...).

L'enjeu pour l'Eco-Vallée réside ainsi dans sa capacité à répondre aux besoins des salariés dans un objectif d'attractivité résidentielle mais également économique. Ces enjeux impliquent ainsi de :

- favoriser l'accès à coût maîtrisé à destination des primo-accédants par le développement d'une offre abordable en accession sociale (dispositif PSLA encadré à 3 200 €/m² parking compris par la Métropole, dans le cadre de la charte de partenariat public-privé) et en accession intermédiaire (logements à moins de 3 600 €/m² hors parking)
- définir une stratégie et des outils pour prioriser certains segments de l'offre de logements dans les secteurs d'aménagement pour les actifs y travaillant, grâce à la mise en place de dispositifs d'accès à prix maîtrisé (notamment en jouant sur le niveau de charge foncière) destinés aux actifs en début de parcours résidentiel. Ces objectifs peuvent être obtenus en mobilisant le 1% logement pour accueillir des actifs dans le parc social, ou encore en développant une offre de logement « spécifique » pour les actifs en situation de mobilité
- maintenir une part de locatif libre

- développer une offre en locatif abordable (PLS institutionnel, locatif intermédiaire, dispositif SNI...)
- développer la qualité urbaine des secteurs résidentiels (accessibilité et proximité des services, des équipements notamment scolaires, de l'offre de transport)
- créer une offre de logements pour les saisonniers (résidences et offre de logements temporaires).

Cet objectif se décline bien entendu dans les hypothèses programmatiques des opérations Nice Méridia et Grand Arénas ou des autres opérations que l'EPA pourra mener dans le périmètre de l'OIN (*cf.* programme prévisionnel d'aménagement).

c) Faire de la qualité urbaine et résidentiel le fil conducteur du développement

Le développement du territoire doit pouvoir s'appuyer sur un mouvement global de montée en qualité du tissu résidentiel, tant dans les nouveaux secteurs de programmation (accompagnement d'une offre de logements éco-conçus, développement de formes et de produits innovants en adéquation avec les besoins et les contraintes du territoire) que dans le tissu existant (réhabilitation du parc ancien, renouvellement des tissus d'habitat déqualifié pour améliorer l'image des quartiers, densification urbaine, etc.).

Il conviendra à ce titre de développer une approche permettant de valoriser le patrimoine et l'identité du territoire à travers une conception urbaine non standardisée et en phase avec le patrimoine et les modes de faire locaux. Cette ambition passe notamment par le développement de formes et de produits nouveaux, supports à l'attractivité résidentielle et en adéquation avec les besoins et aspirations des ménages, les contraintes du territoire (risques, écologie, paysage), les enjeux de densification et d'optimisation des disponibilités foncières.

d) Assurer une programmation coordonnée des services et équipements, notamment scolaires

Le développement de nouvelles polarités résidentielles doit enfin s'accompagner d'une réflexion sur l'offre en matière d'équipements garantissant la mixité des fonctions, et compatible avec la pérennisation des services de proximité, dans les polarités existantes et les centres villes traditionnels. Les projets d'aménagement sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA veilleront à anticiper les besoins futurs en équipements de proximité, notamment scolaires, au travers d'une programmation coordonnée avec celle de nouveaux logements.

B. DEVELOPPER UNE OFFRE ECONOMIQUE COMPLETE

1. Quatre cibles prioritaires

Avec la mise en œuvre méthodique d'une nouvelle et ambitieuse stratégie de développement, l'objectif de tous les partenaires de l'Eco-Vallée est de favoriser une profonde mutation économique de l'ensemble métropolitain au travers de la réussite des sites d'activités du périmètre, conçus pour répondre aux besoins de développement endogène du territoire comme aux attentes des entreprises extérieures à la recherche d'implantations performantes.

Le diagnostic relatif au développement et aux atouts économiques de la métropole a en effet démontré la nécessité de **diversifier profondément le tissu d'activités tout en continuant à valoriser ses fondamentaux** : tourisme et notamment tourisme d'affaires, services, TIC, santé. Ainsi par exemple, c'est au titre de la consolidation des fondamentaux que l'Eco-Vallée prévoit la création d'un parc des expositions de grande jauge.

Dans le processus de diversification désormais engagé et qui connaît ses premiers résultats positifs, l'Eco-Vallée remplit le double rôle de démonstrateur et de levier. Sa réussite est la clé d'un essor bien plus large, tout comme l'organisation performante de son environnement est une des conditions de son succès.

La nouvelle stratégie se veut globale, audacieuse mais pragmatique. Elle propose aux investisseurs et aux entreprises existantes comme futures des perspectives de développement lisibles, concrètes, stables et durables. Elle vise aussi à couvrir une large gamme de secteurs, de produits et de services à la mesure de la diversité économique des grandes métropoles, en s'ancrant notamment dans l'innovation et les technologies.

4 axes structurent cette stratégie :

- constituer une offre complète et qualitative pour l'entreprise
- optimiser l'offre commerciale
- s'appuyer sur un pôle majeur de formation et de recherche-développement
- développer un modèle durable pour l'agriculture.

Il s'agit donc bien d'une stratégie économique globale elle-même épaulée par le soutien de l'attractivité de l'Eco-Vallée au travers d'un développement résidentiel adapté.

Le positionnement qui sous-tend cette stratégie globale vise d'une part à conforter l'internationalité de la métropole azurienne et d'autre part à faire de l'Eco-Vallée le territoire de démonstration de la mutation à la fois économique et éco-exemplaire qui est au cœur des ambitions de l'OIN, et que de plus en plus d'acteurs du développement recherchent aujourd'hui.

La réponse à cette double ambition implique de travailler de façon partenariale sur l'attractivité et la compétitivité du périmètre replacé dans son contexte d'ensemble, en adaptant le modèle économique aux critères les plus actuels du développement territorial. Ainsi pourront être réunies les conditions permettant d'atteindre les objectifs

fixés à horizon 2030 dans l'Eco-Vallée : de 40 000 à 50 000 emplois supplémentaires dans une diversité de métiers et de domaines d'activité.

Pour répondre aux objectifs de performance métropolitaine, il est nécessaire d'organiser la **logique spatiale du développement économique** et d'en assurer la cohérence et la complémentarité aussi bien avec les offres des territoires limitrophes qu'entre les offres proposées au sein du périmètre lui-même. Le développement de polarités économiques lisibles et bien spécifiées permettra en effet de constituer les masses critiques nécessaires dans chaque site dédié tout en garantissant la bonne visibilité de l'ensemble.

La complémentarité avec les territoires voisins et notamment le dialogue permanent avec Sophia Antipolis sont des éléments essentiels. Les deux territoires veillent à constituer des offres qui s'additionnent, au bénéfice de l'attractivité globale de la Côte d'Azur et plus largement du territoire régional. Ainsi par exemple l'EPA suit avec attention l'élaboration d'un nouveau programme d'aménagement et d'urbanisation d'espaces disponibles à Sophia Antipolis (environ 400 ha sur 10 et 20 ans), tandis que Sophia se tient informée des avancées de la technopole urbaine Méridia. Davantage d'urbanité dans le parc, davantage de nature dans la technopole urbaine : les stratégies combinées des deux sites constituent une offre Côte d'Azur plus importante, plus diversifiée, plus visible aux plans européen et international, et au total plus attractive pour les entreprises et les investisseurs.

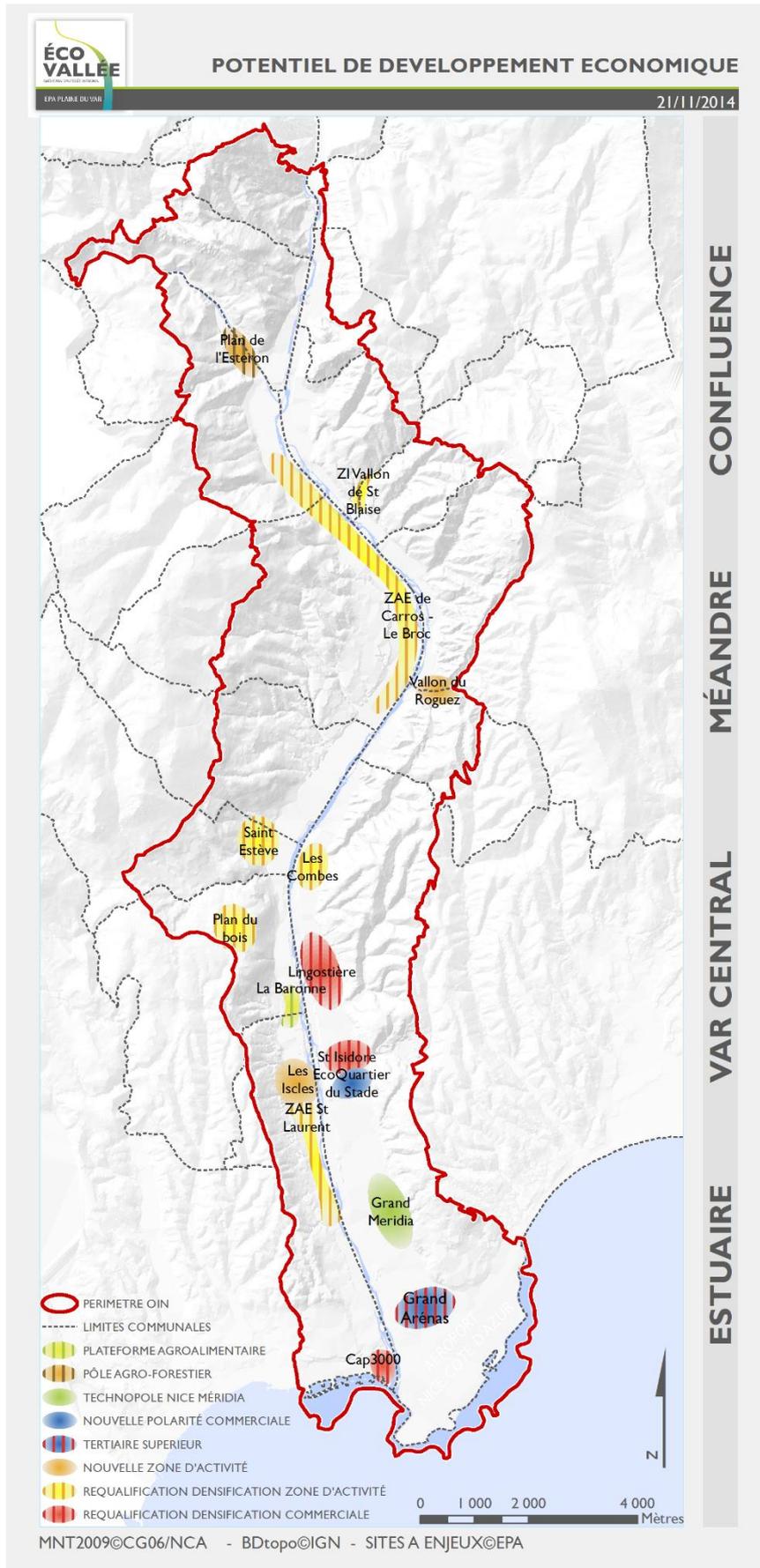


Figure 7 : Sites à enjeux pour le développement économique

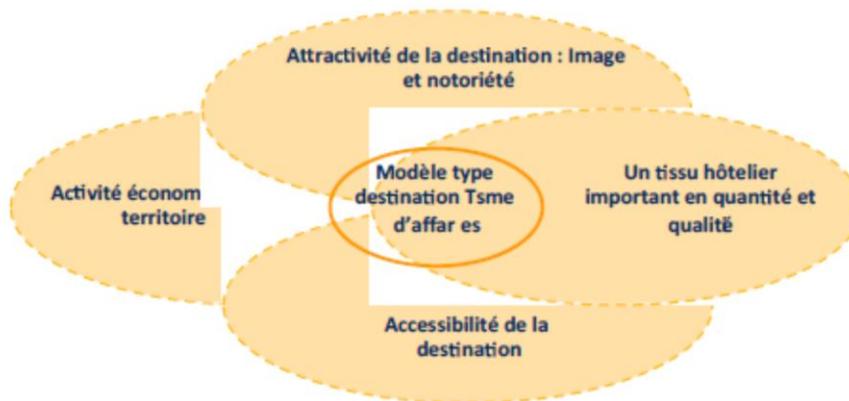
Comme il a été dit en introduction, la nouvelle stratégie économique vise d'une part à conforter les atouts traditionnels de la Côte d'Azur et d'autre part à insuffler une profonde diversification au tissu actuel.

Les paragraphes suivants explicitent ces orientations.

a) *Tourisme d'affaires*

Malgré des atouts indéniables, la Côte d'Azur est en perte de vitesse sur le secteur du tourisme d'affaires (20% du tourisme actuellement). Alors que de très nombreux sites français et étrangers poursuivent leurs investissements dans de nouveaux équipements de tourisme d'affaires ou pour leur extension (parcs d'expositions et/ou centre de congrès), la Côte d'Azur – et notamment la métropole – ne s'est pas encore dotée d'un outil répondant à l'évolution des standards performants de ce secteur.

Développer le tourisme d'affaires et ainsi diversifier les fonctions métropolitaines supérieures passe par la réalisation d'un parc des expositions de grande jauge répondant aux standards internationaux. Ce renouvellement de l'offre induit aussi le renforcement et l'amélioration des capacités d'accueil et d'hébergement.



Nice et la métropole disposent pourtant de très remarquables atouts pour développer une offre attractive au sein de l'Eco-Vallée :

- l'attractivité de la destination « Côte d'Azur »
- la proximité immédiate de l'aéroport international, deuxième de France
- la très bonne connexion aux réseaux de transport public locaux, nationaux et internationaux (nouveau pôle d'échanges multimodal)
- l'important parc hôtelier et para-hôtelier qui est disponible de Mandelieu à Monaco pour les très grandes manifestations

- la proximité de la Promenade des Anglais et du centre historique de Nice
- la multiplication ces dernières années des animations culturelles et sportives
- la qualité du climat et la qualité de vie.

L'EPA et ses partenaires ont ainsi programmé la réalisation d'un important parc des expositions (PEX) de 65 000 m² sur le Grand Arénas (Figure 8). A vocation polyvalente, il permettra à la Côte d'Azur de prendre place dans le club assez fermé des destinations internationales majeures en matière d'expositions/congrès.

Cet équipement cible en effet les manifestations rassemblant plus de 3000 participants et, de ce fait, il n'entre pas en concurrence avec les équipements existants de la Côte d'Azur (palais des congrès de Cannes, Acropolis, etc.) qui n'ont pas la capacité d'accueillir de telles manifestations.

Ce projet est soutenu par la Région qui y voit l'opportunité de constituer un lieu de congrès d'une taille inédite sur la façade méditerranéenne de Provence-Alpes-Côte d'Azur et d'améliorer considérablement l'offre régionale dans ce domaine.

Les retombées économiques prévisionnelles du parc des expositions sont considérables : elles sont estimées à 754 M€/an pour l'économie locale, dans le cadre d'un fonctionnement à plein régime.

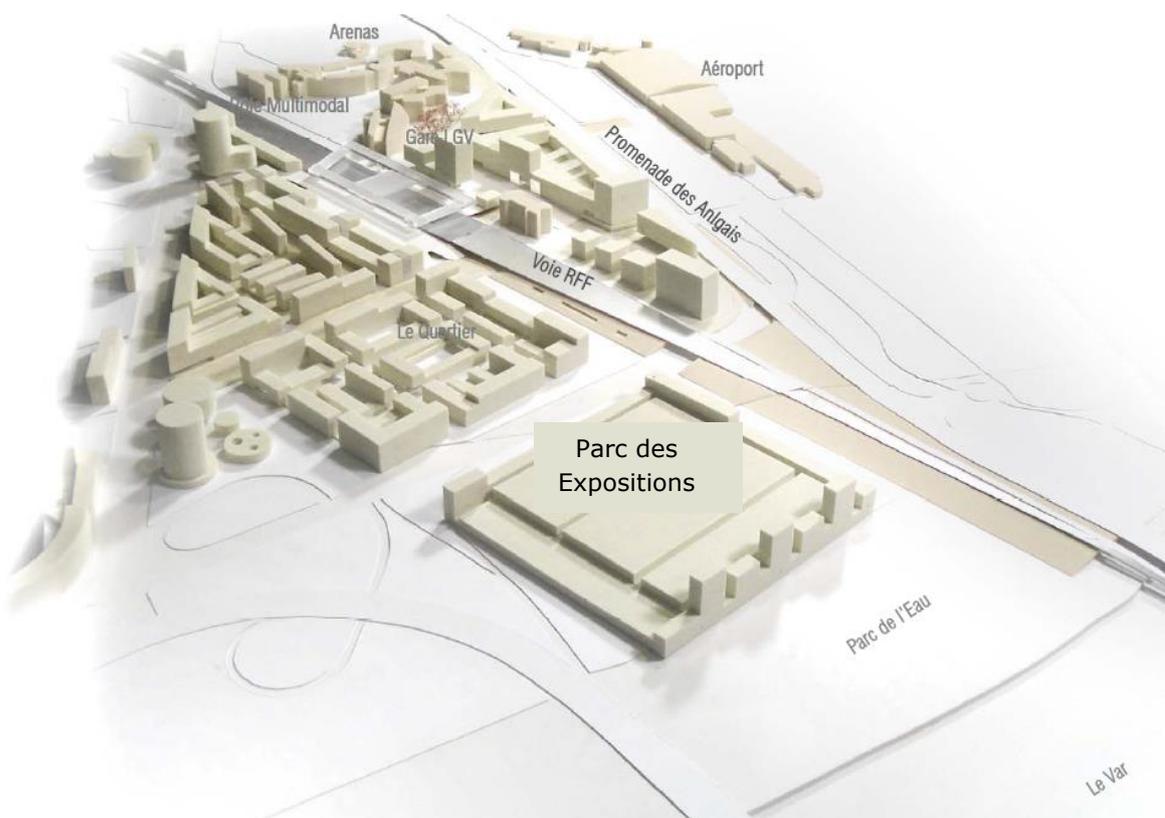


Figure 8 : localisation du parc des expositions au cœur du Grand Arénas

b) Tertiaire supérieur

Le tissu tertiaire installé dans le territoire de l'Eco-Vallée est aujourd'hui diversifié mais il souffre d'une carence d'offres nouvelles correspondant aux besoins du marché.

Le secteur du tertiaire supérieur actuel ne correspond pas encore à l'importance d'une métropole de plus de 550 000 habitants. Malgré son caractère international affirmé, l'aire urbaine n'a en effet pas encore attiré suffisamment de fonctions dites de commandement : sièges sociaux de niveau national, européen ou international, fonctions directionnelles de grands groupes dans les secteurs commercial, financier, juridique, des ressources humaines, etc. L'offre métropolitaine reste somme toute modeste ou n'est pas toujours adaptée aux attentes des firmes à la recherche de nouvelles localisations (proximité des services, accessibilité et desserte compétitives, dynamique de développement endogène...). Elle ne correspond pas toujours non plus aux standards nationaux et internationaux les plus performants.

La comparaison entre le marché de l'aire Nice/Sophia Antipolis et celui d'autres villes en régions montre que le territoire n'est pas au rang où il devrait être, compte tenu de son importance démographique, de son internationalité et de sa renommée.

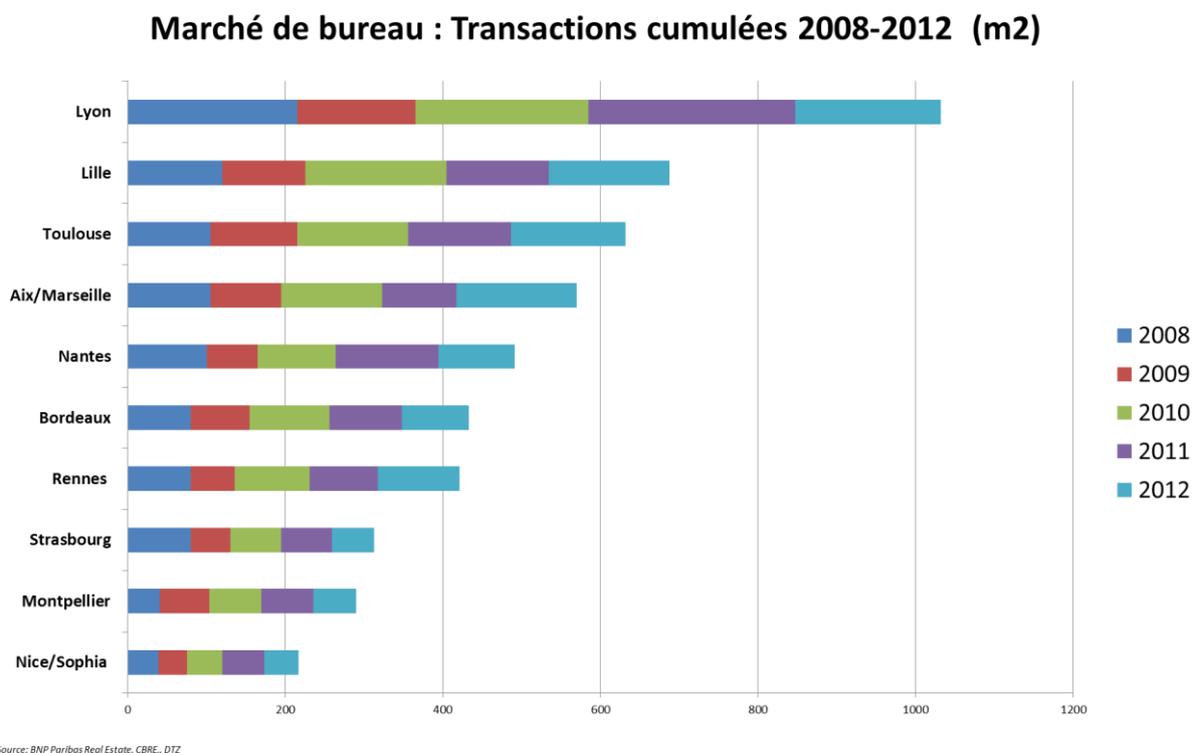


Figure 9 : Marché de bureau, transactions cumulées (2008-2012)

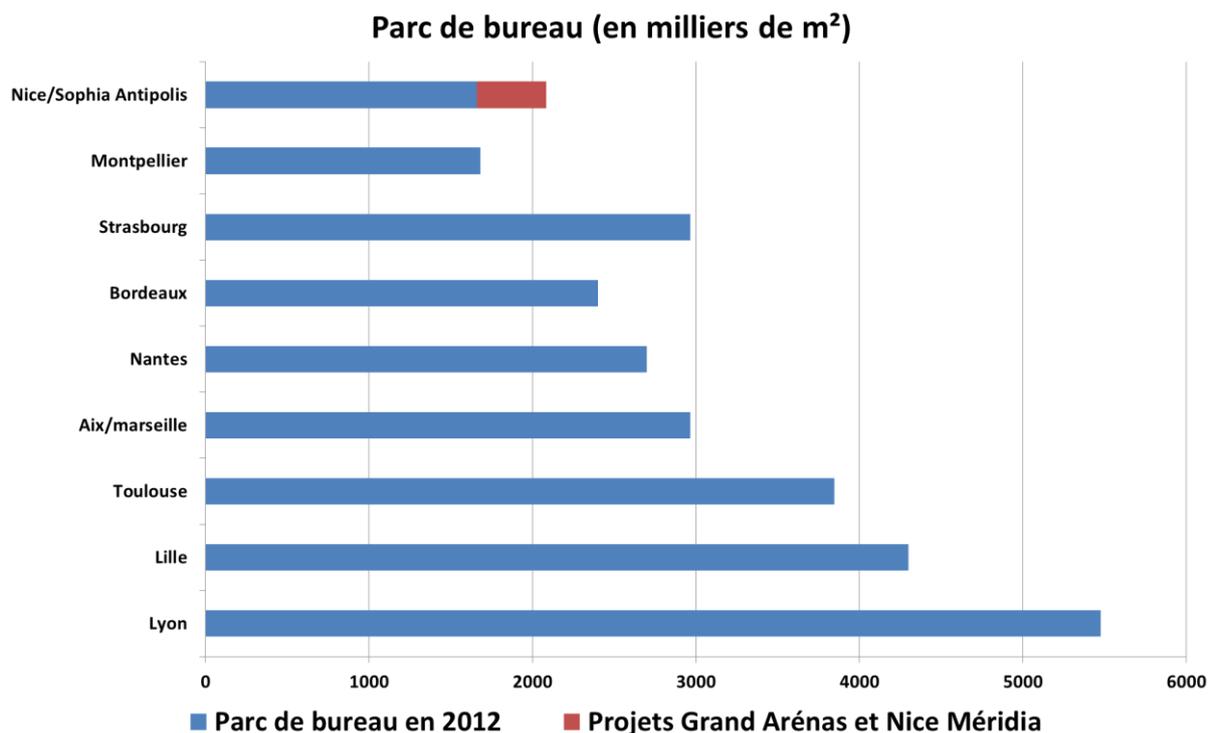


Figure 10 : Parc de bureau, impact des projets Grand Arénas et Nice Méridia

Dans ce contexte, l'EPA et la métropole, aux côtés des partenaires du développement, souhaitent ouvrir davantage d'opportunités au secteur du tertiaire supérieur en :

- proposant une offre de locaux adaptée aux besoins des grandes firmes
- promouvant un cadre de vie attractif, vivant et dynamique pour l'accueil des entreprises et de leurs salariés, notamment par la réalisation de quartiers d'activités « démonstrateurs » en termes d'innovation urbaine et de développement durable.

A ce titre, un des axes majeurs de la stratégie métropolitaine pour l'accueil de nouvelles entreprises est le développement d'un territoire durable et interconnecté.

L'ambition d'une économie à forte valeur ajoutée et créatrice de nouveaux emplois passe en effet par le développement de services innovants et par la généralisation de nouveaux usages, notamment autour du projet des smart grids. Ces réseaux « intelligents » permettent d'organiser le recueil et la compilation organisée des données urbaines générées par les réseaux de monitoring. Ils permettent aussi l'accessibilité de ces données aux entreprises du territoire afin de développer une croissance économique locale « Open Data ». Ils peuvent également entraîner de nouvelles formes de collaboration publique/privée et renforcer le rôle de la métropole comme « laboratoire » de la ville intelligente, à même de créer, de promouvoir et de diffuser des innovations.

Au cœur de cet objectif, l'opération du Grand Arénas accueillera la majeure partie de l'offre de bureaux. Cette nouvelle offre tertiaire sera particulièrement bien connectée, *via* le pôle d'échanges multimodal, à l'ensemble des réseaux de transports locaux, nationaux et internationaux (aéroport, TGV et, demain, nouvelle ligne ferroviaire ; TER, tramway, bus...). Elle bénéficiera en outre de la proximité du pôle de l'Arénas actuel ainsi que de

l'attractivité renouvelée que vont générer ses caractéristiques propres. En effet, si le Grand Arénas est un quartier d'affaires il est tout autant un quartier de vie grâce aux programmes de logements, de commerces et services qui y seront développés, dans un cadre urbain de grande qualité.

L'offre de bureau créée par l'EPA au travers des opérations Grand Arénas (390 000 m²) et dans une moindre mesure Nice Méridia (66 000 m²) peut paraître importante par rapport au parc Niçois existant. Elle reste néanmoins faible par rapport à la capacité de rattrapage du territoire (Figure 10).

c) Immobilier technopolitain

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 (cf. III.B.3.b) : 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 ont forgé 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 : 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 conçus en cohérence et en complémentarité avec la dynamique azurée d'ores et déjà développée à Sophia Antipolis (cf. *supra*).

Le développement de l'offre en immobilier d'entreprise y est pensé en termes quantitatifs mais aussi en termes de diversité au regard des autres offres proposées afin de couvrir l'ensemble des besoins de l'entreprise, de sa phase de création à sa phase de développement. De même, sera proposée une gamme d'offre complète et diversifiée, tant en termes de formes architecturales et de typologies qu'en termes de prix et de conditions d'accueil.

Ainsi l'originalité du projet réside dans son insertion au cœur des tissus urbains et raccordés à toutes les échelles du développement. Il associe la promotion d'une offre tertiaire exemplaire et innovante tout en offrant aux entreprises et à leurs salariés un cadre vivant, animé mais qui sache bien entendu respecter les besoins de calme propres aux travaux de recherche. En parallèle, le projet intègre la conception d'un smart grid à l'échelle de l'éco-quartier, mettant en œuvre l'ensemble des technologies de gestion intelligente de l'énergie pour atteindre les objectifs ambitieux de l'Eco-Vallée.

d) *Industrie /Artisanat/Logistique/Locaux d'activité*

Depuis longtemps, le territoire métropolitain est confronté à une carence d'offre neuve en matière de locaux d'activités et de foncier pour la production industrielle. De ce fait, de nombreuses entreprises ont quitté le territoire de la métropole, le privant du dynamisme de ces firmes, de leurs emplois et de recettes fiscales. Dans un tel contexte, l'Eco-Vallée s'est engagée à participer au rattrapage indispensable afin de répondre aux besoins des entreprises locales et de satisfaire les nombreuses demandes exogènes.

L'observatoire des zones et espaces d'activités (OZEA), outil partenarial entre la CCI, la métropole, le conseil général des Alpes-Maritimes et l'EPA, a réalisé un état des lieux du foncier d'activité qui constate la très faible surface mobilisable dans les zones d'activités existantes, sur l'ensemble de la métropole.

Il est désormais impératif d'offrir des réponses concrètes aux besoins d'extension des entreprises en intervenant sur la gestion des fonciers et en proposant des formes plus denses. L'enjeu consiste à diversifier le portefeuille immobilier d'entreprise et à encourager le développement des typologies manquantes afin d'assurer le parcours des entreprises sur le territoire pour :

- répondre à la demande endogène des entreprises en sortie de pépinières
- répondre aux besoins d'extension des entreprises implantées sur le territoire
- se doter d'une offre mobilisable à court terme pour capter les prospects extérieurs.

En effet, le développement de l'Eco-Vallée ne peut pas se réaliser sans une offre globale pour les différents secteurs d'activité (industrie, artisanat et logistique), et notamment sans une offre en faveur des fonctions dites supports de l'économie. Le PSO propose donc une stratégie qui consiste à créer une offre neuve pour ces produits immobiliers afin de redonner une certaine fluidité au marché et permettre la requalification/densification des sites existants – et donc l'emploi.

Cette volonté se décline concrètement par :

- le développement de nouveaux sites, intégrant une certaine forme de mixité
- l'identification de sites à potentiel de densification.

(1) Concevoir des espaces économiques complémentaires au service d'une stratégie économique lisible et cohérente à l'échelle du territoire

Au-delà de la requalification de l'existant, l'attractivité de l'Eco-Vallée passe également par l'identification de nouveaux sites pour développer des fonciers économiques et créer une offre diversifiée. Répondre à cette problématique de production de fonciers économiques ne peut être envisagé qu'à l'échelle globale.

Ainsi pour renforcer l'attractivité économique auprès des entreprises et des décideurs économiques, il s'agira d'améliorer la lisibilité des espaces économiques en définissant des polarités économiques éco-exemplaires et cohérentes avec la stratégie d'accueil de nouvelles entreprises. Ces polarités devront être davantage spécifiées dans leur vocation et leur offre afin de créer un véritable réseau de sites économiques complémentaires. Elles veilleront enfin à une meilleure intégration des espaces d'activités à leur environnement (porosités des espaces, accessibilité et desserte en TC, traitement des franges...) et pourront accueillir d'autres fonctions dans un objectif de mixité.

Afin de garantir les équilibres et les complémentarités entre les différentes polarités économiques et faciliter ainsi le parcours des entreprises, le portefeuille d'offre en foncier et immobilier devra ainsi être diversifié pour répondre aux demandes exogènes tout en répondant aux besoins d'extensions des entreprises déjà implantées sur le territoire.

Dans le cadre du présent PSO, les trois principaux sites qui ont été identifiés pour le développement d'une offre nouvelle en matière de production, de locaux d'activité ou de logistique sont les suivants (cf *Figure 7*) :

- le vallon du Roguez sur les communes de Colomars et Castagniers, avec une offre davantage tournée vers l'artisanat
- le site de la Baronne, avec l'accueil du nouveau MIN et d'entreprises du secteur agro-alimentaire
- une partie des Iscles de Saint-Laurent-du-Var.

(2) Densifier et requalifier les zones d'activité existantes

Les zones d'activités, en regroupant sur à peine 6% du territoire près de 18 000 emplois (dont 10 000 sur la ZI de Carros-Le Broc), constituent des moteurs économiques majeurs du développement. Elles se caractérisent par une grande mono-fonctionnalité, mais aussi par un manque d'interaction avec leurs environnements urbains. Ces espaces sont aujourd'hui vieillissants et peu qualitatifs. Pour les entreprises implantées, les locaux d'activités sont par ailleurs souvent en décalage par rapport aux besoins (taille trop petite, vétusté des lieux, manque d'accessibilité), limitant ainsi l'attractivité du territoire.

Dans ce cadre, six zones ont été identifiées comme devant être requalifiées et/ou densifiées :

- la zone d'activités de Carros-le Broc sur laquelle une étude partenariale a été menée par la métropole NCA et l'EPA Plaine du Var
- la zone d'activités de Saint-Laurent-du-Var qui a donné lieu à un diagnostic détaillé en 2010
- la zone industrielle de Saint Blaise
- le secteur des Combes, à Nice, qui fait l'objet d'un projet porté par les propriétaires fonciers
- la zone d'activités de Saint Estève, à Saint-Jeannet
- la zone du Plan du Bois, à la Gaude.

Une attention particulière sera cependant apportée à un certain nombre d'activités dont l'organisation est peu compatible avec la densification. Il conviendra de maintenir des localisations pour elles dans cette dynamique.



Extraits de l'étude NCA : *Intensification et requalification urbaine et paysagère de la zone d'activités économiques de Carros*

2. Renforcer le marketing territorial pour une meilleure attractivité du territoire et pour favoriser l'emploi

Un marketing territorial fort est nécessaire pour appuyer la dynamique de renforcement de l'attractivité de l'Eco-Vallée et plus largement de la métropole. Il est une des clés de la création des emplois de demain.

a) *Replacer la métropole sur les radars des investisseurs et des entreprises.*

Un premier plan d'action marketing, conçu en partenariat avec la métropole, a été mis en place sur la période 2011-2012. Il a permis à l'Eco-Vallée de se faire connaître auprès des professionnels de l'immobilier, essentiellement promoteurs et investisseurs institutionnels, et de diffuser une information générale auprès de ces mêmes acteurs sur l'évolution des phases d'études des premières opérations d'aménagement, ainsi que sur les missions globales de l'EPA.

Ce plan d'actions a bénéficié de crédits nationaux et européens (FNADT).

Il s'agit aujourd'hui de poursuivre cette dynamique afin de :

- continuer à asseoir la notoriété et la crédibilité de l'Eco-Vallée auprès des promoteurs et investisseurs immobiliers appelés à se positionner sur des cessions de charges foncières
- sensibiliser les entreprises utilisatrices de surfaces, et leurs conseils en immobilier, quant au développement de nouvelles opportunités d'implantation dans la plaine du Var
- informer le grand public sur les actions et les développements dans l'Eco-Vallée, alors que les premiers travaux d'aménagement sont désormais lancés.

L'EPA est engagé dans ce dispositif au travers d'actions qu'il mène en partenariat, notamment avec Team Côte d'Azur et MNCA, afin d'optimiser l'investissement public.

Il convient, dans le cadre du PSO, de poser la question d'un soutien renouvelé à l'EPA, dans ce domaine d'action en lui permettant d'émarger à des crédits récurrents et sécurisés.

b) Favoriser la création d'emplois

L'enquête conduite en juin 2013 pour le compte de la métropole Nice Côte d'Azur, de l'EPA et de la DIRECCTE auprès de 530 entreprises de l'Eco-Vallée a fait apparaître que 40 % d'entre elles envisageaient de recruter.

Dans le même temps, ces entreprises exprimaient un déficit de moyens internes dédiés à la gestion des ressources humaines et, pour 91 % d'entre elles, évoquaient leurs difficultés à trouver de la main d'œuvre qualifiée.

L'enjeu est donc, d'une part, de rapprocher offre et demande, et d'autre part de répondre aux besoins RH des entreprises.

Telle est bien la vocation de la e-DRH Éco-Vallée Plaine du Var lancée le 23 octobre 2014. Il s'agit d'offrir aux entreprises qui sont implantées dans le périmètre et s'y installeront une DRH mutualisée qui, de manière très concrète, simplifiera le recrutement, la formation et l'accès à l'information.

Cette démarche innovante permettra ainsi aux entreprises du territoire de la plaine du Var de bénéficier d'un bouquet de 7 services offerts et dédiés.

Contributions de l'EPA

- produit au travers des premières opérations qu'il porte des programmes immobiliers mixtes répondant aux besoins des entreprises et offrant des conditions optimales d'implantation
- contribue au travers de l'aménagement du PEX au rebond de la Côte d'Azur sur le segment tourisme d'affaires

3. Accompagner et soutenir le développement de la recherche et de l'innovation

L'interaction entre la formation, la R&D et les entreprises est une condition essentielle qui permettra de positionner davantage le territoire de l'Eco-Vallée comme un pôle de recherche et d'innovation structurant à l'échelle régionale, nationale et internationale.

Il s'agit de faire de la plaine du Var l'un des trois pôles majeurs de formation et recherche des Alpes-Maritimes en s'appuyant notamment sur le développement universitaire.

a) *L'université et les hautes écoles*

Nice Méridia, avec le projet d'Eco-campus, est au cœur de cette dynamique et positionne l'Eco-Vallée comme un pôle de formation supérieure majeur, en complémentarité des sites de Sophia Antipolis et du centre de Nice. Au travers de la mixité fonctionnelle qui y est développée, il s'agit de favoriser les synergies entre université, R&D et entreprises afin de créer une dynamique urbaine et économique. Les secteurs visés sont ceux de la croissance verte, de l'environnement, de la gestion des risques, des réseaux énergétiques et de toutes les composantes de la ville durable, innovante et interconnectée.

Cette spatialisation du campus urbain dans le « Grand Nice Méridia » se concrétise en une première phase très consistante au sein du premier périmètre opérationnel.

Le projet d'éco-campus de la plaine du Var, pilier essentiel de l'impulsion et de la réussite du projet de technopôle urbaine, représente un programme de 50 000 m² environ entièrement dédiés à la constitution d'un pôle académique autour de 3 axes :

- le développement de l'institut Méditerranéen des Risques, de l'Environnement et du Développement Durable (IMREDD)
- les sciences fondamentales (physique et chimie) avec une Maison de la physique
- la constitution d'une école d'ingénieurs dédiée au développement durable dans le cadre de la démarche Smart City, à partir d'une extension de l'école Polytech Nice-Sophia implantée dans le bâtiment Nice Premium.

L'IMREDD préfigure le projet de développement de cet Éco-Campus par l'Université de Nice Sophia Antipolis. Labellisé en 2009 par l'État, dans le cadre de l'appel à projet « Campus Prometteur », l'IMREDD est actuellement hébergé dans l'immeuble Nice Premium situé au cœur de la technopole urbaine. A l'horizon 2017, un nouveau bâtiment de près de 4.500 m² accueillera environ 200 chercheurs et 400 à 500 étudiants.

A cette offre universitaire de grande qualité, s'ajoute l'initiative d'envergure portée par la CCINCA. Il s'agirait de bâtir au cœur de l'Eco-Vallée et de Nice Méridia un Campus Régional de l'Apprentissage qui contribuerait à répondre, avec une meilleure réactivité, aux besoins du territoire en matière d'infrastructures de formation professionnelle et d'hébergement des apprentis. Dès 2018, ce campus permettra la constitution d'une offre

complémentaire et complète en organisant des formations par alternance du CAP à BAC+5.

Notons enfin le développement de l'École de design (Sustainable Design School), actuellement localisée dans Nice Premium. Elle apporte une orientation originale dans la manière de concevoir et d'élaborer de nouveaux produits. Ouverte en 2013, cette école doit se développer dans le cadre d'une relocalisation prévue au sein de Nice Méridia.

b) Les accélérateurs d'entreprises et d'emplois

Le renouveau économique s'appuie aussi sur des dispositifs de soutien à l'émergence d'entreprises.

La ville de Nice et la métropole Nice Côte d'Azur ont réussi, en cinq ans, à multiplier par dix les surfaces dédiées à la création d'entreprises. Le centre européen d'entreprises innovantes (CEEI), localisé à Nice Méridia et qui a reçu le label « Business Innovation Center » par la Commission européenne est le fer de lance de cette politique. Il est prévu d'étendre encore les capacités du CEEI afin d'en faire un lieu unique dédié à l'innovation pour stimuler la création d'activités endogènes, en favorisant les nouveaux modes de collaboration (par exemple le « soft landing »). La stratégie du CEEI vise notamment à développer l'économie dans les domaines de convergence technologique entre environnement et TIC. Avec l'augmentation de sa surface d'immobilier dédié aux entreprises innovantes, le CEEI regroupera encore plus d'acteurs venus de différents horizons : académiques, industriels, PME, etc. Il renforcera ses actions déjà considérables en faveur de l'émulation collective, en facilitant les partenariats au travers de passerelles collaboratives. Le soutien en compétences à destination des PME émergentes et existantes est cœur du dispositif.

Les partenariats entre enseignement supérieur, centres de recherche publics et privés et entreprises offriront ainsi des équipements et des compétences pour soutenir les porteurs de projets de création d'entreprises et favoriseront le développement de l'innovation au sein des entreprises du territoire.

c) Un cadre de vie conçu pour faciliter les coopérations

Dans un environnement urbain de grande qualité, les habitants du quartier ainsi que les chercheurs, les étudiants, les entreprises et leurs salariés bénéficieront d'un cadre de vie et de travail propice à l'innovation, à la création d'entreprises, à l'investissement et à l'emploi.

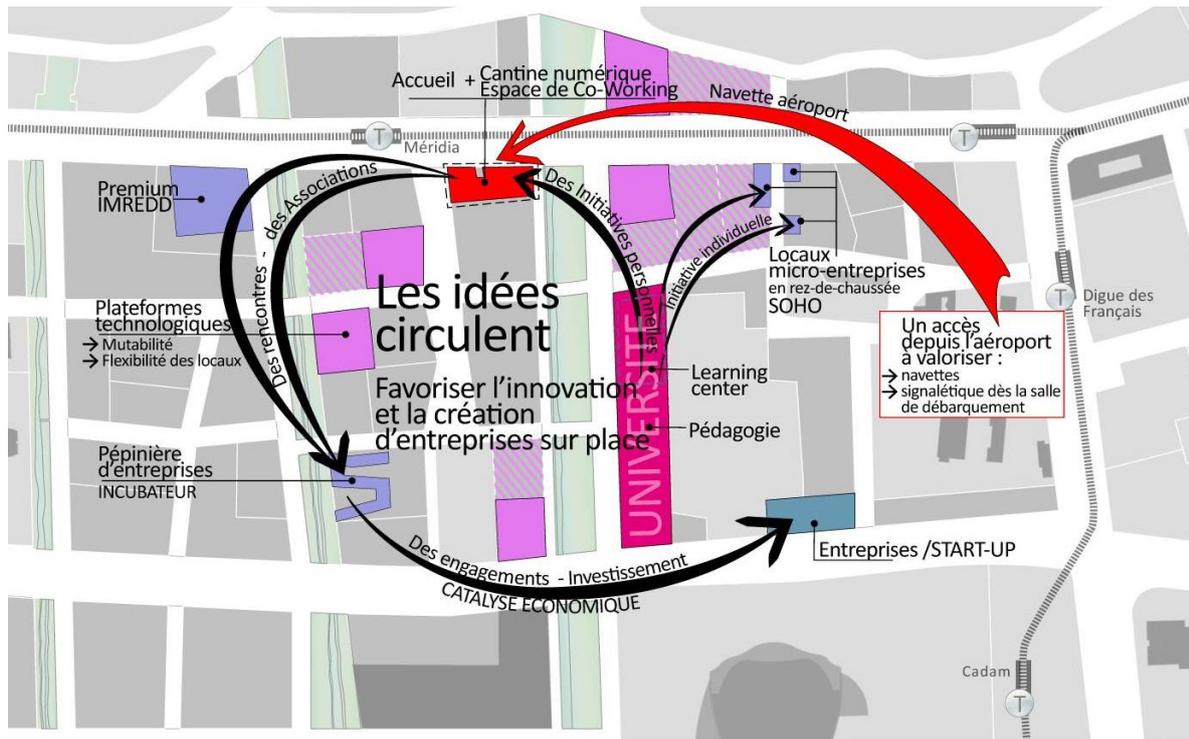


Figure 11: l'université au cœur de Nice Méridia

Contributions de l'EPA

- offre, avec la création de la technopole urbaine Nice Méridia, un environnement urbain, social et économique optimal pour le développement d'un pôle de recherche et de formation complet et innovant
- facilite les dynamiques de coopération entre R&D /entreprises et formation

4. Développer une offre commerciale renouvelée sur l'ensemble du territoire

La question des surfaces commerciales est un sujet considérable dans l'Eco-Vallée. Comme l'indique le Diagnostic du PSO, des études ont montré qu'il y avait une certaine forme de sous-équipement dans certains secteurs, comme par exemple celui de l'équipement de la maison. Ce constat est toutefois à nuancer par des pratiques commerciales en pleine mutation qui ne permettent pas de prévoir précisément quelle sera demain la répartition entre l'e-commerce et le commerce traditionnel.

a) *Les grandes surfaces*

A l'heure de la rédaction de ce PSO, il existe des zones commerciales vieillissantes et dégradées qui appellent à être restructurées notamment en matière d'accès, de stationnement, d'intégration paysagère et architecturale dans le site.

Forts de ce constat, des projets multiples, soit de reconversion de sites existants, soit de constructions de nouveaux sites, ont émergé dans la plaine du Var et alentours.

La stratégie qui est proposée dans ce PSO (cf. carte p 91) repose sur une localisation préférentielle de ces nouveaux sites, à proximité des infrastructures de transport existantes ou en projet, notamment de transport en commun.

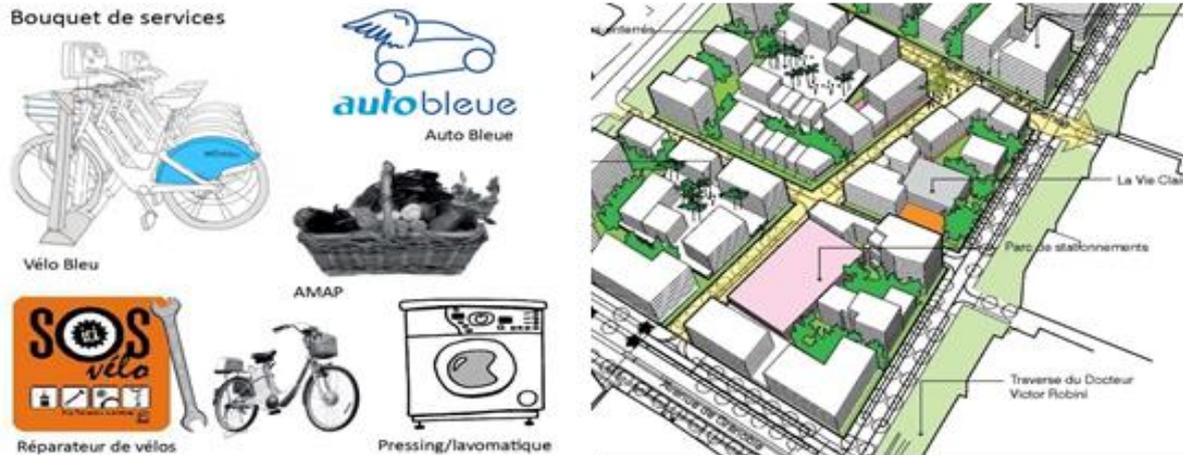
En forme récapitulative, on peut noter :

- en matière de modernisation de sites existants, les polarités de
 - Cap 3000, à Saint-Laurent-du-Var
 - Lingostière, à Nice
 - Saint Isidore, à Nice
- en matière de nouvelles polarités
 - l'éco-quartier de l'Allianz Riviera qui est au contact de l'autoroute A8, desservi par la ligne des chemins de fer de Provence et qui sera desservi par la ligne de tramway T3
 - le Grand Arénas où pourrait émerger une offre différenciée des polarités existantes ou en cours de développement (Cap 3000, polygone riviera, Allianz Riviera), en tant que programme d'accompagnement du parc des expositions et en lien avec ses fonctionnalités et le public qui le fréquentera.

b) *Le commerce de proximité*

A une autre échelle, le commerce de proximité est un élément essentiel de la réussite d'un projet urbain. Il est en outre une composante majeure du concept de « ville des courtes distances » développé en section II.A.3.

Aussi, les projets portés par l'EPA proposent-ils une stratégie visant une offre de commerce de proximité. A titre d'exemple, dans l'opération Nice Méridia, un travail très fin sur la gestion des rez-de-chaussée a été réalisé par l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine (Christian Devillers), avec une réflexion sur la "stratégie du niveau zéro" pour les pieds d'immeubles destinés aux commerces et services. Le parti d'aménagement intègre ainsi des «bouquets de commerces et services » à proximité immédiate des parkings silos mutualisés.



5. Promouvoir un modèle agricole durable et innovant autour de fonctions multiples

Comme il était indiqué dans le chapitre relatif à l'axe 2 de ce PSO, l'agriculture remplit plusieurs fonctions dans l'Eco-Vallée : une fonction de structuration des paysages, une fonction écologique, une fonction d'identité, une fonction économique. Nous ne traitons ici que ce dernier aspect.

a) Stopper la déprise

Malgré le potentiel reconnu de l'agriculture, on constate une forte déprise de cette activité depuis plusieurs décennies, face à l'urbanisation de la plaine et à l'utilisation désordonnée des sols par toute une série d'activités : entreposage, artisanat, BTP etc.

Si certaines zones agricoles ont été préservées du fait de leur inconstructibilité liée aux risques ou aux protections environnementales, le classement en zone agricole dans les documents d'urbanisme ne suffit plus à pérenniser l'agriculture, notamment dans la plaine. A cet égard, rappelons que la directive territoriale d'aménagement (DTA), approuvée en 2003, a identifié dans la vallée du Var des espaces paysagers sensibles et a localisé et quantifié des secteurs agricoles à préserver. Ainsi, sur le territoire de l'OIN, *a minima* 360 ha de terres agricoles protégées sont exigés ; la somme des surfaces classées en zone agricole dans les documents d'urbanisme va bien au-delà et atteint les 1000ha. Force est de constater que le seul classement en A par un PLU (ou POS) ne suffit plus à endiguer le déclin de l'activité.

Les pistes de réflexion identifiées pour stopper cette dégradation et inverser la tendance sont de trois ordres.

- La première concerne l'émergence d'un nouveau modèle économique, la modernisation de l'outil, les nouveaux exploitants, l'attractivité du métier.
- La deuxième porte sur le foncier agricole dont l'acquisition aujourd'hui n'est plus finançable par les exploitants non propriétaires.
- La dernière a trait à la réglementation et au traitement des infractions aux codes de l'urbanisme et de l'environnement.

Nous ne traitons ici que de la partie économique, les autres aspects ayant été détaillés dans le chapitre relatif à l'axe 2.

b) Forger avec l'ensemble des acteurs un modèle durable pour l'agriculture

(1) Impulser une stratégie opérationnelle exemplaire pour l'agriculture

La préservation et le développement d'une agriculture périurbaine à l'échelle de l'opération d'intérêt national nécessite une action concertée de l'ensemble des acteurs que sont l'Etat, le Conseil régional, le Conseil général, la Métropole, la Chambre d'Agriculture et l'EPA. Il s'agit ainsi de mettre en œuvre, à l'échelle de l'Eco-Vallée, la Charte de développement durable de l'agriculture et de la forêt (signé en 2011 par l'EPA). Après avoir dressé un diagnostic à partir des études existantes et mises à jour, un plan d'action est en cours d'élaboration, visant à pérenniser la place de l'agriculture périurbaine dans l'OIN et à définir un modèle de développement économique. La réflexion s'appuie aujourd'hui sur 3 dispositifs :

- un comité technique associant les différents partenaires qui propose une méthodologie 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 placé sous l'autorité du préfet, composé des responsables et élus des institutions susvisées qui supervise les démarches et confirme les actions et mesures
- une démarche de concertation qui mobilise, d'une part, l'ensemble des maires de l'Eco-Vallée qui alimentent le plan d'actions de projets issus du territoire, d'autre part, le Comité permanent de concertation, 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 possible les acteurs du territoire.

A l'aune du diagnostic de la place et des enjeux de l'agriculture dans l'OIN, la déclinaison opérationnelle de La Charte départementale doit ainsi permettre, à l'échelle du territoire, de :

- protéger les secteurs exploités et reconquérir les terres agricoles en friche
- conforter et développer des polarités agricoles existantes et potentielles

- intégrer l'agriculture à d'autres modes d'occupation des sols pour faire émerger un modèle valorisant des fonctions agricoles multiples, en cohérence avec les usages locaux et les entités paysagères de la Plaine du Var mais nuancé par les potentiels conflits d'usage entre les nuisances issues de l'exploitation et la proximité de logements.

(2) Construire les bases d'une croissance économique durable

Pour conforter la production et valoriser l'offre locale, plusieurs mesures sont possibles.

- Prendre appui sur les expérimentations du CREAT (Centre de Recherche Economique et d'Action Technique de la Chambre d'Agriculture) pour la recherche et le transfert de nouvelles technologies agricoles (particulièrement dans les domaines de l'horticulture et du maraichage sous serres et plein champs).

Avec l'INRA, le CREAT constitue un centre de ressource et de recherche de pointe pour développer de nouvelles technologies agraires, notamment horticoles, diversifier et élargir les filières aux cultures les plus fragiles (cultures hors sols, serres chauffées horticoles) et aux productions à haute valeur ajoutée (production transformée conservables notamment : vin, pâtes et huiles d'olives, conserves, etc.).

Il s'agit aujourd'hui de conforter ce pôle de pointe en agriculture, autour de La Baronne, pour assurer la continuité des programmes de recherche, mais également des formations des professionnels, en lien avec la plateforme agroalimentaire du MIN et avec les multiples exploitations agricoles sur le territoire.

- Diversifier la production et des filières « de niche » aujourd'hui peu développées (ex : culture florale commercialisable pour le fleurissement des communes, les entreprises de parfumerie et de médicaments, pépinières de végétaux, production énergétique de biomasse).
- Développer les circuits courts. Cet objectif est d'autant plus important qu'il s'inscrit dans les enjeux mis en avant dans le diagnostic en vue d'assurer un approvisionnement alimentaire de proximité en adéquation avec les objectifs bas-carbone. Ainsi, cette action viserait le développement d'un modèle agricole périurbain (en moyenne 70% des exploitations engagées dans ce type de production), à destination des particuliers (points de vente et lieux de distribution, distributeurs automatique à la ferme, marchés fermiers, magasins à la ferme, maisons de terroirs,...). Elle vise aussi à soutenir les entreprises : production pour la restauration, les écoles, hôpitaux, collectivités...
- Développer de nouvelles fonctions-supports, indispensables à l'économie agricole et horticole, autour notamment du futur MIN relocalisé à La Baronne. L'implantation de cet équipement majeur à proximité du CREAT vise à constituer une première réponse aux besoins des entreprises en matière de sites

logistiques. Elle permettra de 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. Cette implantation peut également permettre d'intégrer plus largement la distribution de produits locaux et de la coupler aux fonctions classiques liées au marché de gros. Dans une configuration de cluster, le projet devrait accueillir également le siège de la chambre d'agriculture et les installations du CREAT.

- Développer des activités extra-agricoles et intégrées au contexte touristique. En effet, on observe, depuis quelques années, un intérêt croissant pour l'agritourisme dans la région PACA. Avec 196 000 repas et 470 000 nuitées en 2010, l'agritourisme progresse et prend une place certaine à côté des géants de l'industrie touristique. Habituellement davantage développée dans le haut-pays, cette activité peut néanmoins trouver légitimement sa place dans la plaine du Var. En effet, les agriculteurs de la plaine sont principalement orientés vers les cultures maraîchères et l'activité de pépiniériste. L'une et l'autre des deux activités se prêtent bien à la distribution en circuit court. A ce type d'exploitation et de distribution est spontanément associée, dans l'esprit du public, une image de produits de qualité.

Par ailleurs, nombre de touristes étrangers, mais aussi français tout comme les résidents du territoire sont intéressés par une rencontre avec les producteurs. Traditionnellement l'agritourisme se décline autour de :

- l'interprétation, visite et animation à la ferme
- l'hébergement chez l'exploitant
- la restauration mettant en valeur les produits de la ferme et les produits agroalimentaires régionaux
- la promotion et vente de produits agroalimentaires.

Parmi ces axes, la gastronomie représente une opportunité intéressante. En effet, la cuisine méditerranéenne jouit d'une bonne image. Couplée à des hébergements de qualité, elle est de nature à susciter des séjours touristiques à thème dans le nord de la plaine du Var.

(3) Promouvoir un mode de développement solidaire

Il s'agit de renforcer les polarités agricoles tout en apportant des solutions multiples et innovantes. Cette stratégie concerne plusieurs enjeux.

- Le développement de nouvelles fonctions sociales au travers de formes d'agriculture urbaines et périurbaines complémentaires : jardins familiaux et partagés, ferme pédagogique, jardins sociaux de lutte contre la pauvreté, surplus de production apportés en épicerie sociale... Il est entendu que ces espaces ne participent pas de l'activité agricole au sens économique du terme. Toutefois, outre leur fonction sociale, elles relèvent d'une sensibilisation des consommateurs et de la valorisation des produits locaux auprès de la population.

D'ores et déjà, de 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.

- Le renforcement de fonctions récréatives, distinctes de l'activité agricole mais qui peuvent avoir une dimension économique, en lien notamment avec la fréquentation touristique propice au développement d'un éco-tourisme en milieu périurbain et urbain (ferme pédagogique, séjour à la ferme ou en gîte rural, éco-parc urbain...).
- La valorisation des ressources de proximité : développement et commercialisation de produits locaux.

Ces pistes d'action, à chiffrer et valider avec les partenaires et élus locaux, visent à valoriser les multiples rôles de ces espaces cultivés afin d'aider l'agriculture à se maintenir et se diversifier autour d'un modèle renouvelé et durable. D'autres actions pourront être révélées au fil des études de terrain et des échanges avec les différents acteurs qui viendront enrichir ces perspectives d'actions multi-partenariales.

(4) La mise en œuvre d'outils facilitant le renouvellement des générations et l'installation des nouveaux agriculteurs.

La charte de l'agriculture et de la forêt a réfléchi à la mise en place d'outils de portage financier, études de faisabilité, localisations d'une pépinière d'entreprises agricoles...

Outre les enjeux de préservation du foncier agricole, en privilégiant le maintien des sièges d'exploitation et les logements des actifs existants, il s'agit de concevoir un modèle économique durable permettant de valoriser les ressources de l'Eco-Vallée tout en répondant aux demandes du marché local et des consommateurs, particuliers comme professionnels (disponibilité de produits locaux toute l'année).

Les OPA (organisations professionnelles agricoles) se mobilisent d'ores et déjà pour accompagner les agriculteurs dans cette démarche d'innovation. Il s'agit d'amplifier ces dynamiques pour accompagner l'adaptation du modèle agricole aux nouveaux enjeux et fédérer les initiatives et les innovations.

Etablissement Public d'Aménagement Éco-Vallée Plaine du Var



PROJET STRATEGIQUE ET OPERATIONNEL

Partie 3 : Programme Prévisionnel d'Aménagement



www.ecovallee-plaineduvar.fr

Table des matières

I.	FICHES DE PRESENTATION DES OPERATIONS, ET SECTEURS D'ETUDE	5
A.	OPERATIONS D'AMENAGEMENT INSCRITES AU PROTOCOLE.....	5
1.	GRAND ARENAS, commune de Nice	5
2.	NICE MERIDIA, commune de Nice.....	12
3.	Le secteur du MIN à La BARONNE, commune de La Gaude	18
4.	QUARTIER de LA DIGUE, commune de Saint-Martin-du-Var	22
B.	NOUVELLES OPERATIONS D'AMENAGEMENT POUVANT ETRE ENGAGEES.....	26
1.	LES BREGUIERES, commune de Gattières	26
2.	LES COTEAUX DU VAR, commune de Saint-Jeannet.....	30
C.	SECTEURS EN COURS D'ETUDES PRE-OPERATIONNELLES.....	34
1.	LA BARONNE – SAINTE PETRONILLE, communes de La Gaude et Saint-Laurent-du-Var ...	34
2.	LES VESPINS, commune de Saint-Laurent-du-Var	38
3.	LINGOSTIERE, commune de Nice.....	41
D.	NOUVEAUX SECTEURS PROPOSES A L'ETUDE.....	45
1.	GRAND MERIDIA, commune de Nice	45
2.	LES ISCLES, commune de Saint-Laurent-du-Var.....	49
3.	LES PLANS, commune de Carros.....	53
II.	IMPLICATIONS FINANCIERES	57
A.	PRESENTATION DES PRINCIPALES HYPOTHESES PRUDENTIELLES.....	57
1.	Dépenses	57
2.	Recettes.....	58
B.	PROJECTIONS FINANCIERES.....	59

Introduction

Cette dernière partie du projet stratégique et opérationnel porte sur le programme prévisionnel d'aménagement de l'établissement.

Il est présenté suivant quatre catégories.

La première catégorie correspond aux opérations en cours identifiées comme prioritaires dont le cadre financier a été défini par le protocole de partenariat signé début 2012. Il s'agit de Grand Arénas et Nice Méridia, deux ZAC mises en œuvre sur la commune de Nice, de l'implantation d'un nouveau MIN à La Baronne sur la commune de La Gaude et de la réalisation d'une extension du centre bourg au quartier de La Digue sur la commune de Saint-Martin-du-Var.

La deuxième catégorie fait état de deux études aujourd'hui terminées et susceptibles de passer à la phase opérationnelle sous réserve de finaliser, hors du protocole financier de mars 2012, le financement du déficit opérationnel en veillant à une densité adaptée et intégrée à l'identité du lieu. Il s'agit de l'urbanisation du quartier des Bréguières sur la commune de Gattières et du secteur des Coteaux du Var sur la commune de Saint-Jeannet.

La troisième catégorie rassemble trois études en cours d'élaboration qui pourront éventuellement se concrétiser si les conditions d'une opérationnalité équilibrée financièrement sont réunies. Il s'agit de la densification des hameaux contigus de La Baronne et de Sainte Pétronille respectivement sur les communes de La Gaude et de Saint-Laurent-du-Var, de la recomposition du quartier des Vespins sur la commune de Saint-Laurent-du-Var, et de la requalification d'une friche urbaine et agricole à Lingostière sur la commune de Nice.

Enfin, la dernière catégorie concerne des études à lancer, en accord avec les communes d'accueil, sur des secteurs qui ont été identifiés comme étant à fort enjeux dans la partie « stratégie » du présent document. Il s'agit de l'urbanisation du périmètre élargi de l'opération en cours nommé Grand Méridia à Nice, de l'aménagement des secteurs des Iscles à Saint-Laurent-du-Var et des Plans à Carros.

S'agissant de la programmation urbaine, elle est définie pour les deux premières catégories, et reste à affiner ou à définir pour les deux suivantes.

Le présent programme prévisionnel d'aménagement comporte deux parties. La première correspond à la présentation sous forme de fiches des opérations ou études – en cours ou à venir. La seconde, présente une déclinaison financière s'appliquant aux deux premières catégories.

I. FICHES DE PRESENTATION DES OPERATIONS, ET SECTEURS D'ETUDE

A. OPERATIONS D'AMENAGEMENT INSCRITES AU PROTOCOLE

1. GRAND ARENAS, commune de Nice

Situé au cœur de la métropole Nice-Côte d'Azur, aux portes de la ville de Nice et à proximité immédiate de la deuxième plateforme aéroportuaire de France, le futur quartier du Grand Arénas, d'une surface de 49ha et comprenant bureaux, logements, hôtels, services et commerces, représente un secteur hautement stratégique à destination de fonctions tertiaires supérieures. S'agissant de cette opération, l'EPA s'est engagé dans la démarche de labellisation nationale EcoQuartier.

Elle s'articule autour de deux équipements structurant majeurs pour la métropole :

- Le pôle d'échanges multimodal (PEM) Nice-Aéroport, conçu comme un espace lien entre les quartiers d'habitation au nord et l'aéroport au sud, qui comprend des équipements et infrastructures de transport (gare ferroviaire, gare routière, ligne de tramway, parkings relais), et des îlots urbains accueillant hôtel, bureaux, services et commerces
- Le parc des expositions qui répond aux standards internationaux par sa dimension (65 000 m²), sa flexibilité technique et sa polyvalence lui permettant d'accueillir des événements de dimensions variées (foires expositions, grands congrès internationaux, salons professionnels...) D'une capacité de 35 000 visiteurs, il favorisera l'accueil d'événements internationaux, qui constitueront un moteur d'activité fondamental pour la Métropole

Globalement, l'opération présente une capacité constructive de 750 000 m² de surface de plancher et permettra la création d'environ 2 000 logements et 22 000 emplois potentiels. Elle bénéficiera d'un niveau d'accessibilité exceptionnel et de liaisons rapides avec l'ensemble de l'Eco-Vallée et de la métropole grâce au pôle d'échange multimodal ; l'objectif est bien de créer en entrée de ville un quartier urbain intermodal.

Fort de sa connectivité au territoire et de l'importante emprise foncière dégagée par la relocalisation du MIN le projet de Grand Arénas pourra répondre pleinement à l'enjeu de rattrapage de la métropole dans les fonctions tertiaires supérieures.

Concertation

A la suite des ateliers sur le projet de territoire en octobre 2011, la ZAC du Grand Arénas a fait l'objet d'une concertation règlementaire du 15 mars au 30 avril 2012.

Deux réunions publiques et une exposition en deux lieux – Maison des Projets au Forum de l'urbanisme et de l'architecture et immeuble le Phare dans le quartier de l'Arénas – et des registres (sur les lieux d'exposition, en mairie principale de Nice, aux sièges de la Métropole NCA et de l'EPA Plaine du Var) ont permis la présentation du projet au grand public, et son enrichissement par les propositions des habitants et des acteurs du territoire.

Ce processus de concertation s'est poursuivi plus récemment lors des ateliers urbains et des groupes de travail mis en place dans le cadre de la co-construction du présent PSO.

A cette occasion le rôle du projet dans la production d'une offre immobilière adaptée à la taille de la métropole et plus particulièrement à son rôle structurant dans le développement d'une image « tertiaire business » pour le territoire a été confirmé.

Le bilan de la démarche globale de concertation sur le PSO a été présenté au conseil d'administration de l'établissement le 18 décembre 2014 et approuvé à l'unanimité.

Description qualitative du projet

L'objectif de cette opération de requalification urbaine est de créer un quartier de ville en lien avec le centre de Nice et intégré à son environnement, là où aujourd'hui, entre le quartier tertiaire de l'Arénas et le quartier en renouvellement urbain des Moulins, s'étendent principalement les installations des MIN (alimentaire et horticole) et de vastes zones de stationnement, en secteur inondable, avec le talus ferroviaire comme seul espace de « nature ». Le site est compartimenté d'ouest en est par des infrastructures importantes : Promenade des Anglais, route de Grenoble, boulevard Georges Pompidou, boulevard René Cassin et voie ferrée. Il s'agit de recomposer le tissu urbain en lui donnant cohérence et lisibilité, et en créant un véritable lien structurel et fonctionnel avec les quartiers adjacents et le territoire dans son ensemble.

Le projet répond aux besoins et enjeux identifiés depuis 2007, au fil de nombreuses études et réflexions partenariales :

- enjeu de mobilité et d'accessibilité avec la création du pôle d'échange multimodal,
- enjeu économique avec une vocation prédominante liée aux activités tertiaires et surtout avec la réalisation du PEX, dédié aux rencontres d'affaires,
- enjeu urbain avec une entrée de ville à requalifier dans un secteur soumis à de nombreuses contraintes (inondation, servitudes aéronautiques et ferroviaires ...)
- enjeu d'innovation environnementale au regard de son appartenance au périmètre d'EcoCité Nice-Côte d'Azur et de l'application du cadre de référence pour la qualité environnementale de l'aménagement et de la construction, élaboré par l'EPA.

Concernant la prise en compte des risques, le projet urbain a donné lieu à l'élaboration d'un schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble (SCHAE), prescrit par le plan de prévention du risque inondation (PPRi), qui a permis de définir les modalités de réalisation d'un aménagement urbain durable dans une zone soumise à un risque exceptionnel d'inondation lié aux crues du fleuve Var. Une révision partielle du PPRi approuvée par arrêté préfectoral en date du 25 juin 2013 a intégré les dispositions de ce schéma. Dans ce contexte, le parti d'aménagement de l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine s'exprime par une nouvelle topographie « en plateaux » qui conditionne le positionnement des voiries, des espaces publics et de leurs accès ainsi que l'organisation du quartier en supra-îlots sécurisés et accessibles aux secours.

La programmation s'appuie sur les principes de mixité urbaine, visant l'équilibre habitat/emploi (contraint par le plan d'exposition aux bruits de l'aéroport tout proche), et d'éco-exemplarité. Ces principes s'expriment principalement par :

- Le développement de typologies immobilières mixtes avec une programmation diversifiée répondant aux besoins des utilisateurs permanents et temporaires du secteur, encourageant les déplacements en modes doux adaptés aux courtes distances,
- La labellisation de bâtiments à haut niveau de performance énergétique,
- La définition d'une gestion raisonnée des stationnements publics et privés en lien avec le pôle d'échange multimodal et la densité attendue.

En raison de l'avancement des études liées au tramway, une première phase opérationnelle a d'ores et déjà été engagée sur le secteur du pôle d'échanges multimodal avec la livraison des deux premiers îlots prévue fin 2017. Au-delà, les activités présentes sur le site du MIN seront transférées à proximité sur le site de La Baronne fin 2018, ce qui donne dès 2019 la date d'engagement d'une deuxième phase de développement opérationnel autour du secteur du futur parc des expositions.

Considéré comme le cœur du futur schéma de circulation et plus encore comme le premier et le principal maillon d'un véritable réseau de pôles multimodaux au service de la mobilité durable, le pôle d'échange multimodal regroupe tous les modes de transports sur un seul site. Situé au cœur du Grand Arénas, sur un axe Est/Ouest, à proximité de l'aéroport, il comprendra à terme une gare ferroviaire (trains et TGV vers Paris, Marseille et l'Italie), une gare routière (autobus urbains et interurbains), une liaison directe vers le centre-ville de Nice via le tramway, des stations de vélos (Vélo Bleu) et de voitures électriques (Auto bleue) ainsi que des parkings relais.

Outre son rôle structurant dans l'organisation des transports en commun, le pôle d'échange multimodal est également un équipement pilote qui contribue à réduire l'utilisation de la voiture individuelle sur le territoire. Pour se faire, le projet s'appuie sur la mise en œuvre de plusieurs innovations technologiques.

Sa réalisation répond également aux objectifs de maîtrise des énergies fixés par le projet de Territoire. Un projet d'espace public démonstrateur des nouvelles technologies et des services urbains pour lutter contre la formation des îlots de chaleur sera mis en œuvre. De la même manière, un ensemble d'îlots à haute performance énergétique sera créé à partir de technologies innovantes propres à la démarche EcoCité.

Le projet est structuré autour d'un axe central à créer, qui relie la Route de Grenoble au Nord et l'aéroport au Sud, en passant successivement sous la voie ferrée puis la Promenade des Anglais. Cet axe support les lignes T2 et T3 du tramway et leurs stations respectives, ainsi que la circulation des bus et des cars. En complément de cet axe est prévu un parvis devant la gare TGV. Des parkings relais ainsi que le parking de la gare TGV sont positionnés de part et d'autre de la voie ferrée.

Un programme immobilier réparti sur cinq îlots avec 110 000 m² de surface de plancher (SDP) comportant des bureaux, hôtel, commerces, services s'ajoutent aux équipements et infrastructures de transport (gare routière, gare ferroviaire, tramway, parcs relais,...).

Description quantitative

Périmètre ZAC et PEM	49ha
Surfaces constructible	750 000 m ²
Immobilier d'entreprise	
Tertiaire	410 000m ²
Hôtels / commerce / services	100 000m ²
Emplois potentiels	22 000 emplois
Logements	2 000 logements/150 000m²
Accession et locatif libre	1000 lgts
Locatif social et aidé	800 lgts
Accession aidée	200 logts
Equipements	
PEM – PEX	90 000m ²

Calendrier

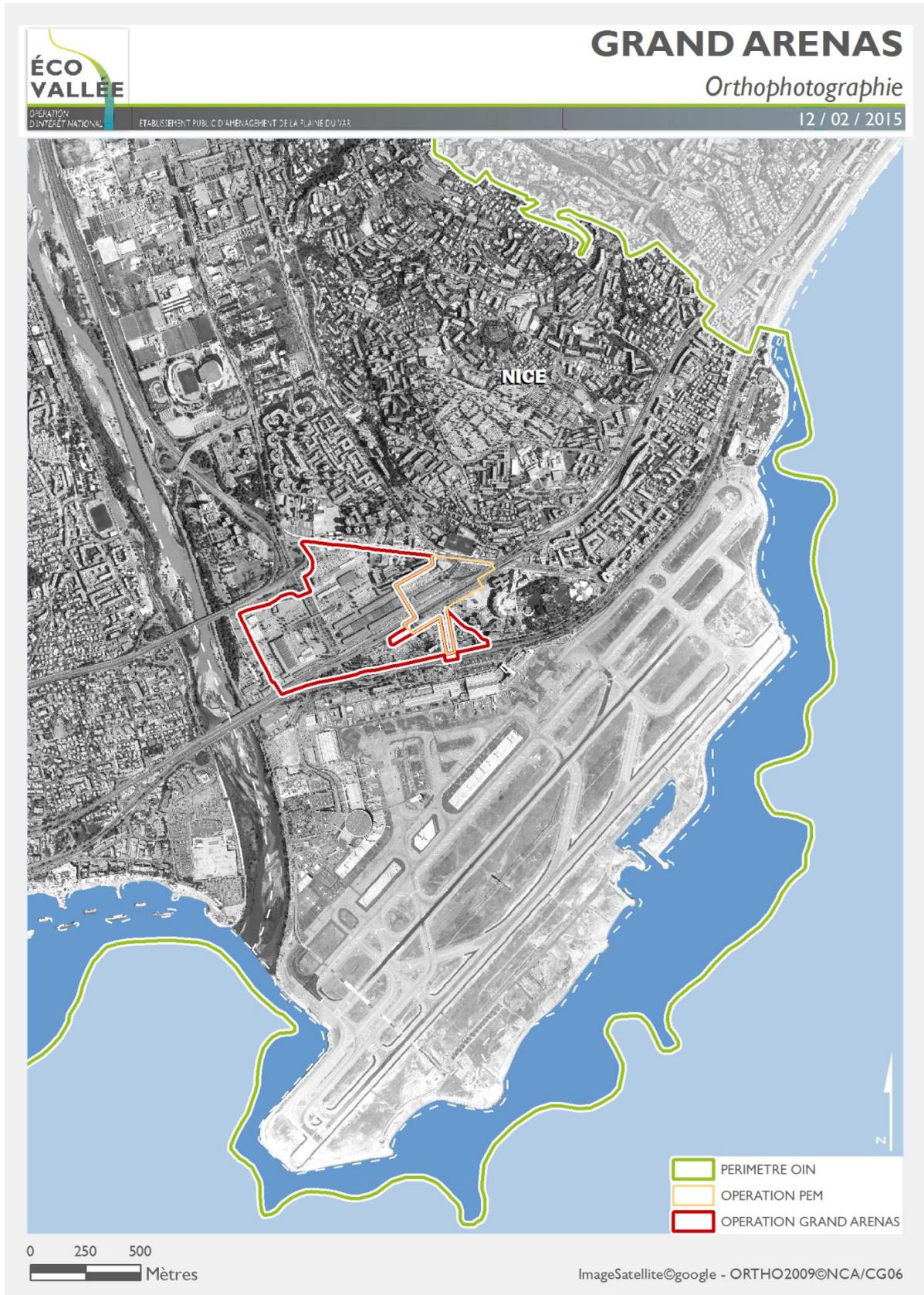
- Engagement de l'opération d'aménagement 2011
- Arrêté de création de la ZAC 2013
- Déclaration de projet pour l'aménagement des espaces publics et voiries du pôle d'échange multimodal (CA 8 juillet 2013) 2013
- Approbation du dossier de réalisation de la ZAC 2015
- Début des travaux 2014
- Premières livraisons 2017

Financements

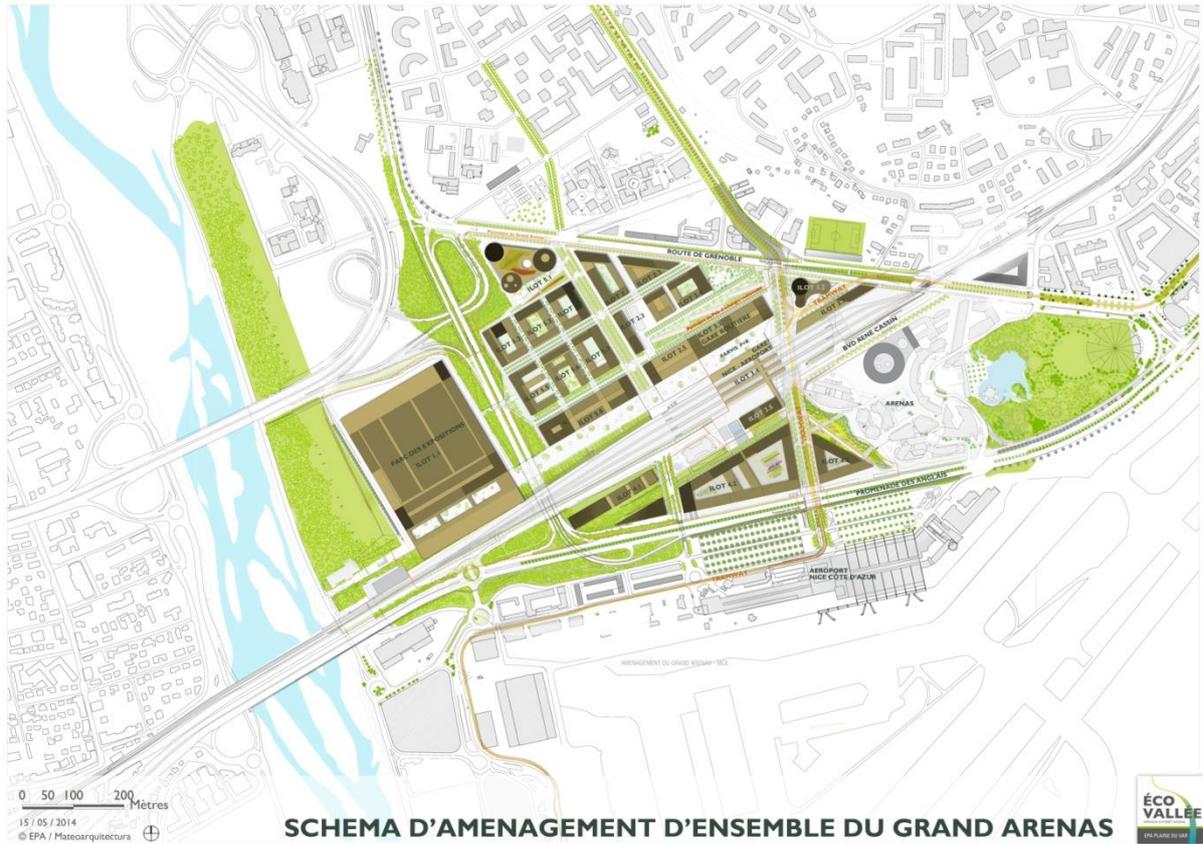
La réalisation du projet s'inscrit dans le cadre du protocole de partenariat signé le 12 mars 2012 entre les partenaires financeurs d'Éco-Vallée.

Éléments graphiques

Plan de situation



Illustrations



Procédures et partenariats

Le projet Grand Arénas s'inscrit dans une double procédure d'urbanisme :

- Sous la forme de procédure de divisions primaires pour le secteur du pôle d'échange multimodal,
- Sous la forme d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) pour le reste du périmètre.

Compte tenu de l'enjeu du projet, celui-ci regroupe de nombreux partenaires : NCA, ville de Nice, SACA, SNCF RÉSEAU et SNCF, Conseil Général des Alpes Maritime, Conseil Régional PACA, Etat, CCI, Team Côte d'Azur et investisseurs privés.



2. NICE MERIDIA, commune de Nice

Exemple d'une ville créative et accueillante, Nice Méridia propose, dans un espace urbain de haute qualité favorisant les interactions et les lieux d'échanges, du logement - notamment pour actifs, étudiants, chercheurs -, des activités récréatives et culturelles, des services de proximité... Cette opération ambitieuse a, en outre, vocation à être exemplaire en termes de prise en compte de la biodiversité en milieu urbain et de tout ce qui concourt à la création de la ville de demain.

La maîtrise d'ouvrage et ses partenaires ambitionne de développer, avec cette opération, une technopole urbaine qui, par son contenu, son organisation spatiale, son mode de fonctionnement, vise à associer les avantages spécifiques aux technopoles généralement péri-urbaines (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 transport en commun, réduction des distances de déplacement domicile-travail, vitalité urbaine en dehors des horaires de bureaux, proximité et qualité d'une offre commerciale, de sports et d'animation. Aussi, l'organisation spatiale et le mode de fonctionnement du site sont-ils déterminants afin que les conditions d'implantation et de développement des entreprises restent optimales dans un milieu urbain dense, mixte et diversifié.

Nice Méridia offre notamment un espace de développement pour des fonctions de R&D et de formation dans les secteurs de la croissance verte, de la santé et des services mobiles «sans contact», en synergie avec les compétences installées à Sophia-Antipolis.

Aujourd'hui, le dossier de réalisation de la ZAC est approuvé pour une capacité constructive de 347 000m² répartis sur 24ha dans le respect des principes de la mixité fonctionnelle.

Les premiers permis de construire sont mis en œuvre ainsi que les premiers aménagements et espaces publics.

Concertation

Au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme, l'EPA plaine du Var a engagé en 2012 la concertation préalable sur le projet d'aménagement.

Une exposition sur le projet de technopole urbaine Nice Méridia a été organisée en octobre 2012 concomitamment à la Maison des projets du Forum de l'urbanisme et de l'architecture de Nice (place Pierre GAUTIER), et dans les locaux de l'immeuble Premium (1, boulevard Slama à Nice).

Deux réunions publiques se sont tenues à Nice successivement les 28 septembre (UFR Staps) et 24 octobre 2012 (EDHEC Nice).

Des registres et une plaquette d'information ont été mis à la disposition du public en mairie de Nice, dans les locaux de la Métropole Nice Côte d'Azur et au siège de l'EPA (Immeuble Nice Plaza - 455 promenade des Anglais) et sur les deux lieux d'exposition.

Les débats sur le rôle de la future technopole urbaine et ses principes d'aménagement se sont prolongés lors des ateliers urbains, co-animés par Christian Devillers, architecte en chef du projet, et des groupes de travail du comité permanent de concertation.

Le bilan de la démarche globale de concertation sur le PSO a été présenté au conseil d'administration de l'établissement le 18 décembre 2014 et approuvé à l'unanimité.

Description qualitative du projet

Positionnée comme technopole urbaine mixant activités, R&D, formation, enseignement supérieur (IMREED et Ecocampus, Campus Régional de l'Apprentissage), habitat, commerces et loisirs, l'opération a pour ambition d'être une vitrine des nouveaux modes de faire la ville, notamment, en matière d'éco-exemplarité.

Dans ce cadre, le projet propose un développement urbain dense reposant sur le principe des courtes distances et d'une grande mixité. Il s'agit non seulement de mixité fonctionnelle visant un ratio d'un emploi pour un habitant, mais aussi de mixité sociale et générationnelle (avec une grande diversité dans l'offre de logements à destination des étudiants ou des personnes âgées, des cadres ou des professions intermédiaires), et enfin, de mixité morphologique.

La gestion équilibrée de ces mixités assure une animation permanente au futur quartier et contribue à offrir un environnement urbain où tout est accessible et proche.

Parallèlement à cette notion de mixité, l'opération se veut un démonstrateur des innovations urbaines au service des utilisateurs, mais aussi au service de la maîtrise des énergies. En effet, outre le cadre de service et d'animation permanente qu'offre le site, celui-ci s'appuie sur :

- La desserte du quartier par un réseau performant de transports au commun (accessibilité par la ligne ouest-est du futur tramway ainsi que par la ligne sud-nord d'un futur TCSP),
- La mise en relation des espaces paysagers de qualité et des espaces bâtis, comme support de nouvelles pratiques – déplacements doux, pratiques sportives et ludiques -,
- L'aménagement des principaux espaces publics comme réponse alternative à la gestion des eaux pluviales,
- La gestion raisonnée notamment des stationnements publics et privés pour que densité ne s'oppose pas à qualité de vie,
- L'expérimentation d'un système de Monitoring urbain.

Le projet propose également une offre immobilière innovante et attractive, avec des objectifs de performance énergétique ambitieux (20% plus élevés que la RT 2012) et une exploitation optimale des énergies renouvelables disponibles localement (géothermie et solaire photovoltaïque).

En parallèle, afin d'atteindre des objectifs énergétiques ambitieux, le projet intègre la conception d'un Smart Grid énergétique à l'échelle de l'éco-quartier, mettant en œuvre l'ensemble des technologies de gestion intelligente de l'énergie.

Description quantitative

Périmètre de la ZAC	24ha
Surfaces constructible (SdP)	350 000 m ²
Immobilier d'entreprise	
Tertiaire - laboratoire	100.000m ²
Hôtel / Commerce / service	17.000m ²
Activités	22.000m ²
Emplois	5 000 emplois
Logements	2 500 logements
Accession libre	60%
Locatif social	25%
Locatif aidé	10%
Accession aidée	5%
Surfaces constructible	175.000m²
Equipements	
Ecocampus : IMREDD, université, Campus régional de l'apprentissage, écoles	36.000m ²

Calendrier

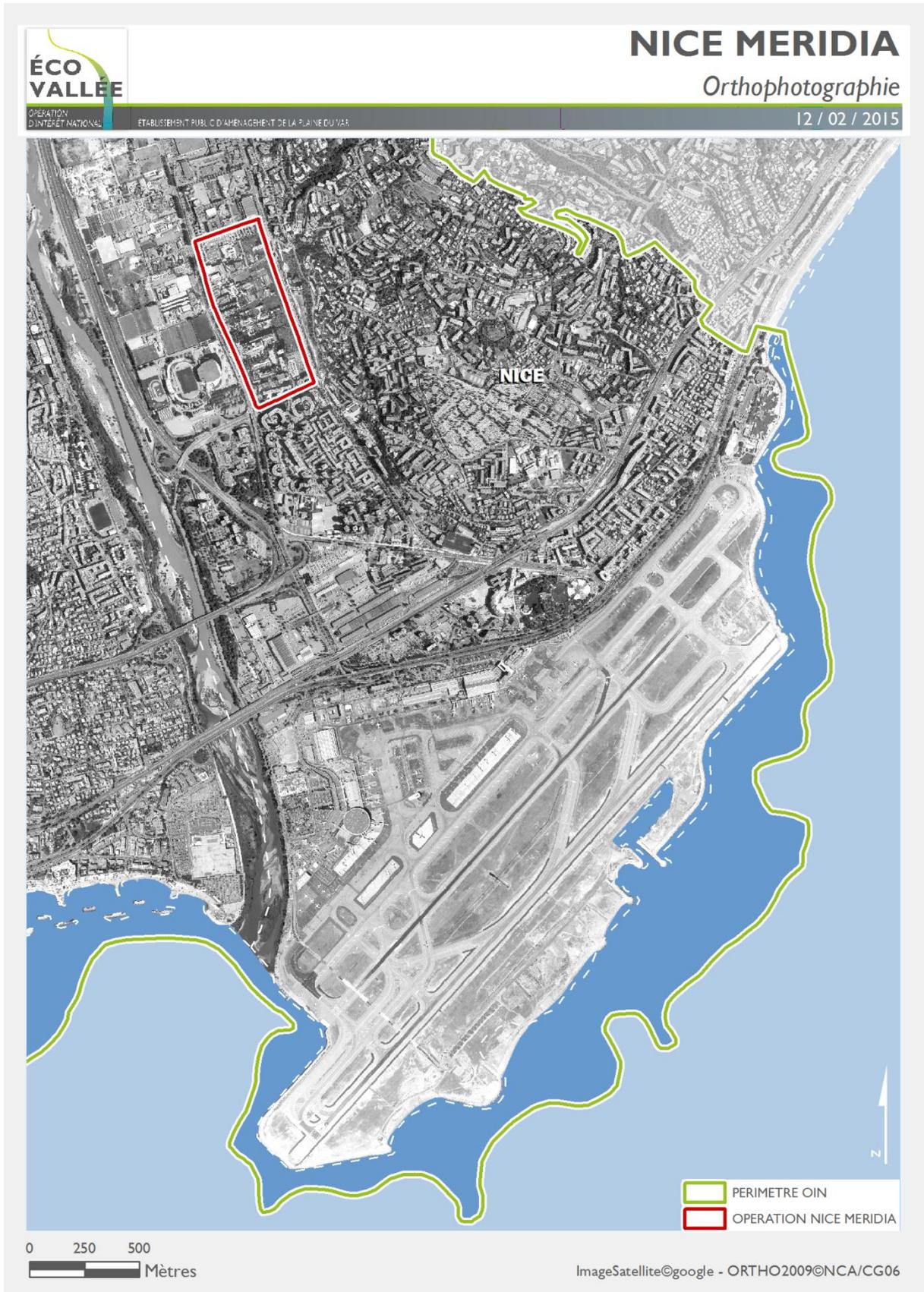
- Engagement de l'opération d'aménagement 2012
- Arrêté de création de la ZAC 2013
- Approbation du dossier de réalisation de la ZAC 2014
- Début des travaux espaces publics 2015
- Premières livraisons 2015

Financements

La réalisation du projet s'inscrit dans le protocole de partenariat signé le 12 mars 2012 entre les partenaires financeurs d'Éco-Vallée.

Éléments graphiques

Plan de situation



Procédures et partenariats :

Le secteur opérationnel de Nice Méridia s'inscrit dans une procédure de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC).

Compte tenu de l'enjeu du projet, celui-ci regroupe de nombreux partenaires : NCA, ville de Nice, Université Nice Sophia, Conseil Général des Alpes Maritimes, Conseil Régional PACA, Etat, CCI, Team Côte d'Azur et investisseurs privés.



3. Le secteur du MIN à La BARONNE, commune de La Gaude

Située sur la rive droite du Var, l'opération de La Baronne s'articule sur 25ha autour d'une plateforme agroalimentaire et horticole au sein de laquelle il est prévu de relocaliser les activités du Marché d'Intérêt National (MIN). En continuité d'un des plus vastes espaces dédiés à l'agriculture en plaine sur le périmètre de l'OIN (137ha d'un seul tenant au nord du site), le projet vise à développer un pôle d'excellence agroalimentaire jouant sur les complémentarités entre les activités du MIN, celles des agriculteurs exploitants à proximité immédiate mais aussi celles du CREAT et de la chambre d'agriculture, déjà présents sur le site, et l'ensemble des utilisateurs.

Site en interface avec les quartiers d'habitats existants de La Baronne (hameau de La Gaude) et de Sainte Pétronille (hameau de Saint-Laurent-du-Var), il répond également aux enjeux de tressage des espaces ouverts et espaces bâtis.

L'ensemble de ces enjeux est renforcé par l'inscription du site au sein d'une polarité plus vaste: le pôle Baronne – Lingostière. Ainsi, le projet s'inscrit dans une nécessaire réflexion bi-rive, encourageant non seulement les liaisons programmatiques à court terme mais aussi physiques à long terme.

Concertation

Une étude de maîtrise d'œuvre urbaine est en cours sur ce secteur. En outre, une concertation sur l'aménagement nécessaire des infrastructures routières est en cours et fait suite à celle conduite autour de la question du déplacement du MIN, dans le cadre de l'élaboration du PLU de La Gaude.

Les ateliers urbains et le comité permanent de concertation ont permis de rappeler le rôle stratégique du projet dans l'organisation multipolaire du territoire et notamment dans les liens à recréer dans la plaine sur la rive droite du Var entre la Gaude et Saint-Laurent-du-Var.

Description qualitative du projet

Le projet vise à créer un pôle agroalimentaire et horticole structuré autour du nouveau MIN et de ses activités annexes de logistique, offrant à l'agriculture locale de nouveaux débouchés.

La création d'un tel pôle s'appuie sur :

- l'amélioration de sa desserte, notamment par la création d'un demi-échangeur sur la RM6202 bis raccordant le site à l'A8
- la valorisation des trames paysagères du site, en lien avec le parc naturel départemental des rives du Var, et des trames écologiques et paysagères existantes sur les coteaux
- la densification du tissu résidentiel existant des quartiers de Sainte-Pétronille et de La Baronne et son ouverture sur le futur pôle en travaillant les interfaces entre les différents secteurs
- le développement d'une offre attractive en matière de locaux d'activités en lien avec la dominante agroalimentaire et logistique du site.

La réflexion sur le devenir de ce secteur porte avant tout sur l'intégration d'un projet à une zone agricole existante, pérennisée et renforcée par la réalisation du MIN - équipement structurant pour cette activité. En somme, elle questionne les modes de faire la ville au contact d'espaces agricoles exploités.

Dans ce cadre, une approche environnementale et urbaine originale s'appuyant sur le grand paysage est mise en œuvre pour l'aménagement du site. Elle implique la définition des potentialités de développement des techniques alternatives d'assainissement via l'utilisation et la renaturation des canaux, mais aussi la définition de nouveaux usages pour les éléments de paysage : jardins publics, valeur écologique, loisirs, maraîchage,...

Le projet en cours de définition nourrira la réflexion sur la conception d'un nouveau modèle agricole, ouvert et connecté aux tissus existants, favorisant la proximité entre exploitants et consommateurs.

Description quantitative

Périmètre d'étude	25ha
Surfaces constructible	46 000 m ²
MIN d'Azur	45 000 m ²
chambre d'agriculture	1 000 m ²

Calendrier

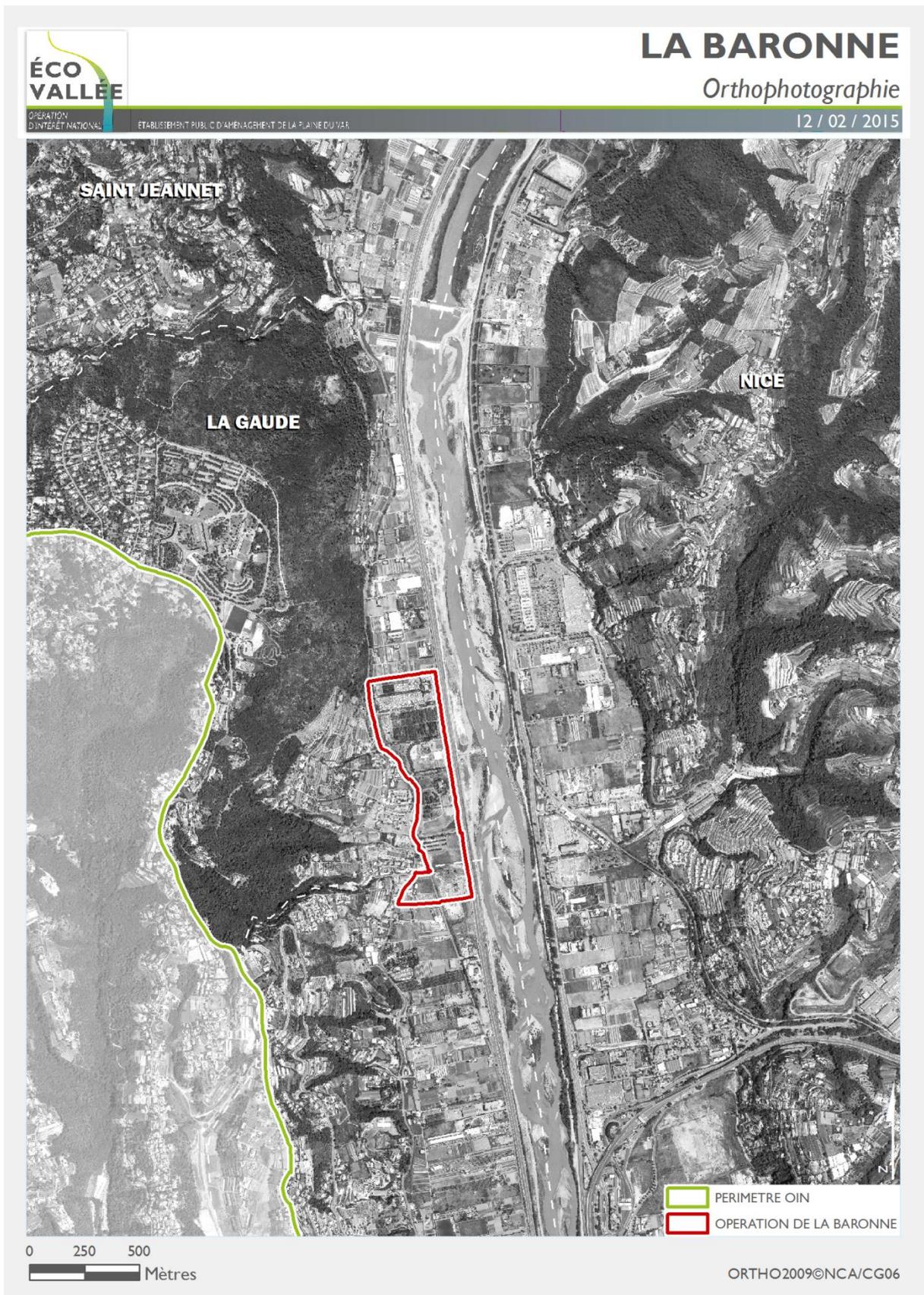
- Lancement d'une étude de maîtrise d'œuvre urbaine sur le secteur 2014
- Mise en service de l'échangeur desservant le site Mi 2017
- Livraison du nouveau MIN d'Azur 2018/2019

Financements

La réalisation du projet s'inscrit dans le protocole de partenariat signé le 12 mars 2012 entre les partenaires financeurs d'Éco-Vallée.

Éléments graphiques

Plan de situation



Illustration



Procédures et partenariats

La ou les procédure(s) d'aménagement à retenir n'est pas encore définie. Elle le sera au regard des résultats de l'étude de maîtrise d'œuvre urbaine en cours sur le secteur et en lien avec le montage mis en place pour la relocalisation et la réalisation du MIN.

Compte tenu de l'enjeu du projet, celui-ci regroupe de nombreux partenaires : Métropole NCA, chambre d'agriculture, commune de la Gaude, commune de Saint Laurent du Var, DDTM, Région PACA, Conseil Général des Alpes Maritimes.

4. QUARTIER de LA DIGUE, commune de Saint-Martin-du-Var

Située à 20 km de Nice, au nord de l'Éco-Vallée, sur la rive gauche du Var, le futur écoquartier de la Digue à Saint-Martin-du-Var est aux portes du haut pays et du massif alpin. Le projet s'inscrit au sein d'une ZAD de 15ha.

L'EPA, maître d'ouvrage, et la commune partagent la volonté de réaliser une extension de la centralité existante composée principalement du village historique, de terrains en bordures du Var et de collines boisés. Une étude est en cours qui s'appuie sur un diagnostic réalisé en 2009 éventuellement complété permettant d'identifier les enjeux territoriaux.

Les objectifs en termes d'aménagement et de contenu opérationnel sont les suivants:

- Une mixité sociale et fonctionnelle
- Un plan d'épannelage du bâti décroissant du nord au sud.
- Un phasage adapté à une croissance modérée en adéquation avec la taille du centre ville.
- La prise en compte des caractéristiques foncières, le principal propriétaire du foncier souhaitant investir sur l'ensemble de ses parcelles.

Concertation

Le devenir du secteur, qui fait l'objet d'études pré-opérationnelles d'aménagement, est en cours de concertation avec la commune.

Description qualitative de l'étude

En extension du village historique situé dans la plaine, le périmètre de l'étude recouvre des espaces urbanisés peu denses et peu qualitatifs, et une voirie sous dimensionnée. Dans ce cadre, le projet a pour principal objectif de recréer un schéma viaire adapté à l'existant (collège, maternelle, gendarmerie).

Il s'agit notamment de renforcer les liaisons avec le centre-bourg et le futur pôle d'échange multimodal, et de développer un véritable quartier, regroupant l'ensemble des fonctions urbaines – logements, activités, commerces, services. La mixité sera aussi recherchée dans le développement de nouvelles typologies et formes d'habitat répondant au besoin de fluidité dans les parcours résidentiels. Cette offre nouvelle devra favoriser la mixité fonctionnelle mais aussi sociale et générationnelle.

Au-delà d'une réflexion sur les formes bâties et l'optimisation du parcellaire, l'étude traite des déplacements, de l'accessibilité par les transports en communs, notamment scolaires, et de l'usage de la voiture.

Description quantitative

Le programme est en cours de stabilisation avec la commune.

Calendrier

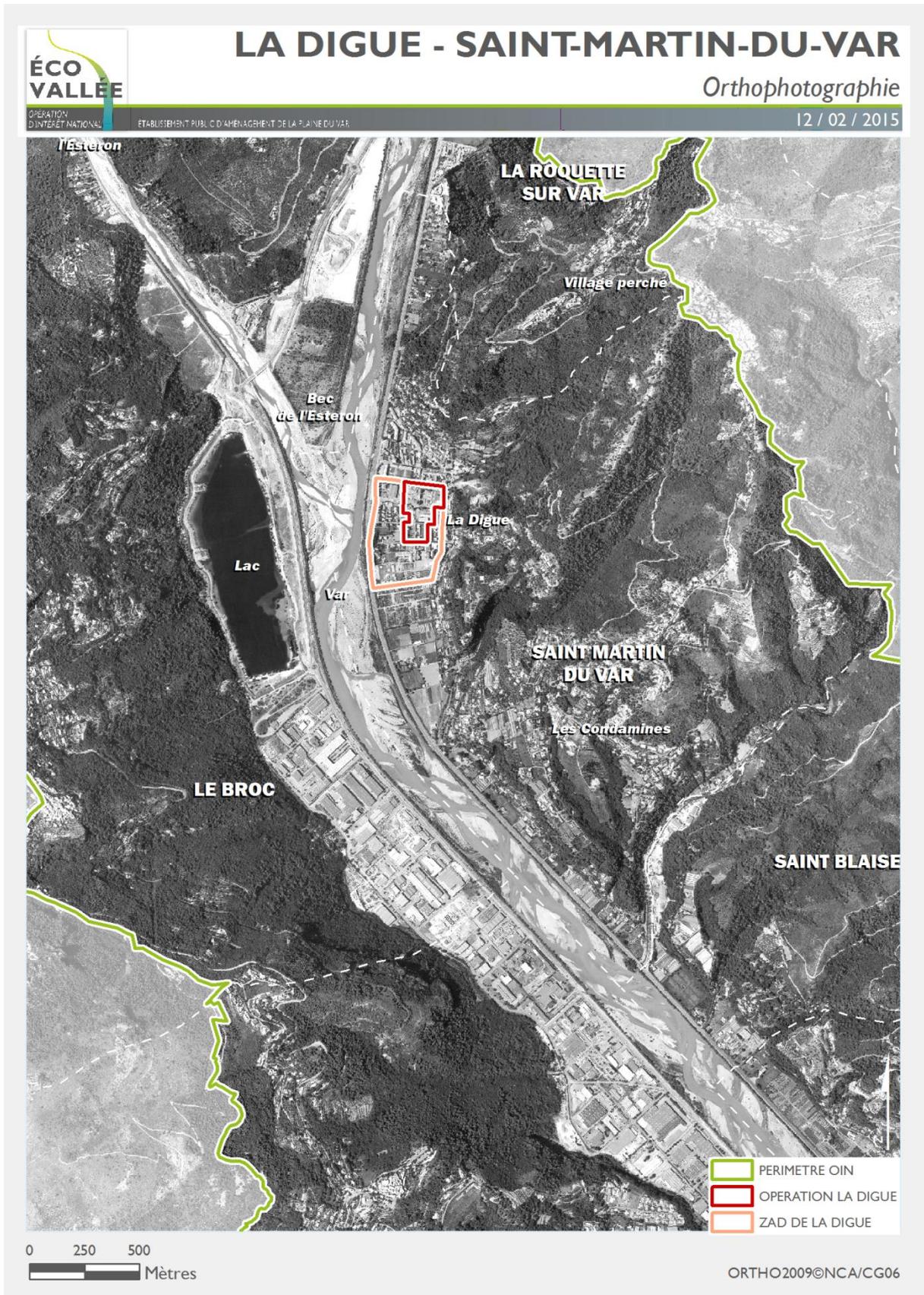
Etude pré-opérationnelle en cours. Rendu final courant 2ème trimestre 2015.

Financements

Initialement inscrite en tant qu'opération prioritaire, le projet d'éco-quartier est intégré dans le protocole de partenariat signé le 12 mars 2012 entre les partenaires financeurs d'Éco-Vallée.

Éléments graphiques

Plan de situation



Illustration



Procédures et partenariats :

Le projet est inscrit dans un périmètre de ZAD et fait l'objet d'un périmètre de sursis à statuer.

La procédure opérationnelle d'aménagement (ZAC, PUP, AFU,...) sera déterminée par les résultats de l'étude de faisabilité pré-opérationnelle lancée.

Outre les partenaires signataires du protocole, la commune de Saint-Martin-du-Var mais aussi l'EPF PACA sont associés à la démarche.

B. NOUVELLES OPERATIONS D'AMENAGEMENT POUVANT ETRE ENGAGEES

1. LES BREGUIERES, commune de Gattières

Le projet d'aménagement des Bréguières, initié par la commune et évoqué dans le PADD de son PLU, a vocation à créer une nouvelle centralité, structurée par une liaison Est-Ouest et destinée à accueillir des logements et des équipements publics. Ce projet s'inscrit dans la perspective d'un développement ultérieur du quartier limitrophe de la Grande Bastide.

Les enjeux de développement de la commune de Gattières, sur le secteur des Bréguières sont :

- l'identification et la réalisation de liens entre plaine et coteaux,
- l'aménagement de quartiers de vie fondés sur les principes de mixité fonctionnelle et sociale,
- l'accession à un meilleur niveau d'équipements, tout en préservant la richesse environnementale de ce territoire.

La commune de Gattières soumise à la loi Montagne, a conduit, dans le cadre de l'élaboration de son PLU, une étude de discontinuité présentée à la commission départementale de la nature, des paysages et des sites du 20 juin 2012. Cette étude a permis d'autoriser l'ouverture à l'urbanisation de ce secteur, en continuité du pôle secondaire de la Bastide.

Par ailleurs, la relation aux espaces naturels ou cultivés, et le potentiel qu'offre la proximité du pôle agricole et de la future zone d'activité de La Tourre dans la plaine, constituent des atouts paysager et économique à valoriser. Sur cette base, le PLU propose une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) qui dispose de l'« organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés ». Aujourd'hui, l'EPF PACA et l'EPA partagent avec la commune la volonté de développer, sur le site des Bréguières élargi, une nouvelle centralité.

L'étude en cours a donc vocation à s'assurer de la faisabilité de ce projet et de l'adéquation aux besoins en termes de logements, d'espaces économiques et de voirie. La maîtrise d'œuvre urbaine désignée a proposé plusieurs variantes fondées sur des partis d'aménagement différenciés, en mesuré les contraintes, et établi la faisabilité économique ainsi que les modalités de montage.

La commune ayant fait l'objet d'un arrêté de carence, dans le cadre de la mise en œuvre d'une politique sociale et selon le souhait du maire, l'opération comportera 35% de logements sociaux.

Une convention d'études pré-opérationnelle, définissant les modalités de suivi, a été signée entre ces acteurs. La maîtrise d'ouvrage en a été confiée à l'EPA Plaine du Var et un comité de pilotage a été constitué avec la commune, la DDTM, la Métropole et l'EPF afin de partager les décisions sur les évolutions et le contenu de l'étude.

Parmi les orientations retenues :

- une urbanisation raisonnée en « hameaux » afin de s'intégrer au paysage urbain et naturel
- un lien Est-Ouest structurant entre la route du chemin de Provence et la route de la Baronne
- une mixité des fonctions avec une dominante habitat permettant de répondre à la diversité des besoins et revenus.

Description qualitative du projet

Le projet repose sur l'imbrication d'espaces à urbaniser et d'espaces naturels à préserver.

Les espaces ouverts, paysagers et écologiques - vallon et zone naturelle paysagère - qui bordent le site sont préservés et valorisés par les orientations d'aménagement. Une continuité paysagère et fonctionnelle est ainsi instaurée entre les coteaux et la plaine.

L'aménagement qui repose sur la définition d'un axe viaire structurant Est-Ouest entre le chemin de Provence et la route de la Baronne, s'attache à introduire une mixité fonctionnelle et programmatique sur ce site.

En matière de programmation, l'aménagement des Breguières repose sur :

- un développement résidentiel marqué par une grande diversité des typologies bâties répondant d'une part aux besoins en logements sociaux mais aussi à la fluidification des parcours résidentiels
- la réalisation d'un équipement public,
- l'enrichissement du programme par une offre de services et de commerce de proximité,
- la valorisation des espaces naturels et paysagers par des éléments fonctionnels tels que la réalisation d'espaces publics végétalisés, la préservation d'une oliveraie en cœur de site,...

Ces éléments de programme témoignent de la volonté de créer un véritable quartier mixte intégré au paysage qui, par son aménagement, contribue à raccourcir les déplacements sur le territoire communal et donc dans l'Eco-Vallée.

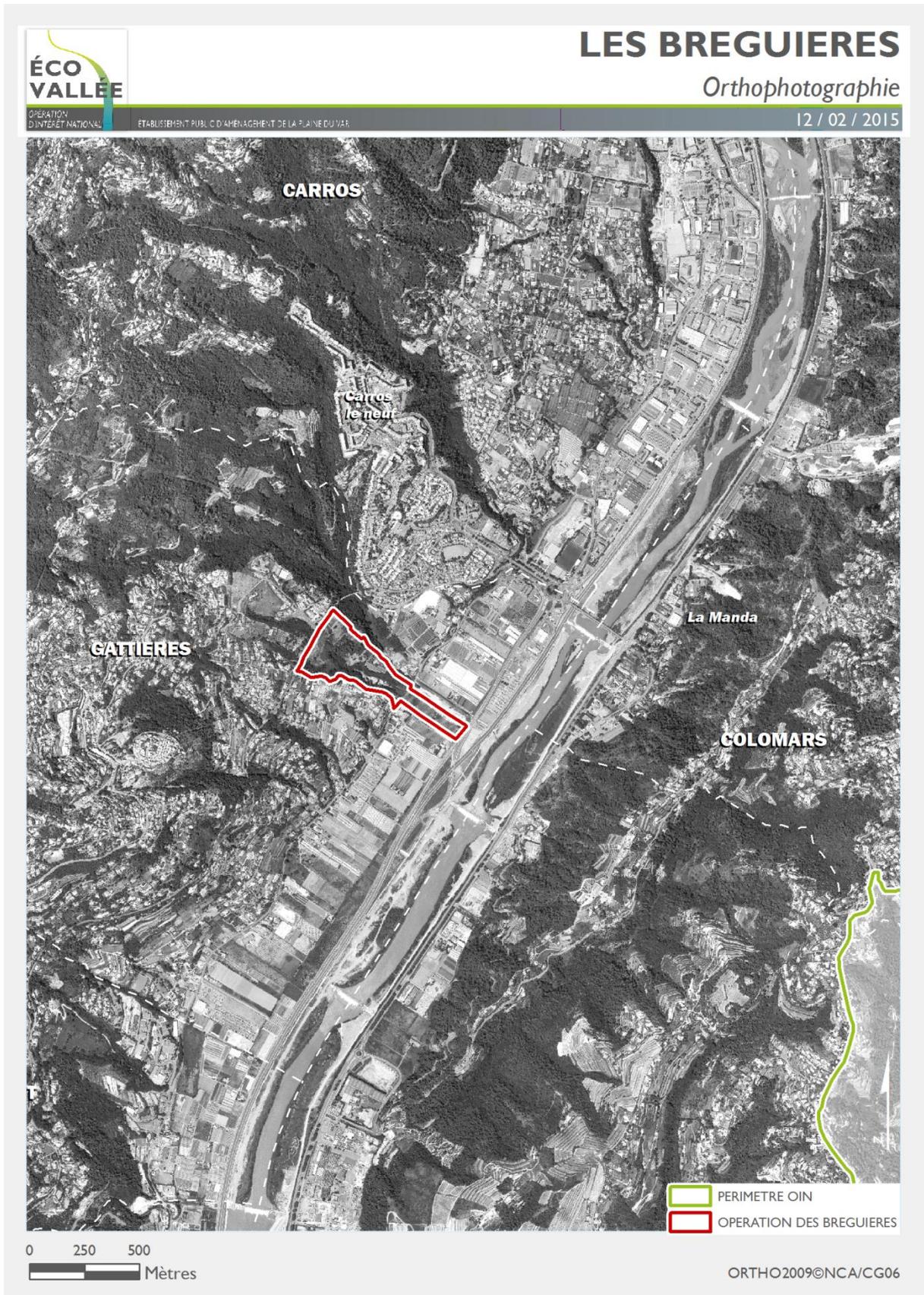
Calendrier

Une étude de potentialités et de pré-projet est terminée.

Des éléments de calendrier et de financements seront déterminés sur la base de cette étude.

Éléments graphiques

Plan de situation



Illustration



Procédures et partenariats

La définition de la procédure opérationnelle à retenir (ZAC, permis d'aménager, projet urbain partenarial, ...) découle de la suite des études à mener. Elle sera cadrée lors des phases suivantes.

Le partenariat mis en place lors de l'étude de potentialités impliquant la commune de Gattières, la Métropole NCA, la DDTM et l'EPF PACA sera maintenu ou revu en fonction du choix de l'aménageur par la commune.

2. LES COTEAUX DU VAR, commune de Saint-Jeannet

Par sa situation entre plaine et coteaux, le secteur des Coteaux du Var constitue un site illustrant parfaitement les problématiques propres à l'aménagement du territoire de l'Eco-Vallée. En effet, ce secteur concentre des enjeux en termes d'aménagement et de valorisation des vallons, de gestion des déplacements et des maillages Est/Ouest, d'intégration des espaces d'activités – ZA St Estève et ZA Fongéri -, de gestion des risques (inondation, feu de forêt) et de développement résidentiel.

Face à la complexité des enjeux, à la demande de la commune, l'EPA a lancé une étude de potentialités et de pré-projet opérationnel sur le secteur, dont l'objet principal et la constitution d'un quartier mixte répondant aux besoins en logements, notamment sociaux, de la commune.

La commune ayant fait l'objet d'un arrêté de carence, dans le cadre de la mise en œuvre d'une politique sociale et selon le souhait du maire, l'opération affectera au logement social un tiers de la programmation globale de logements.

L'EPA, la Métropole et la Commune partagent la même volonté de développer sur les Coteaux du Var une nouvelle centralité exemplaire en termes d'urbanisation des coteaux, garantissant qualité de vie et d'aménagement. Le maître d'ouvrage de l'étude urbaine est l'EPA Plaine du Var. Un comité de pilotage, réunissant des représentants de la Commune, de NCA et de l'EPA ainsi que les partenaires associés (DDTM et EPF), assure le suivi et décide des orientations de la mission.

Description qualitative du projet

Espace de transition entre la Plaine et les coteaux, l'étude de ce site est l'occasion d'apporter des réponses à la volonté de développer un modèle d'urbanisation sur les pentes répondant aux critères de développement éco-exemplaire.

En continuité d'une urbanisation diffuse existante, l'aménagement du site, qui prend appui sur la zone en attente de projet au nord du périmètre, repose sur une conception renouvelée de la gestion des risques et de l'intégration des continuités écologiques. Le projet se construit ainsi à partir des vallons et des zonages du PPRif qui délimitent les zones constructibles. Il questionne aussi les liaisons plaine/coteau avec la réalisation d'une voie nouvelle entre la route de la Baronne et le chemin de Provence. Enfin, il doit répondre à deux enjeux stratégiques pour l'Eco-Vallée :

- La diversification de l'offre en logements par la définition de nouvelles formes urbaines, compatibles avec le relief, et la proposition de parcours résidentiels fluides et répondant à la carence en logements sociaux identifiée dans la commune.
- L'intégration des espaces d'activités à leur environnement et leur cohabitation avec les programmes de logements.

Description quantitative du projet

En termes de programmation, le projet a pour principal objectif d'apporter des réponses aux besoins de diversification de l'offre en logement tant en termes de gammes de prix et de loyers, qu'en termes de formes urbaines.

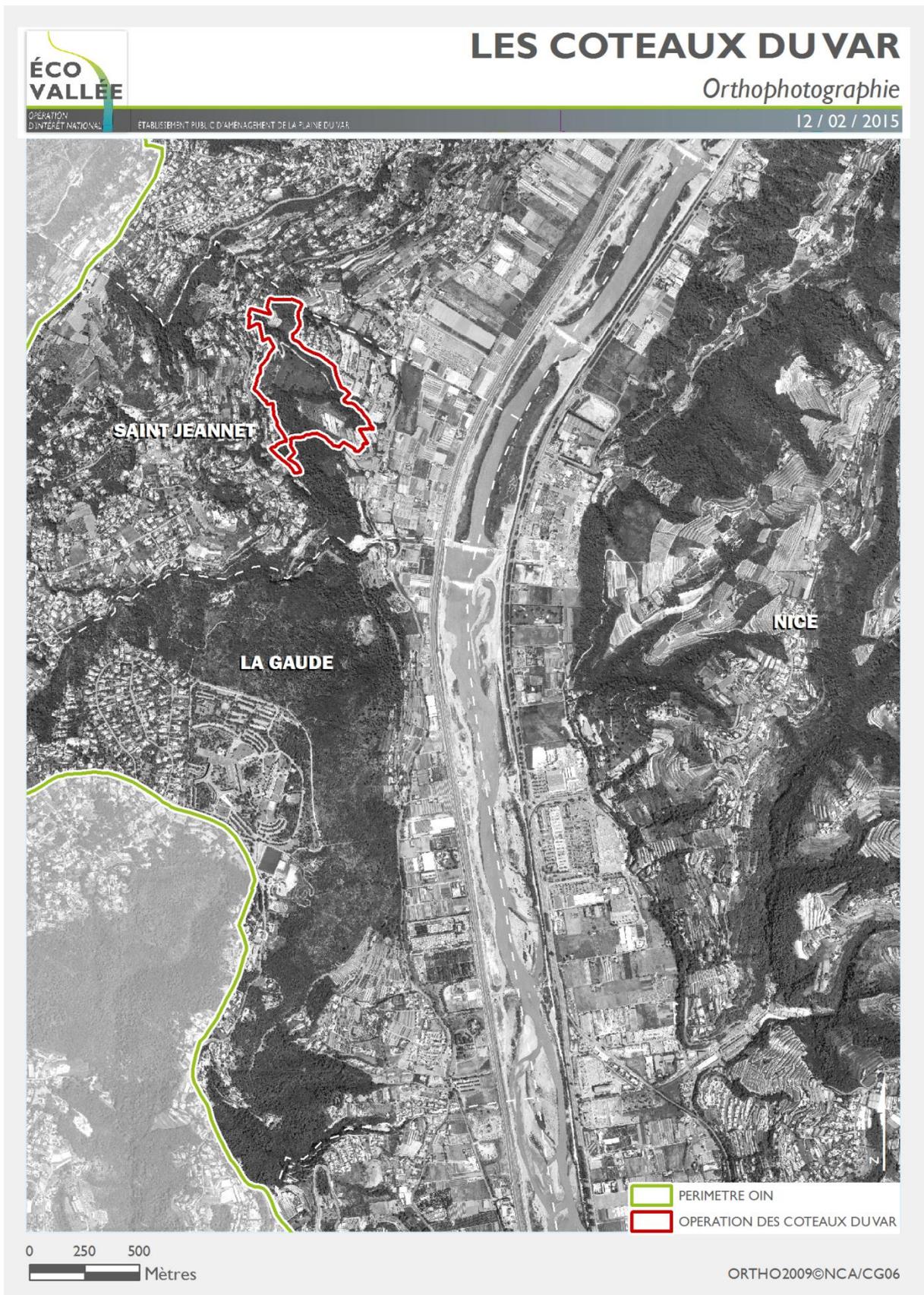
Calendrier

Une étude de potentialités et de pré-projet est terminée.

Des éléments de calendrier et de financements seront déterminés sur la base de cette étude.

Éléments graphiques :

Plan de situation



Illustrations



Typologies de logements intermédiaires

Procédures et partenariats

La procédure opérationnelle d'aménagement (ZAC ou PUP ou permis d'aménager) sera déterminée à l'issue des études de maîtrise d'œuvre et études complémentaires à lancer, et des arbitrages de la maîtrise d'ouvrage.

C. SECTEURS EN COURS D'ÉTUDES PRE-OPERATIONNELLES

1. LA BARONNE – SAINTE PETRONILLE, communes de La Gaude et Saint-Laurent-du-Var

L'opération de La Baronne intègre une large réflexion sur la constitution d'une nouvelle centralité économique et urbaine, intéressant les deux rives du Var.

Cette opération, située en rive droite du Var s'insère entre des polarités existantes : secteur agricole de Gattières et sites d'activités de Saint-Laurent-du-Var sur la même rive, zone d'activités commerciales de Lingostière et quartier historique de Saint-Isidore en rive gauche.

Dans le respect du principe de mixité fonctionnelle et avec l'objectif de créer de la cohérence urbaine, cette opération s'insérera dans son cadre naturel en recherchant sa valorisation. Elle s'articule autour de l'implantation du futur MIN et de la réalisation de nouveaux accès rendus nécessaires par l'arrivée de cet équipement de rang métropolitain d'une part, et du développement de deux quartiers d'habitations situés en contiguïté d'autre part.

L'étude en cours est réalisée dans le contexte particulier suivant :

- Des coteaux qui bien qu'en zone U dans les PLU de La Gaude et de Saint-Laurent-du-Var sont aujourd'hui peu habités, voire encore cultivés sur certaines parcelles,
- Un secteur qui va évoluer rapidement du fait de la relocalisation du MIN et de la création d'un demi-échangeur routier sur la RM 6202 bis,
- Des projets en cours par des promoteurs ayant obtenu des accords fonciers avec les propriétaires, qu'il convient d'accompagner pour une meilleure insertion paysagère et urbaine,
- Une volonté commune de l'EPA, de la métropole NCA, de la DDTM et des deux communes de travailler conjointement avec les promoteurs sur l'amélioration de la qualité d'ensemble du développement du secteur.

Description qualitative du projet

Espace de transition entre la Plaine et les coteaux, l'étude de ce site est l'occasion d'apporter des réponses à la volonté de développer un modèle d'urbanisation sur les pentes répondant aux critères de développement éco-exemplaire.

En continuité d'une urbanisation diffuse existante, l'aménagement du site, qui prend appui sur la zone en attente de projet au nord du périmètre, repose sur une conception renouvelée de la gestion des risques et de l'intégration des continuités écologiques. Le projet se construit ainsi à partir des vallons et des zonages du PPRif qui délimitent les zones constructibles. Il questionne aussi les liaisons plaine/coteau avec la réalisation d'une voie nouvelle entre la route de la Baronne et le chemin de Provence, et le développement d'une liaison nord/sud desservant la Plaine des Iscles.

Enfin, il doit répondre à deux enjeux stratégiques pour l'Eco-Vallée :

- La diversification de l'offre en logements par la définition de nouvelles formes urbaines, compatibles avec le relief, et la proposition de parcours résidentiels fluides et permettant de répondre aux objectifs de production de logements locatifs sociaux des deux communes.
- L'intégration des espaces d'activités à leur environnement et leur cohabitation avec les programmes de logements.

Description quantitative du projet

En termes de programmation, le projet a pour principal objectif d'apporter des réponses aux besoins de diversification de l'offre en logement tant en termes de gammes de prix et de loyers, qu'en termes de formes urbaines et d'équipements publics nécessaires à la population accueillie.

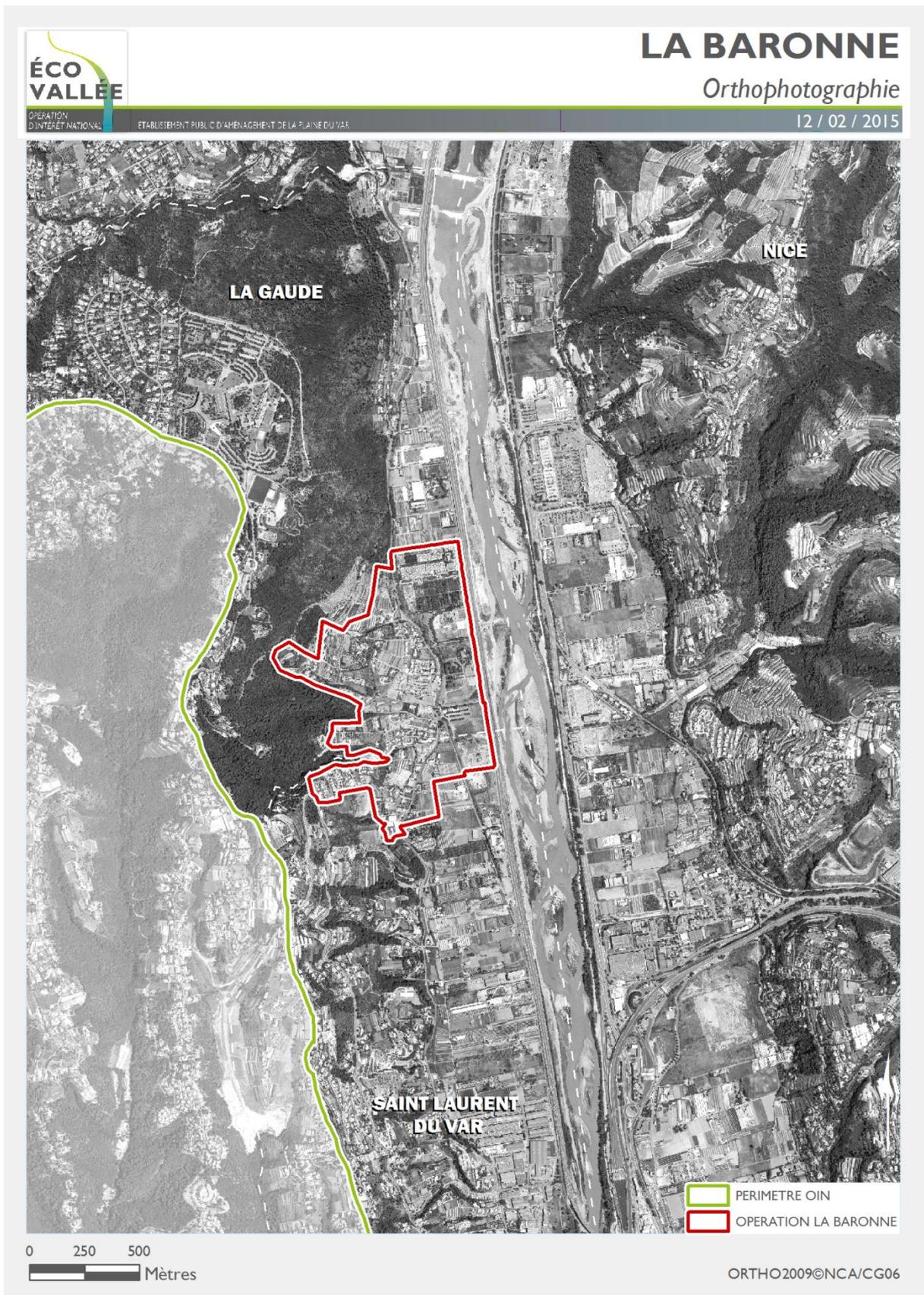
Calendrier

Une étude de potentialités et de pré-projet est en cours de finalisation.

Des éléments de calendrier et de financements seront déterminés sur la base de cette étude.

Éléments graphiques :

Plan de situation



Illustration



Procédures et partenariats :

La procédure opérationnelle d'aménagement (ZAC ou PUP ou permis d'aménager) sera déterminée à l'issue des études de maîtrise d'œuvre et études complémentaires à lancer, et des arbitrages de la maîtrise d'ouvrage.

2. LES VESPINS, commune de Saint-Laurent-du-Var

Traversé par les axes de transports structurants Est/Ouest (voie ferrée, RM6098, RM6007), et directement impactée à moyen terme par le projet de ligne nouvelle Provence-Côte d'azur, le secteur des Vespins, est inclus dans un périmètre de ZAD d'une surface de 10ha.

L'aménagement de ce secteur a pour ambition de requalifier l'entrée de ville de Saint-Laurent-du-Var et de restaurer ainsi le lien entre le centre historique et la plage. L'enjeu de cette opération est la réduction de l'impact des infrastructures positionnées - du fait du franchissement du Var - en contre haut des terrains aménageables. Le projet vise à concevoir un quartier de ville face à un double défi, « gommer » et optimiser les infrastructures viaires et ferroviaires existantes.

Il s'agit d'organiser une nouvelle polarité urbaine permettant un développement résidentiel et une amélioration de la desserte, notamment, au centre commercial Cap 3000.

Description qualitative du projet

La restructuration du secteur des Vespins en interface avec la requalification de la RM6007 et de la RM6098, l'implantation d'un transport en commun en site propre (tramway ou BHNS) ainsi que la mise en place de la Ligne Nouvelle sur un domaine ferroviaire élargi. Le projet devra établir un équilibre entre la capacité que peut avoir un quartier de ville à absorber les infrastructures projetées et le bénéfice qu'il peut en tirer.

Il s'agit de fonder une nouvelle polarité urbaine, lisible et attractive, autour d'un pôle multimodal et s'affranchissant d'une organisation principalement est-ouest au profit de l'émergence d'un nouvel axe nord-sud. La définition de cette polarité aura pour principaux objectifs :

- la perméabilité entre les différents tissus : secteur des Vespins, centre-ville de Saint Laurent, Cap 3000, littoral et port de plaisance,
- la création de liaisons viaires, et notamment en modes doux, entre le centre-ville et la mer,
- la requalification de l'entrée de ville de Saint Laurent en la rendant plus lisible et en développant une façade urbaine qualitative,
- l'amélioration de l'accès à Cap 3000 par une bonne articulation entre transports en communs et modes doux,
- L'implantation d'un parking relais en lien avec la création du pôle multimodal.

La programmation reste à approfondir de manière à répondre à ces objectifs.

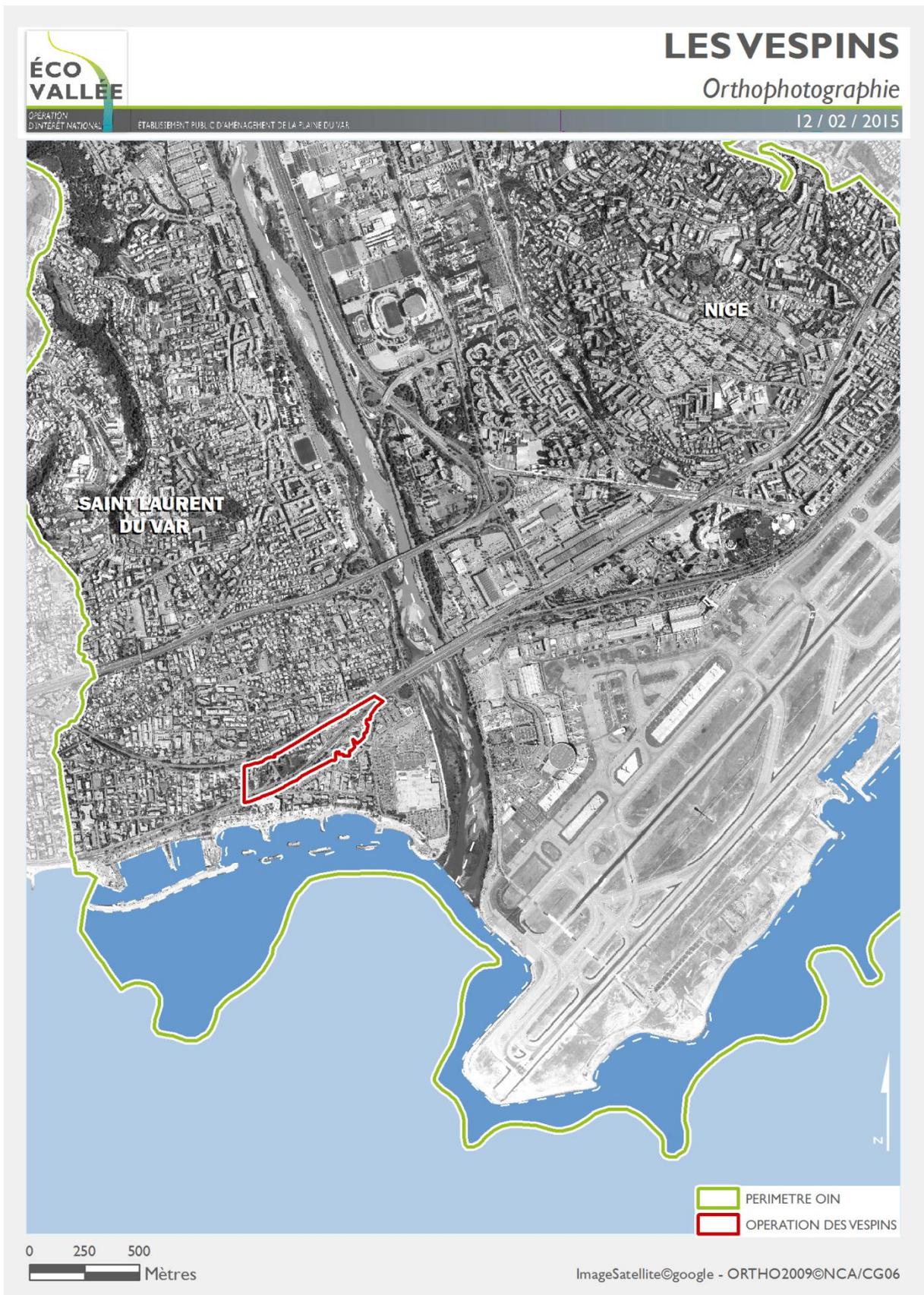
Calendrier

Etude sur la faisabilité pré-opérationnelle du secteur en cours.

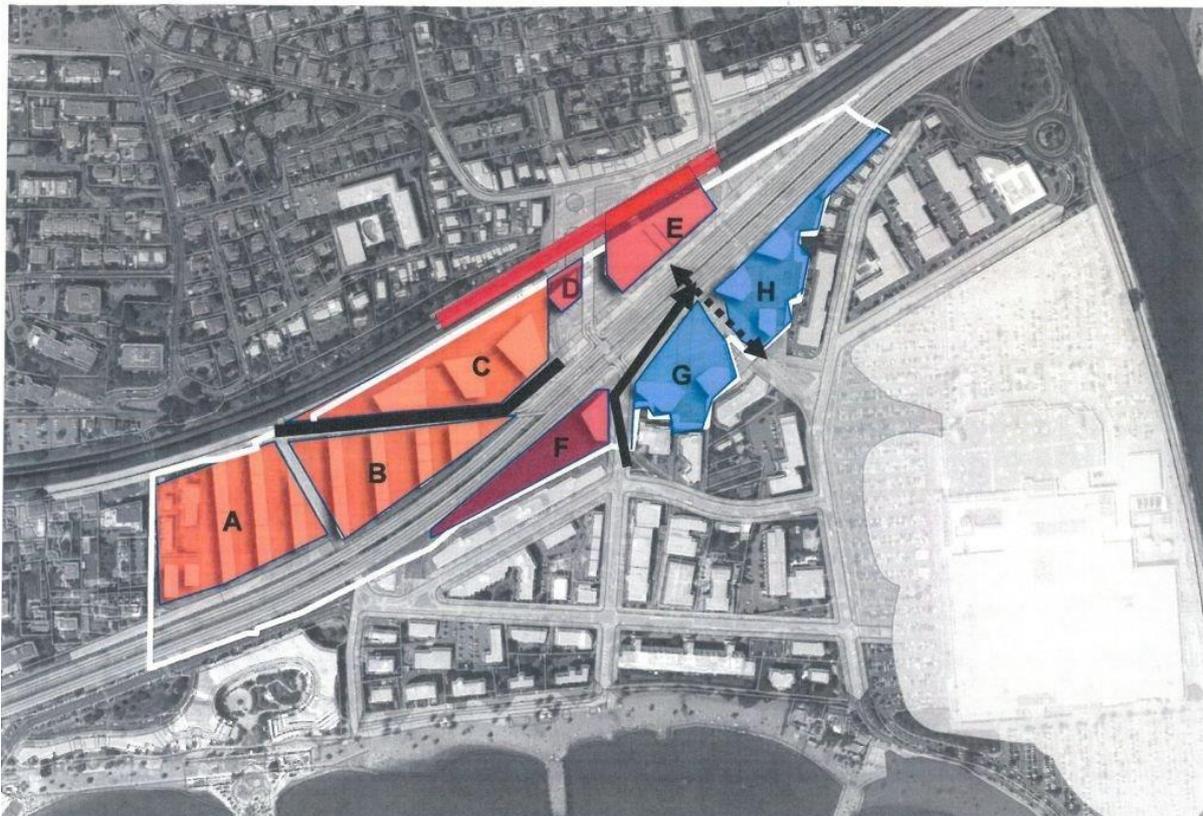
Le calendrier opérationnel sera à ajuster en fonction de la validation des emprises liées à la réalisation des infrastructures de transports.

Éléments graphiques

Plan de situation



Illustration



Procédures et partenariats :

Le projet est inscrit dans un périmètre de ZAD.

La procédure opérationnelle d'aménagement sera déterminée au regard des conclusions de l'étude de faisabilité préopérationnelle.

La conduite des différentes étapes de l'étude implique plusieurs partenaires parmi lesquels la commune de Saint Laurent du Var, NCA, l'EPF PACA, SNCF RÉSEAU et la DDTM.

3. LINGOSTIERE, commune de Nice

Compris entre un centre commercial au nord et la ligne des Chemins de fer de Provence au sud, à la quelle vient s'ajouter une centrale ERDF, le site de Lingostière, est caractéristique des tissus économiques et de déprise agricole de la Plaine du Var. En effet, il est marqué d'une part par une grande hétérogénéité de fonctions (espace agricole inégalement exploités, locaux d'activités dédiés au secteur du BTP et aux stockages de véhicules), et d'autre part par une absence quasi-totale d'équipements, de voirie et réseaux divers.

L'étude du secteur de Lingostière, inscrit dans une ZAD de 35ha en tant qu'élément constitutif de la future centralité bi-rive de La Baronne-Lingostière, doit répondre à la plupart des enjeux du territoire :

- aménagement et développement de fonciers à vocation économique répondant aux besoins endogènes du territoire
- réalisation d'un réseau de transports en commun et recherche de localisation optimale pour des points d'échanges
- intégration du risque dans la conception même des aménagements
- traitement des secteurs de « friche » entre deux polarités (centre commercial et quartier d'habitat à Saint-Isidore)
- réflexion élargie bi-rive

L'aménagement de ce secteur structurant pour le territoire peut apporter des éléments de réponses à la demande des entreprises endogènes, et faire du site de Lingostière un lieu d'accueil privilégié pour l'artisanat et la petite industrie.

Description qualitative du projet

L'aménagement du secteur est fortement dépendant de la qualité de sa desserte et de son intégration dans l'environnement.

La desserte du site est un critère d'attractivité déterminant pour les entreprises et notamment pour les PME/PMI. Dans ce cadre, le projet propose la réalisation de deux axes nord-sud dont l'un est le prolongement de la voie des 40m depuis le secteur du stade (réduite à plus ou moins 20m) et l'autre est la création d'un axe central intégrant un TCSP reliant le futur pôle multimodal (actuelle gare des Chemins de fer de Provence) au centre commercial. L'accessibilité au site depuis la RM6202 étant aujourd'hui problématique, la réalisation de ce maillage est essentielle.

Le projet visera également à développer des solutions d'intégration qualitatives de la trame paysagère en s'appuyant sur les fonciers agricoles existants mais aussi et surtout sur les solutions apportées aux problématiques d'inondation réglementées par les dispositions du PPRI. Après la trame viaire, le paysage constitue ainsi l'autre élément structurant du projet via la prolongation des corridors verts identifiés sur les coteaux et la définition d'un système de « chambres » plantées permettant à la fois de répondre aux besoins des agriculteurs et à la gestion des risques d'inondation.

Le PPRI intégrant des contraintes pour l'aménagement du secteur (15% du site inconstructible et 75% soumis à des impératifs d'exhaussement), le développement du

secteur passera également par une réflexion sur la densification. Celle-ci étant par ailleurs légitimée par la proximité du pôle d'échange multimodal programmé et l'excellent niveau de desserte par les TC.

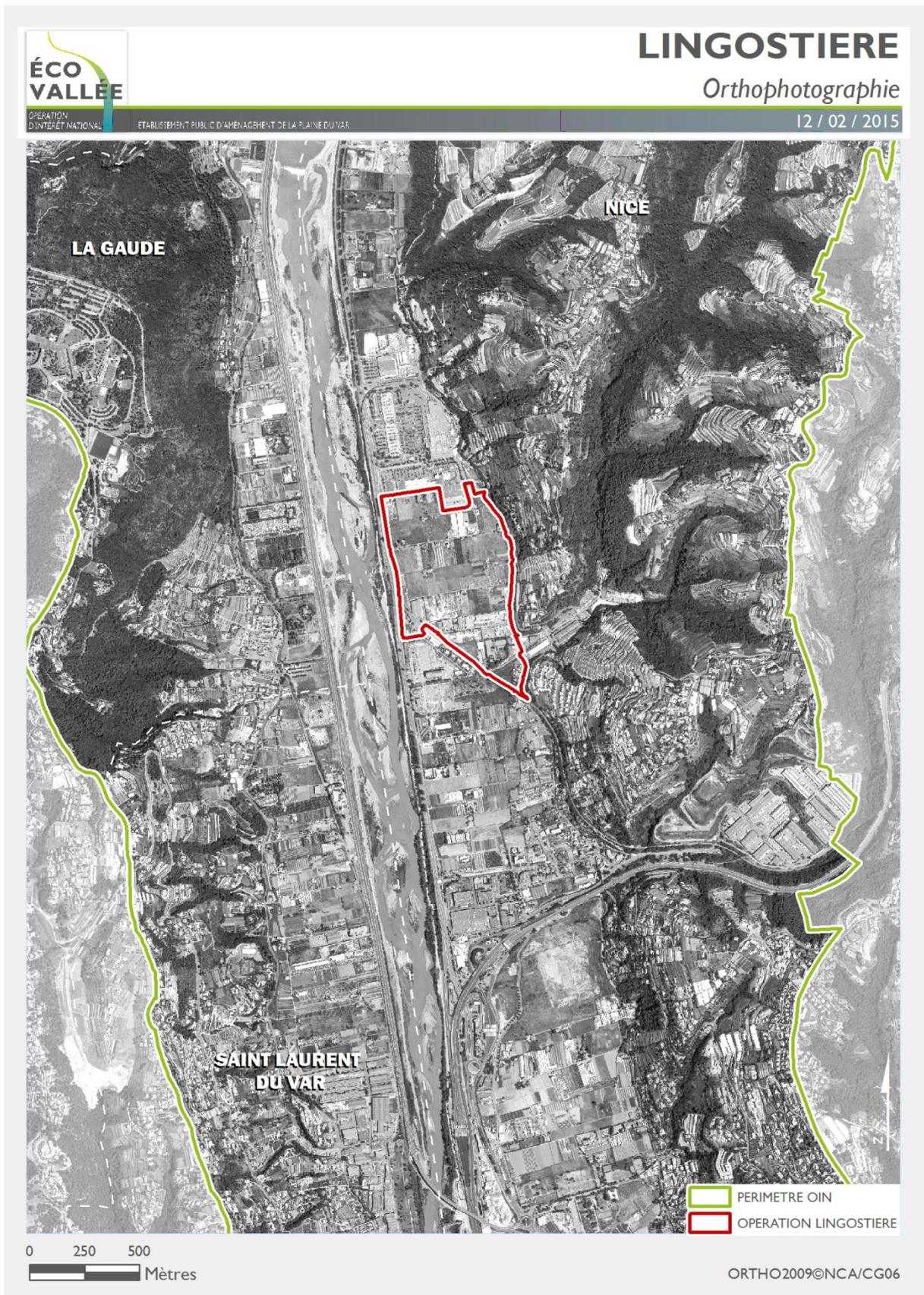
Enfin, le projet doit prendre en compte la réorganisation nécessaire des espaces commerciaux limitrophes par la mutualisation de sa desserte (automobiles, approvisionnement, TC) mais aussi la bonne intégration des formes architecturales liées au centre commercial au sein du site.

Calendrier :

Une étude de potentialités et de pré-projet est en cours.
Des éléments de calendrier et de financements seront déterminés sur la base de cette étude.

Éléments graphiques :

Plan de situation



Illustration



Procédures et partenariats :

La définition de la procédure opérationnelle à retenir découle de la suite des études à mener et notamment des besoins de participations qui seront identifiées lors des études complémentaires. Partenariat : NCA, DDTM, EPF PACA, CP.

D. NOUVEAUX SECTEURS PROPOSES A L'ETUDE

1. GRAND MERIDIA, commune de Nice

Ce secteur s'inscrit en continuité directe de la ZAC Nice Méridia dont le processus opérationnel est enclenché. Sur une surface globale d'environ 200ha, il est proposé de poursuivre les dynamiques engagées au sein de l'opération prioritaire afin de donner au concept de technopole urbaine sa pleine dimension, dans une intelligente cohabitation avec les équipements sportifs prévus à l'ouest du boulevard du Mercantour et un dialogue avec les espaces naturels et agricoles remontant vers l'Allianz Riviera et son écoquartier.

Ainsi, il s'agit de contribuer au développement résidentiel et économique engagé sur l'ensemble de l'Eco-Vallée en confortant et en renforçant la technopole, qui bénéficie de la proximité de fonctions complémentaires qu'offre ici le territoire telles que les pratiques sportives et ludiques, et l'agriculture urbain.

La taille du secteur, sa situation stratégique, la diversité de l'occupation de ses sols et l'importance des enjeux qu'il concentre exigent une réflexion d'ensemble à la fois fine et garante de cohérence.

Description qualitative du projet

Le projet devra reproduire et amplifier l'ensemble des dispositifs d'innovations et de qualité urbaine propre à la ZAC Nice Méridia sur le périmètre élargi.

Pour se faire, il s'appuiera sur plusieurs éléments clés parmi lesquels :

- les continuités paysagères et écologiques adossées à la création d'un parc linéaire nord-sud ; il s'agit d'un espace ouvert sur le grand paysage, agent de résilience (notamment en matière de gestion des risques d'inondation), contribuant au tressage du projet avec la géographie du site, le grand paysage et le patrimoine naturel
- la poursuite de la requalification de la route de Grenoble (RM 6202) en boulevard du Mercantour bordé de part et d'autre par des programmes immobiliers qualitatifs et offrant des façades actives en pieds d'immeubles (showroom, exposition...)
- la création de liens entre les différents tissus existants et futurs : Nice Méridia, CADAM, futur PEX, éco quartier du Stade, quartier des Moulins, en s'appuyant sur un réseau viaire hiérarchisé (transit, desserte, TCSP, modes doux) irriguant l'ensemble du secteur à partir de l'avenue Simone Veil et offrant la même qualité de traitement que les espaces publics de Nice Méridia.
- Une réflexion sur la réalisation, a minima, d'une passerelle piétonne permettant d'élargir le concept de technopole urbaine à Saint-Laurent-du-Var dans le cadre des réflexions bi-rive à mener sur le territoire
- une attention particulière portée à la prise en compte de l'ensemble des programmations commerciales et leur mise en cohérence (Ecoquartier du stade, Nice Méridia et Grand Arénas notamment)
- l'intégration du secteur des Arboras, porteur du développement d'un modèle agricole plus urbain
- la définition de nouvelles fonctions touristiques en liens avec les grands équipements que sont le PEX, le stade, la plaine des Sports mais aussi les espaces agricoles.

La mise en œuvre du projet devra permettre la prise en compte de l'ensemble de ces objectifs convergeant vers une conception urbaine renouvelée, posant le paysage comme cadre du développement et mettant en exergue les notions de densité et de mixité durables.

Au titre de la prise en compte de la DTA, 50ha de terre agricole doivent être préservés qui partiellement et dans certaines conditions peuvent muter en espaces naturels ouverts au public.

Les premières estimations de capacité permettent d'envisager la création de 300 à 350 000m² d'immobilier d'entreprise générant 2 500 à 3 000 emplois, et la réalisation de 2 500 à 3 000 logements.

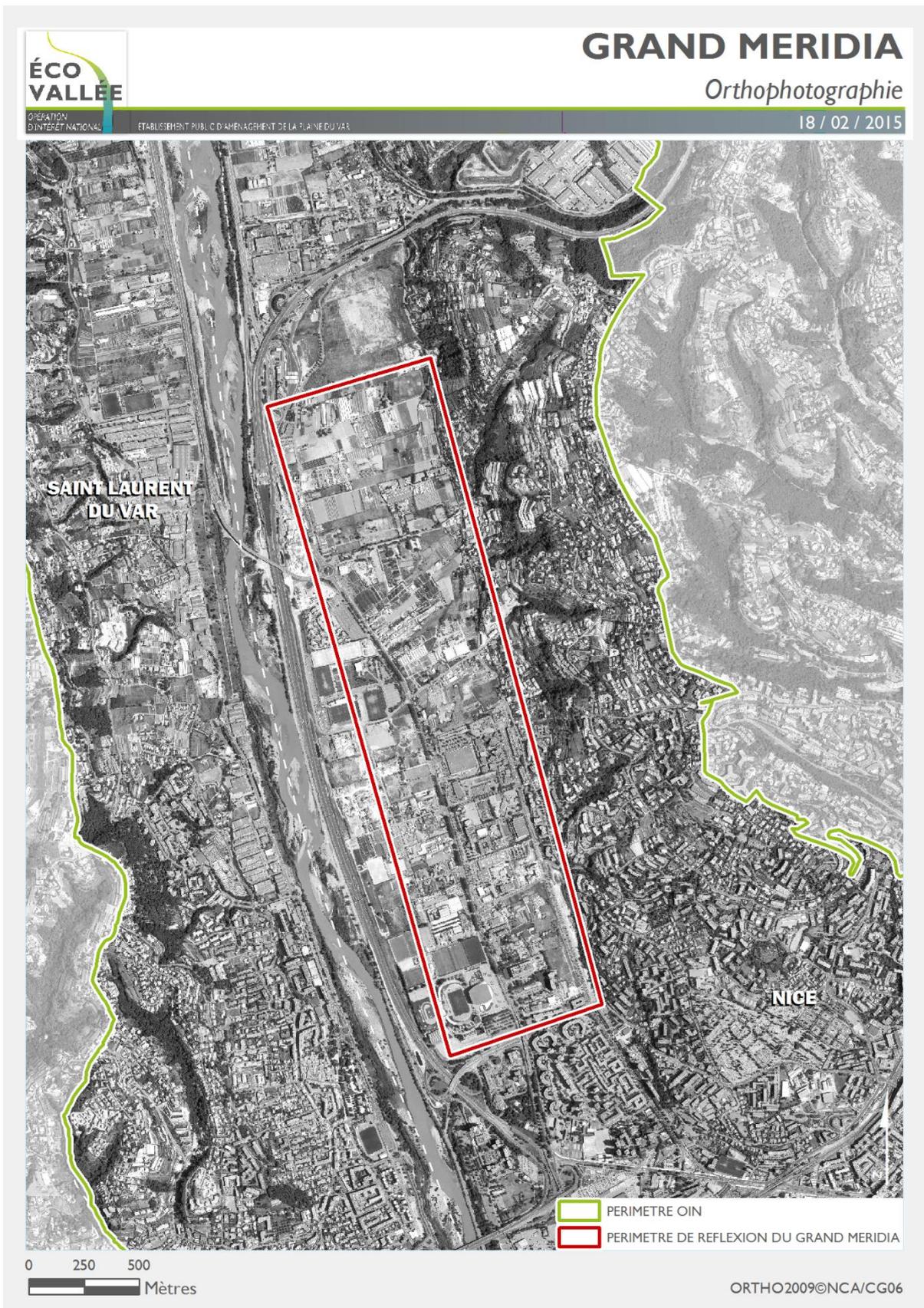
Calendrier

L'agence Devillers, urbaniste de la ZAC en cours a établi une première proposition de développement du périmètre élargi via la réalisation d'un plan guide d'ensemble.

Le lancement des études de maîtrise d'œuvre urbaine est envisagé

Éléments graphiques

Plan de situation



Illustration



Procédures et partenariats

Procédure : ZAD sur une partie du site ; A définir pour les secteurs restants.

Partenariat : NCA, ville de Nice, DDTM, EPF PACA, Conseil Régional PACA, Conseil Général des Alpes Maritimes, CCI, chambre d'agriculture.

2. LES ISCLES, commune de Saint-Laurent-du-Var

Localisé immédiatement au Sud de l'opération prioritaire de la Baronne, la ZAD des Iscles d'une surface approximative de 80ha constitue un secteur de développement stratégique. Son important potentiel de développement tient à plusieurs circonstances :

- sa superficie et sa planéité,
- le fait qu'il ne soit concerné par aucun risque naturel,
- sa proximité avec la RM 6202bis et donc avec tous les grands équipements structurants
- une utilisation des sols essentiellement agricoles depuis plus d'un demi-siècle mais fortement anthropisés aujourd'hui
- une structure foncière caractérisée par de grandes unités foncières notamment dans la partie sud.

En outre, ce secteur s'inscrit dans une réflexion bi-rives qui s'appuie sur différentes dynamiques de développement :

- l'habitat avec en rive droite, la structuration d'une centralité autour des deux hameaux existants de La Baronne et Sainte Pétronille, et en rive gauche, le confortement de la centralité de Saint Isidore et la réalisation de l'éco quartier du stade
- l'activité logistique avec l'installation du MIN et d'activités connexes
- le développement d'un pôle agricole valorisé par la présence du MIN
- l'activité commerciale avec l'extension et la requalification des sites de Lingostière et Saint-Isidore
- l'extension et la modernisation du parc d'activités de Saint-Laurent-du-Var
- l'implantation de nouveaux équipements
- la structuration du réseau de transports collectifs en rive gauche et son développement en rive droite
- la réalisation à terme d'un nouveau franchissement sur le Var
- son intégration au périmètre d'Eco Cité Nice Côte d'Azur, laboratoires de la ville de demain.

Toutefois, le développement de ce secteur est soumis notamment:

- aux dispositions de la DTA qui requière la préservation d'une surface minimale d'un seul tenant de 20ha de terres agricoles
- aux dispositions de la loi Littoral
- aux objectifs de la commune et notamment celui de réaliser un axe structurant nord sud entre le raccordement à la RM 6202 bis – et donc à la rive gauche - et la gare multimodale des Vespins

Description qualitative du projet

L'étude de ce secteur est l'occasion :

- d'aborder la mixité fonctionnelle à une échelle pertinente (imbrication des tissus – logement / activité / agriculture),
- de penser un aménagement économe respectueux des espaces ouverts, en inscrivant les notions de paysage, de réseaux écologiques et de gestion des risques (hors site) comme invariants du projet
- d'imaginer des typologies immobilières plus qualitatives, plus denses et plus diversifiées
- de réfléchir à la valorisation du grand paysage par la définition de trame coteaux-plaine, mais aussi par la renaturation du canal des Iscles,
- d'inventer un modèle agricole intégrer à une urbanisation nouvelle, pérenne et contribuant à l'attractivité du lieu.

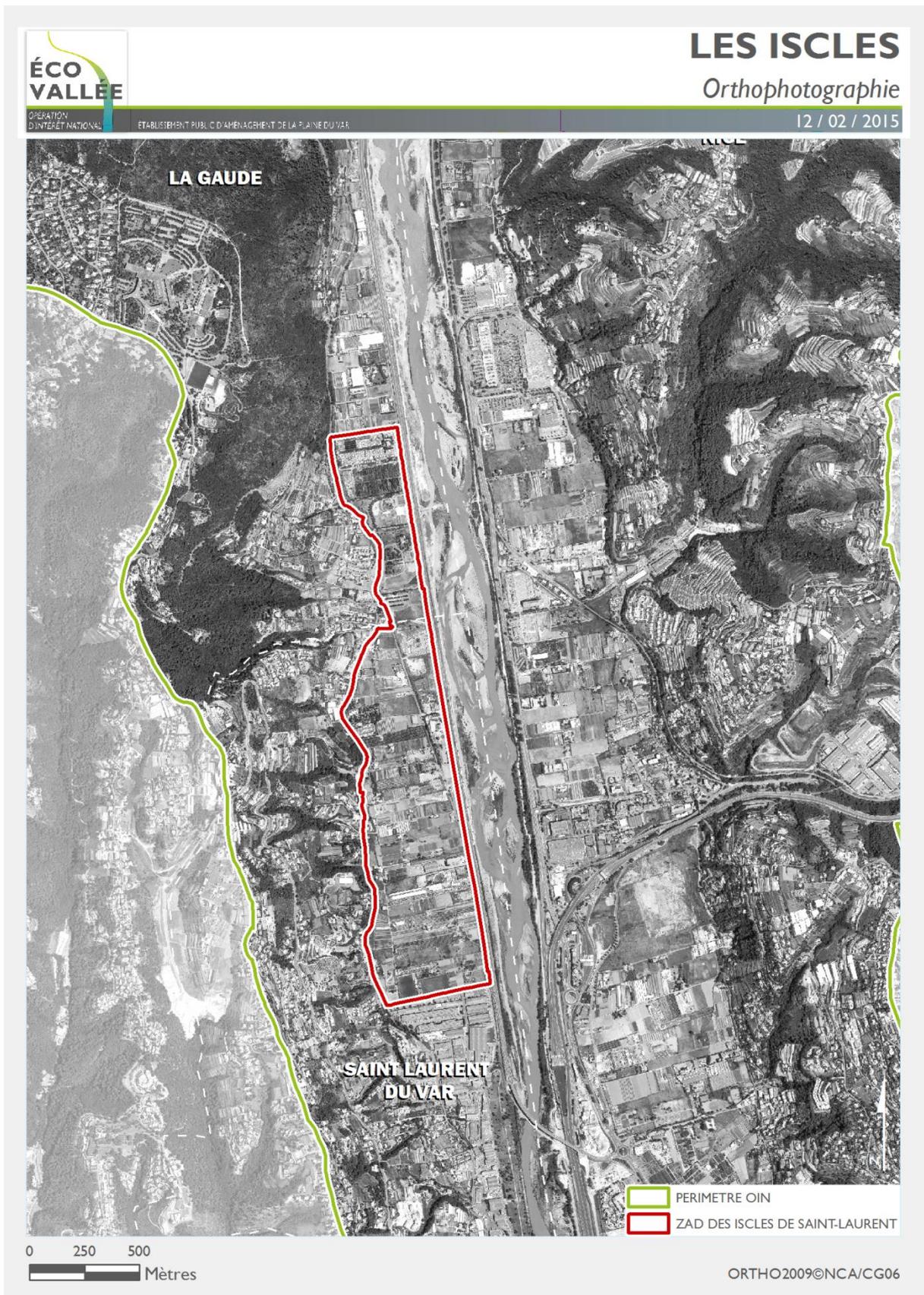
Procédures et partenariats :

Afin de garantir l'atteinte des objectifs posés sur le secteur, celui-ci fait l'objet d'un périmètre de ZAD.

L'aménagement du secteur devra impliquer plusieurs partenaires parmi lesquels la commune de Saint-Laurent-du-Var, NCA, la DDTM, et les trois chambres consulaires.

Éléments graphiques

Plan de situation



Illustration



Calendrier :

Le lancement d'une étude pré-opérationnelle de faisabilité et d'opportunité est prévu courant 2015.

3. LES PLANS, commune de Carros

La ville de Carros constitue la première des centralités secondaires de l'Eco Vallée. La plaine qui se développe en rive droite du méandre présente deux entités, immédiatement en bordure du fleuve et dans son lit majeur, la zone d'activités économique – première du département – et, au pied du coteau, un plateau légèrement surélevé nommé Les Plans de Carros.

Ce quartier concerne une surface de 175 ha environ, il domine la zone industrielle et se trouve séparé de la ville nouvelle au sud par un profond vallon. Sa topographie, son exposition, sa desserte ont contribué depuis une trentaine d'années à une déprise de l'agriculture qui s'y trouvait au profit d'une urbanisation à vocation d'habitat individuel sur des surfaces d'environ 1 500 m². Il est à noter que cette urbanisation s'accélère et s'opère de plus en plus sous forme de lotissements, voire d'immeubles collectifs, au gré des opportunités foncières sans véritable cohérence urbaine. En 2013, on dénombre 177 nouveaux logements, en 2014, 111 et en 2015, on enregistre déjà 34 nouveaux logements.

En conséquence, il s'agit d'un secteur peu structuré, avec des équipements et des espaces publics insuffisants, qui ne constitue pas un lieu de vie. La voirie existante – constituée par une voie centrale qui devra être confortée en boulevard urbain et une voirie secondaire installée sur une trame viaire agricole - n'est plus adaptée aux besoins actuels et futurs. Cet espace est aujourd'hui quasiment enclavé puisque son principal accès s'effectue par la RM 1 au niveau du carrefour des Selves.

Au PLU, le quartier des Plans fait l'objet en grande partie d'un classement en zone d'habitat pavillonnaire UD avec trois secteurs UDa, UDb et UDC de densités différentes – l'UDa, le moins dense, dominant largement. L'agriculture reste autorisée dans l'ensemble de la zone UD.

Deux secteurs sur la bordure orientale du plateau sont classés en zone UC, zone d'habitat groupé, où l'activité agricole est interdite. Ils répondent à l'un des objectifs du PADD qui est de « privilégier le développement de l'urbanisation sous forme de hameaux ou de groupes d'habitations en recherchant la création de points de centralité afin de gérer l'espace de façon économe et de maîtriser l'étalement urbain ».

La restructuration des Plans s'inscrit dans d'autres objectifs du PADD qui exprime la volonté de :

- Restructurer les quartiers d'habitat pavillonnaire en fonction de leur niveau de desserte et dans un souci d'équilibre entre bâti et végétal.
- Favoriser la densification des secteurs déjà urbanisés au fur et à mesure de la réalisation des équipements notamment en matière d'assainissement et d'eau potable.
- Privilégier la réalisation de logements pour actifs au contact de la zone d'activité et en lien avec les transports en commun
- Favoriser le commerce et les services de proximité dans les secteurs d'habitat
- Créer des boulevards urbains entre les Plans et la zone d'activité.
- Créer un réseau de pistes et de bandes cyclables qui maille le territoire, favorisant les modes de déplacements doux.
- Développer les transports collectifs par l'aménagement d'un transport en commun de nature interurbaine en rive droite du Var.

Description qualitative du projet

Ce quartier compte aujourd'hui 2000 habitants environ. 500 nouveaux logements sont d'ores et déjà prévus, soit autour de 1300 habitants supplémentaires, voire beaucoup plus si l'ensemble des projets envisagés devaient se réaliser.

L'aménagement futur des Plans doit, tout en visant les objectifs de réalisation d'un Eco Quartier, permettre d'en conserver les caractéristiques, « l'âme ».

Il doit optimiser et rationaliser l'occupation et l'utilisation de l'espace : densification, coup d'arrêt à l'étalement urbain et création de coupures d'urbanisation s'appuyant résolument sur la trame des vallons, le maintien des oliveraies existantes et le développement d'une agriculture urbaine.

L'étude de ce secteur sera l'occasion d'imaginer des typologies immobilières plus qualitatives, plus denses et plus diversifiée, comprenant des logements, des équipements publics, de l'activité économique, de l'agriculture. Ceci en accord avec l'objectif fixé par le document (diagnostic du PSO – page 24 « 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 2 rives du fleuve »).

Le secteur des Plans de Carros a été identifié comme secteur d'intérêt agricole.

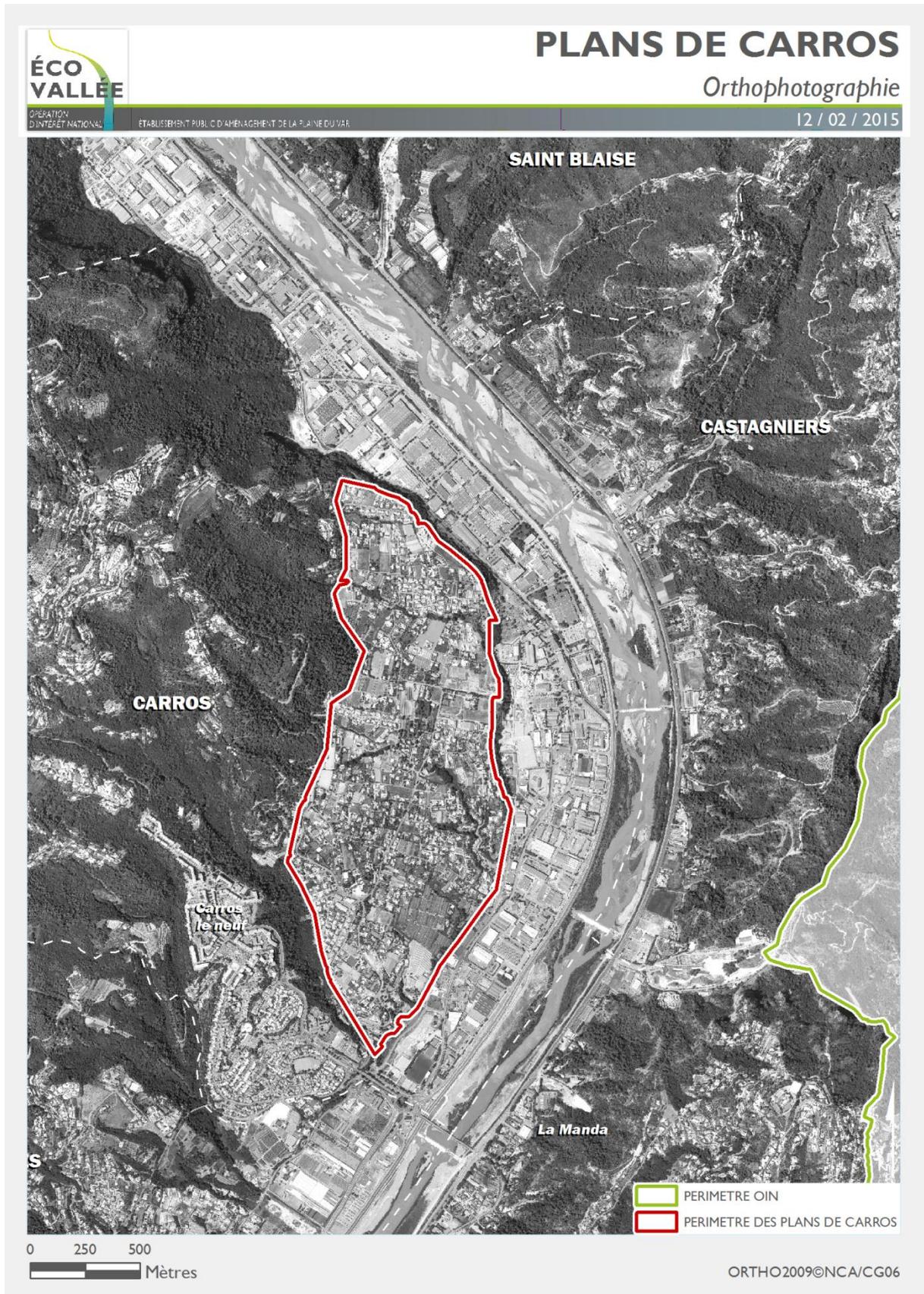
La circulation doit aussi être totalement repensée : circulation dans le quartier lui-même, liaisons avec les autres quartiers et la zone industrielle, transports collectifs, pistes cyclables, cheminements piétonniers.

Calendrier

Lancement d'une étude pré-opérationnelle de faisabilité et d'opportunité courant 2015.

Éléments graphiques

Plan de situation



II. IMPLICATIONS FINANCIERES

Cette section concerne uniquement les deux premières catégories décrites dans la section précédente à savoir :

- les opérations d'aménagement inscrites au protocole
- les nouvelles opérations d'aménagement pouvant être engagées.

A. PRESENTATION DES PRINCIPALES HYPOTHESES PRUDENTIELLES

1. Dépenses

a) Foncier

Pour l'opération Nice Méridia, le montant des acquisitions de fonciers privés est issu notamment de l'estimation sommaire et globale établie par France Domaines dans le cadre de la déclaration d'utilité publique de la ZAC. Les acquisitions de fonciers publics seront effectuées auprès de la métropole Nice Côte d'Azur et de la Ville de Nice conformément au protocole de partenariat signé entre l'Etat, les collectivités et l'EPA en date du 12 mars 2012

Concernant les opérations de Grand Arénas et du MIN à la Baronne, les terrains sont publics pour l'essentiel et leurs acquisitions seront réalisées dans les mêmes conditions que celles des terrains publics de Nice Méridia.

Pour les autres opérations, les prix sont fixés en accord avec l'EPF en fonction des références connues dans les secteurs proches.

b) Etudes et honoraires

Ce poste comprend, pour chaque opération, l'ensemble des études engagées pour leur réalisation ainsi que les honoraires de maîtrise d'œuvre.

S'agissant des opérations de Grand Arénas et Nice Méridia, les taux applicables aux études et honoraires sont fixés en fonction des contrats d'ores et déjà passés.

Pour les opérations d'aménagement pouvant être engagées, ce taux - plutôt prudent - est fixé à 20% du montant des travaux.

c) Travaux

Ce poste comprend l'ensemble des travaux permettant l'aménagement des espaces publics et la viabilisation des terrains à céder. Il comprend également les dépenses de mise en état des sols et d'éventuelle déconstruction des bâtiments.

Ce poste intègre également la part de prise en charge par l'EPA plaine du Var des équipements publics de superstructure à réaliser au titre de la participation de l'aménageur.

S'agissant des opérations de Grand Arénas et Nice Méridia, au stade de l'avant projet, le coût des travaux intègre également des provisions pour aléas et imprévus ramenées à 10% de son montant.

Pour les autres opérations, la provision pour aléas est estimée à 15% du coût des travaux.

En outre, le taux de révision de prix est maintenu à 3,5% par an cumulatifs sur la durée de l'opération. Afin de reproduire la réalité de l'année 2014 (taux de révision négatif qui correspond à une baisse des prix), un scénario de rattrapage permet de revenir progressivement au taux de 3,5% par an.

d) Ouvrages hors bilan

Pour l'opération Grand Arénas, il s'agit de la réalisation du pont-rail.

Pour l'opération du MIN à La Baronne, il s'agit de la réalisation d'un demi-échangeur sur la RM6202bis et de la reconstitution du CREAT.

Pour l'opération de La Digue, il s'agit d'une contribution à la réalisation de réseaux primaires.

e) Frais financiers

Les frais financiers intègrent un taux d'intérêt fixé à 5,5% à moyen terme. Un scénario de rattrapage fait le lien entre le taux auquel l'EPA a emprunté en 2014 (3,35% à taux fixe) et ce taux d'équilibre.

2. Recettes

a) Cessions de charges foncières et participations des constructeurs

Ce poste comprend la cession des charges foncières auprès des promoteurs, investisseurs et divers opérateurs immobiliers, ainsi que des participations apportées à l'aménageur dans le cadre des conventions passées avec les constructeurs.

La charge foncière est fonction du produit et du secteur dans lequel est montée l'opération. Son montant est notamment évalué à partir des données de l'étude sur le logement réalisée par le groupement Adéquation & Fors pour le compte de l'EPA sur l'ensemble du territoire.

Concernant les opérations de Grand Arénas et Nice Méridia, l'ordre de grandeur des prix estimés est confirmé par les premières cessions.

Les cessions de charges foncières seront optimisées tant en montant qu'au niveau de l'échéancier afin que le niveau de l'endettement de l'établissement reste le plus réduit possible. A cet égard, le bilan cumulé annuel présenté au bilan consolidé de l'ensemble des opérations ne saurait être interprété comme une trajectoire d'endettement de l'établissement.

b) Participation des partenaires publics et subventions

La participation des partenaires publics et les subventions sont conformes à celles inscrites au protocole financier.

Par ailleurs, une hypothèse prudentielle d'obtention de 150k€ par an de subventions annexes (PO, EcoCités, ADEME,...) a été prise. Cette somme est inférieure à ce que l'EPA a obtenu sur les exercices précédents.

Enfin, une contribution est en cours de négociation avec les communes pour les opérations envisagées sur Gattières et Saint-Jeannet. En outre, ces opérations ne seront engagées que si les bilans présentés sont équilibrés.

B. PROJECTIONS FINANCIERES

A) Bilan des quatre opérations prioritaires prévues dans le protocole financier

4 opérations prioritaires	Total à terme	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Acquisitions foncières (fonciers privés)	110 439 566	0	0	12 025	0	10 515 556	11 852 527	48 164 143	16 636 115	2 864 136	911 990	763 255	10 245 656	2 233 081	2 233 081	4 008 000
Acquisitions foncières (fonciers publics)		0	0	0	0	8 500 000	4 000 000	2 900 000	3 649 820	4 000 000	0	0	0	0	0	0
Etudes	24 572 660	1 465 374	1 382 000	1 594 499	2 844 380	2 127 475	1 497 849	1 722 368	2 713 679	3 070 993	2 086 249	1 442 590	703 143	855 841	767 915	298 305
Travaux	171 909 510	0	687 000	2 722 308	6 410 943	20 743 654	16 289 400	16 364 837	27 519 209	31 853 387	20 075 479	14 875 440	2 382 215	4 327 829	6 007 417	1 650 391
Ouvrages	25 539 965	315 000	1 613 000	1 172 311	4 974 891	8 643 098	6 821 665	2 000 000	0	0	0	0	0	0	0	0
Maîtrise d'ouvrage	33 395 753	1 752 075	1 954 500	2 595 016	2 996 442	2 893 567	2 893 567	2 893 567	2 534 174	2 276 324	2 083 776	1 952 437	1 877 254	1 733 717	1 549 500	1 409 837
Frais financiers	14 120 030	0	0	94 391	552 362	777 131	284 649	1 013 304	2 050 026	2 274 334	1 906 360	1 807 444	1 437 559	1 251 967	670 505	0
Total dépenses	403 027 303	3 532 449	5 636 500	8 190 550	17 779 019	54 200 481	43 639 657	75 058 219	55 103 023	46 339 174	27 063 854	20 841 165	16 645 827	10 402 435	11 228 418	7 366 533
Recettes issues de la vente de charges foncières	346 911 590	0	0	3 529 280	6 124 000	40 859 421	47 395 970	56 733 717	30 741 144	36 500 981	31 938 041	20 766 491	21 465 728	11 804 781	19 447 569	19 604 468
Participation des partenaires publics et autres recettes	34 865 817	4 644 894	2 301 500	2 846 719	2 544 606	1 865 293	1 865 293	1 865 293	1 985 091	2 071 040	2 135 223	2 179 003	2 204 064	2 251 909	2 313 315	1 792 575
Recettes tirées des participations des partenaires en foncier	21 278 043	0	0	0	0	4 000 000	4 124 663	4 000 000	4 000 000	4 000 000	736 280	417 100	0	0	0	0
Total recettes	403 055 451	4 644 894	2 301 500	6 375 999	8 668 606	46 724 714	53 385 926	62 599 010	36 726 235	42 572 022	34 809 544	23 362 594	23 669 792	14 056 690	21 760 884	21 397 043
Bilan		1 112 445	-3 335 000	-1 814 551	-9 110 413	-7 475 767	9 746 269	-12 459 210	-18 376 788	-3 767 152	7 745 690	2 521 429	7 023 965	3 654 255	10 532 465	14 030 510
Bilan cumulé		1 112 445	-2 222 555	-4 037 106	-13 147 519	-20 623 286	-10 877 017	-23 336 227	-41 713 015	-45 480 167	-37 734 477	-35 213 048	-28 189 083	-24 534 828	-14 002 363	28 147

B) Bilan des opérations Gattières et Saint-Jeannet

Gattières et Saint-Jeannet	Total à terme	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Acquisitions foncières, Etudes et travaux	31 259 354	0	0	98 000	604 367	1 579 643	6 177 869	7 700 763	5 074 793	3 369 291	2 858 206	2 446 681	873 476	476 266	0	0
Ouvrages	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Maîtrise d'ouvrage	2 793 832	0	0	7 840	63 566	110 761	296 643	524 509	632 195	213 132	423 345	263 289	119 761	138 794	0	0
Frais financiers	1 872 757	0	0	6 160	45 392	133 523	253 407	357 913	296 258	390 970	119 823	146 563	122 748	0	0	0
Total dépenses	35 925 943	0	0	112 000	713 325	1 823 927	6 727 918	8 583 185	6 003 245	3 973 393	3 401 374	2 856 532	1 115 984	615 060	0	0
Recettes issues de la vente de charges foncières	35 157 579	0	0	0	0	112 500	4 439 056	6 573 696	7 014 504	2 141 004	8 308 663	2 240 738	1 508 758	2 818 659	0	0
Participation de la commune qui reste à négocier	841 000	0	0	0	0	109 000	109 000	109 000	109 000	109 000	109 000	109 000	39 000	39 000	0	0
Recettes tirées des participations des partenaires en foncier	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total recettes	35 998 579	0	0	0	0	221 500	4 548 056	6 682 696	7 123 504	2 250 004	8 417 663	2 349 738	1 547 758	2 857 659	0	0
Bilan		0	0	-112 000	-713 325	-1 602 427	-2 179 862	-1 900 489	1 120 259	-1 723 389	5 016 290	-506 794	431 773	2 242 599	0	0
Bilan cumulé		0	0	-112 000	-825 325	-2 427 752	-4 607 614	-6 508 103	-5 387 844	-7 111 233	-2 094 943	-2 601 737	-2 169 964	72 636	72 636	72 636

C) Bilan global

	Total à terme	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Acquisitions foncières (fonciers privés)	124 707 305	0	0	12 025	412 867	11 377 042	16 473 425	52 515 937	17 198 633	4 580 016	2 396 961	962 966	10 303 273	2 233 081	2 233 081	4 008 000
Acquisitions foncières (fonciers publics)	23 049 820	0	0	0	0	8 500 000	4 000 000	2 900 000	3 649 820	4 000 000	0	0	0	0	0	0
Etudes	27 129 907	1 465 374	1 382 000	1 692 499	3 035 880	2 278 980	1 747 215	2 221 774	3 354 560	3 302 087	2 259 400	1 705 562	738 068	880 288	767 915	298 305
Travaux	186 343 876	0	687 000	2 722 308	6 410 943	21 310 306	17 597 005	19 214 400	31 390 604	33 275 704	21 275 563	16 859 438	3 163 149	4 779 647	6 007 417	1 650 391
Ouvrages	25 539 965	315 000	1 613 000	1 172 311	4 974 891	8 643 098	6 821 665	2 000 000	0	0	0	0	0	0	0	0
Frais de structure (opérationnels)	36 189 586	1 752 075	1 954 500	2 602 856	3 060 008	3 004 327	3 190 209	3 418 075	3 166 368	2 489 456	2 507 121	2 215 726	1 997 015	1 872 512	1 549 500	1 409 837
Frais de structure (non opérationnels)	11 189 918	642 025	651 500	865 005	998 814	964 522	964 522	964 522	844 725	758 775	694 592	650 812	625 751	577 906	516 500	469 946
Frais financiers	15 992 787	0	0	100 551	597 754	910 654	538 057	1 371 217	2 346 283	2 665 304	2 026 183	1 954 006	1 560 307	1 251 967	670 505	0
Total dépenses	450 143 164	4 174 474	6 288 000	9 167 555	19 491 158	56 988 930	51 332 098	84 605 927	61 950 992	51 071 341	31 159 819	24 348 510	18 387 563	11 595 401	11 744 918	7 836 479
Recettes issues de la vente de charges foncières et impact de la capitalisation	382 069 169	0	0	3 529 280	6 124 000	40 971 921	51 835 027	63 307 412	37 755 648	38 641 985	40 246 704	23 007 229	22 974 486	14 623 440	19 447 569	19 604 468
Participation des partenaires publics (versement en numéraire dans le cadre du protocole)	39 629 931	2 679 815	2 679 815	2 679 815	2 679 815	2 679 815	2 679 815	2 679 815	2 679 815	2 679 815	2 679 815	2 679 815	2 679 815	2 679 815	2 679 815	2 112 521
Recettes tirées des participations des partenaires en foncier (dans le cadre du protocole)	21 278 043	0	0	0	0	4 000 000	4 124 663	4 000 000	4 000 000	4 000 000	736 280	417 100	0	0	0	0
Autres recettes (yc trésorerie initiale et participations des communes à négocier)	7 266 803	2 607 104	273 185	1 031 909	863 605	259 000	259 000	259 000	259 000	259 000	259 000	259 000	189 000	189 000	150 000	150 000
Total recettes	450 243 946	5 286 919	2 953 000	7 241 004	9 667 420	47 910 736	58 898 505	70 246 227	44 694 463	45 580 800	43 921 799	26 363 144	25 843 301	17 492 255	22 277 384	21 866 989
Bilan		1 112 445	-3 335 000	-1 926 551	-9 823 738	-9 078 194	7 566 407	-14 359 699	-17 256 529	-5 490 541	12 761 980	2 014 634	7 455 738	5 896 855	10 532 465	14 030 510
Bilan cumulé		1 112 445	-2 222 555	-4 149 106	-13 972 843	-23 051 037	-15 484 631	-29 844 330	-47 100 859	-52 591 400	-39 829 420	-37 814 786	-30 359 048	-24 462 193	-13 929 728	100 782